



PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa /elektroniczny znacznik czasu/

DKPL.WK.0610.2.64.2021.JS(10)

RM-0610-63-21

UD60

Pani Elżbieta WITEK

Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi

projekt ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem,

Mateusz Morawiecki

Prezes Rady Ministrów

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o pracy na morzu

Art. 1. W ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2020 r. poz. 1353) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) armatorze – należy przez to rozumieć armatora w rozumieniu art. II ust. 1 lit. j 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 i 846, z 2017 r. poz. 512, z 2019 r. poz. 962 oraz z 2021 r. poz. 707), zwanej dalej „Konwencją MLC”;

b) w pkt 2 wyrazy „w 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, z 2017 r. poz. 512 oraz z 2019 r. poz. 962)” zastępuje się wyrazami „w Konwencji MLC”;

c) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) marynarzu – należy przez to rozumieć marynarza w rozumieniu art. II ust. 1 lit. f Konwencji MLC”;

d) po pkt 4 dodaje pkt 4a w brzmieniu:

„4a) piractwie – należy przez to rozumieć piractwo w rozumieniu art. 101 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r. poz. 543 i 544);”;

e) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) statku niekonwencyjnym – należy przez to rozumieć statek, do którego nie ma zastosowania Konwencja MLC, w szczególności statek uprawiający wyłącznie żeglugę na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej z wyjątkiem wyłącznej strefy ekonomicznej;

f) dodaje pkt 8 w brzmieniu:

„8) zbrojnej napaści – należy przez to rozumieć zbrojną napaść w rozumieniu Konwencji MLC.”;

- 2) w art. 4:
- a) ust. 6 otrzymuje brzmienie:
- „6. Marynarzowi, którego stan zdrowia, według uprawnionego lekarza, nie pozwala na wydanie świadectwa zdrowia na okres 2 lat, świadectwo zdrowia może być wydane na okres krótszy niż 2 lata.”,
- b) ust. 11 otrzymuje brzmienie:
- „11. Świadectwo zdrowia wydane w innym państwie uznaje się za równoważne ze świadectwem zdrowia wydanym na podstawie ustawy, jeżeli spełnia ono zasadnicze wymagania określone w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i 202, z 1999 r. poz. 286, z 2013 r. poz. 1092, z 2018 r. poz. 1866 i 2088 oraz z 2019 r. poz. 103), zwanej dalej „Konwencją STCW”, lub Konwencji MLC.”;
- 3) w art. 5 po ust. 6 dodaje się ust. 6a i 6b w brzmieniu:
- „6a. Marynarzowi, któremu w wyniku przeprowadzenia ponownego badania lekarskiego wydano świadectwo zdrowia stwierdzające brak zdolności do pracy na statku, przysługuje prawo do renty z tytułu niezdolności do pracy w trybie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 291, 353 i 794) lub ustawie z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1205).
- 6b. Marynarzowi, w stosunku do którego, w wyniku przeprowadzenia ponownego badania lekarskiego, zostały stwierdzone ograniczenia dotyczące zdolności do pracy, w szczególności w odniesieniu do czasu pracy lub zakresu obowiązków, wydaje się świadectwo zdrowia na inne stanowisko na statku zgodnie z posiadanymi kwalifikacjami albo przysługuje mu prawo do renty z tytułu niezdolności do pracy w trybie i na zasadach określonych w przepisach, o których mowa w ust. 6a.”;
- 4) w art. 8:
- a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
- „3. W książeczce żeglarskiej nie można dokonywać wpisów dotyczących jakości wykonania przez marynarza pracy oraz dokonywać jego oceny.”,
- b) dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:
- „4. W książeczce żeglarskiej można dokonywać wpisów w języku angielskim.

5. Przepisy ust. 1–4 stosuje się odpowiednio do praktykanta.”;

5) w art. 9 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

- „1) osoby posiadającej udokumentowane ukończenie szkolenia podstawowego, o którym mowa w rozdziale VI Konwencji STCW, przy czym świadectwa przeszkoleń stopnia podstawowego mogą zostać zastąpione odpowiednimi świadectwami przeszkoleń stopnia wyższego;
- 2) ucznia szkoły ponadpodstawowej, za zgodą rodziców lub opiekunów prawnych w przypadku ucznia niepełnoletniego – potwierdzony przez armatora lub dyrektora tej szkoły;”;

6) w art. 10 w ust. 2 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Przed wystawieniem książeczki żeglarskiej konsul może zażądać informacji o posiadaczu książeczki od kapitana statku lub dyrektora urzędu morskiego, który wydał utraconą, zniszczoną albo nieaktualną książeczkę żeglarską.”;

7) w art. 11:

a) uchyla się ust. 2,

b) ust. 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4. Za wystawienie książeczki żeglarskiej pobiera się opłatę w wysokości 200 zł.

5. Za wystawienie książeczki żeglarskiej uczniom szkół ponadpodstawowych i studentom pobiera się opłatę w wysokości 100 zł.”,

c) uchyla się ust. 6,

d) po ust. 6 dodaje się ust. 6a–6c w brzmieniu:

„6a. Za wystawienie książeczki żeglarskiej w przypadku, o którym mowa w art. 10 ust. 2, pobiera się opłatę w wysokości równowartości 50 euro.

6b. Za wystawienie książeczki żeglarskiej w przypadku, o którym mowa w art. 10 ust. 2, uczniom szkół ponadpodstawowych i studentom pobiera się opłatę w wysokości równowartości 25 euro.

6c. Za wystawienie nowej książeczki żeglarskiej nie pobiera się opłaty, w przypadku gdy dotychczas posiadana książeczka żeglarska, której okres ważności jeszcze nie upłynął, została utracona przez marynarza w wyniku wypadku morskiego stwierdzonego przez właściwy organ zgodnie z Kodeksem międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub

incydentów morskich, przyjętym przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).”;

e) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Opłaty, o których mowa w ust. 4, 5, 6a i 6b, stanowią dochód budżetu państwa.”;

8) w art. 12 uchyla się pkt 3;

9) w art. 14:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dyrektor urzędu morskiego unieważnia, w drodze decyzji, książeczkę żeglarską z przyczyn określonych w art. 12 pkt 4.”;

b) uchyla się ust. 3;

10) w art. 18 w ust. 3 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Dyrektor urzędu morskiego wydaje, na wniosek agencji zatrudnienia, dokument, o którym mowa w ust. 2, na podstawie pozytywnych wyników audytu wstępnego przeprowadzonego przez wyznaczonych audytorów posiadających wiedzę z zakresu zagadnień objętych Konwencją MLC oraz kwalifikacje i doświadczenie w zakresie prowadzenia audytów.”;

11) w art. 23 po ust. 1 dodaje się ust. 1a–1e w brzmieniu:

„1a. Jeżeli okres obowiązywania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, o których mowa w ust. 1, jest krótszy, niż okres ważności dokumentu, o którym mowa w art. 18 ust. 2, agencja jest obowiązana przedkładać właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego dowód odnowienia lub ustanowienia nowego ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, o których mowa w ust. 1, nie później niż 14 dni przed upływem terminu obowiązywania dotychczasowego ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, o których mowa w ust. 1. Okres obowiązywania odnowionego lub ustanowionego nowego ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, o których mowa w ust. 1, nie może się rozpoczynać później niż w dniu następnym po dniu zakończenia obowiązywania dotychczasowego ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, o których mowa w ust. 1.

1b. W przypadku nieprzedłożenia dowodu odnowienia lub ustanowienia nowego ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, o którym mowa w ust. 1a, w terminie wskazanym w tym ustępie, dyrektor urzędu morskiego przeprowadza niezwłocznie audyt dodatkowy.

1c. Dyrektor urzędu morskiego zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu informację o negatywnym wyniku audytu dodatkowego spowodowanego brakiem ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, o których mowa w ust. 1.

1d. W przypadku negatywnego wyniku audytu dodatkowego spowodowanego brakiem ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, o których mowa w ust. 1, dyrektor urzędu morskiego unieważnia, w drodze decyzji, dokument, o którym mowa w art. 18 ust. 2.

1e. Decyzja, o której mowa w ust. 1d, podlega natychmiastowemu wykonaniu.”;

12) w art. 31:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku gdy marynarz jest przetrzymywany na statku lub poza nim na skutek piractwa lub zbrojnej napaści na statek, marynarska umowa o pracę ulega przedłużeniu do dnia przybycia statku do najbliższego portu umożliwiającego bezpieczną repatriację bez względu na to, czy w trakcie okresu przetrzymywania umowa ta została rozwiązana, w szczególności upłynął czas, na który została zawarta.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Jeżeli w przypadku, o którym mowa w ust. 1 i 1a, marynarz wraca do kraju w inny sposób niż na statku, na którym jest wpisany na listę załogi statku, marynarska umowa o pracę ulega przedłużeniu do dnia przybycia marynarza do miejsca repatriacji wskazanego w marynarskiej umowie o pracę.”;

13) po art. 35 dodaje się art. 35a w brzmieniu:

„Art. 35a. 1. Wynagrodzenie marynarza, który jest przetrzymywany na statku lub poza nim na skutek piractwa lub zbrojnej napaści na statek, jest wypłacane na zasadach określonych w art. 35 do czasu uwolnienia marynarza i jego przybycia do miejsca repatriacji wskazanego w marynarskiej umowie o pracę.

2. W przypadku śmierci marynarza w czasie przetrzymywania, o którym mowa w ust. 1, wynagrodzenie jest wypłacane do dnia śmierci tego marynarza.”;

14) w art. 44 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Czas pracy na statku nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 1 miesiąca.”;

15) w art. 58 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W przypadku przetrzymywania marynarza na statku lub poza nim w wyniku piractwa lub zbrojnej napaści na statek, ma on prawo do bezpłatnej repatriacji niezależnie od momentu, w którym nastąpiły zdarzenia, o których mowa w ust. 1.”;

16) w art. 100:

a) w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) warunków pracy i życia na statku – z wyjątkiem przepisów art. 28 ust. 1 i 2, art. 63, art. 64 ust. 2–4, art. 65, art. 67 ust. 2 i 3 oraz art. 69 ust. 2, z tym że przepis art. 63 ust. 3 stosuje się do statków, o których mowa w art. 103, holowników, pogłębiarek oraz dźwigów pływających;”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Na statkach niekonwencyjnych, które nie odbywają podróży międzynarodowych, nie stosuje się przepisów dotyczących repatriacji i porzucenia marynarzy oraz zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarza.”;

17) po art. 105 dodaje się art. 105a w brzmieniu:

„Art. 105a. W przypadku zastosowania przepisów art. 103–105 do pracowników urzędów morskich, nie mają zastosowania przepisy ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 537) w zakresie czasu i systemu pracy.”;

18) w art. 108 w ust. 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Czas pracy na platformach wiertniczych lub wydobywczych, a także na specjalistycznych statkach technicznych, takich jak holowniki, pogłębiarki i dźwigi pływające, obsługiwanych przez kolejno wymieniające się załogi lub część załogi, może być przedłużony do 14 godzin na dobę i 84 godzin na tydzień.”;

19) w art. 110 w ust. 3 uchyla się pkt 2;

20) w art. 111 w ust. 1 część wspólna otrzymuje brzmienie:

„– podlega karze pieniężnej od 1000 zł do 30 000 zł.”;

21) art. 117 otrzymuje brzmienie:

„Art. 117. 1. Do właściwości organów oraz trybu wymierzania i ściągania kar pieniężnych, o których mowa w art. 110–111, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2135 oraz z 2021 r. poz. 234).

2. Orzekanie w sprawach o czyny, o których mowa w art. 112–116, następuje na podstawie wniosku pochodzącego od dyrektora urzędu morskiego lub od inspektora pracy, w trybie przepisów ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2021 r. poz. 457 i 1005).”.

Art. 2. 1. Do postępowań w sprawach wystawienia książeczek żeglarskich wszczętych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy i niezakończonych do tego dnia stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

2. Do opłat za wystawienie i wymianę książeczek żeglarskich w przypadkach, w których wniosek wpłynął przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy i do tego dnia nie została wystawiona lub wymieniona książeczka żeglarska, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

3. Książeczki żeglarskie wystawione przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy osobom, o których mowa w art. 9 pkt 2–4 ustawy zmienianej w art. 1, zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 3. Przepisy art. 8–11 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą stosuje się do uczniów dotychczasowych szkół ponadgimnazjalnych, o których mowa w art. 149 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo oświatowe, ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2245 i 2432, z 2019 r. poz. 534, 1287 i 2248 oraz z 2021 r. poz. 4), kształcących się w zawodzie podstawowym dla żeglugi morskiej lub żeglugi śródlądowej.

Art. 4. Do rozliczenia czasu pracy na statku, który jest nierozliczony w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym przez okres nieprzekraczający 6 miesięcy.

Art. 5. Do czynów popełnionych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, o których mowa w art. 111 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 6. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Celem projektowanej ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu jest implementacja do polskiego prawa zmian wynikających z Poprawek do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (Konwencja MLC), które zostały przyjęte przez Specjalny Trójstronny Komitet w dniu 27 kwietnia 2018 r., a następnie zatwierdzone przez Międzynarodową Konferencję Pracy w dniu 5 czerwca 2018 r. Przedmiotowe poprawki weszły w życie w dniu 26 grudnia 2020 r., bowiem do końca wyznaczonego terminu, tj. do dnia 26 czerwca 2020 r. sprzeciwu nie złożyło więcej niż 40% państw – stron Konwencji.

Poprawki z 2018 r. do Konwencji MLC mają na celu zabezpieczenie praw pracowniczych marynarzy w sytuacji ataku piratów lub zbrojnej napaści na statek i spowodowanego nim wymuszonego uwięzienia marynarzy na statku lub poza nim. Poprawki zapewniają bowiem ciągłość marynarskiej umowy o pracę podczas uwięzienia marynarza na statku lub poza nim na skutek piractwa lub zbrojnej napaści na statek, niezależnie od tego, czy upłynął okres na jaki umowa była zawarta lub czy strona umowy powiadomiła o jej zawieszeniu lub wypowiedzeniu (poprawka do Kodeksu wdrażającego Prawidła 2.1 w zakresie Normy A2.1 – Marynarskie umowy o pracę). Poprawki zapewniają także ciągłość wypłacania wynagrodzenia i innych świadczeń w ramach marynarskiej umowy o pracę w przypadku, gdy marynarz jest uwięziony na statku lub poza nim na skutek piractwa lub zbrojnej napaści na statek, aż do czasu uwolnienia marynarza i jego repatriacji lub do daty śmierci marynarza podczas uwięzienia (poprawka do prawidła 2.2 w zakresie Normy A2.2 – Wynagrodzenie). Ponadto poprawki rozszerzają prawo marynarzy uwięzionych na statku do bezpłatnej repatriacji, stanowiąc, że prawo do repatriacji może wygasnąć, jeśli marynarze nie upomną się o nie w rozsądnym czasie, z wyjątkiem przypadku, gdy są oni uwięzieni na statku lub poza nim w wyniku piractwa lub zbrojnej napaści na statek (poprawka do Prawidła 2.5 w zakresie Wytocznej B2.5.1 – Prawo do repatriacji).

Polska jest stroną Konwencji MLC od dnia 3 maja 2012 r. Od tego czasu, w celu zapewnienia marynarzom warunków życia i pracy na statkach na poziomie wymaganym Konwencją MLC i wywiązania się tym samym z podjętych zobowiązań międzynarodowych, Polska ratyfikowała oraz wdrożyła do krajowego porządku prawnego wszystkie kolejne zmiany do przedmiotowej Konwencji. Wdrożenie Poprawek z 2018 r. do Konwencji MLC jest zatem kontynuacją dotychczasowych działań

podejmowanych w celu dbałości o prawa marynarzy pracujących na statkach podnoszących polską banderę.

Konwencja MLC jest wdrożona do polskiego porządku prawnego ustawą z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2020 r. poz. 1353), zwaną dalej „ustawą”. Zatem w celu pełnego wdrożenia Poprawek z 2018 r. do Konwencji MLC konieczna jest zmiana przedmiotowej ustawy.

Ponadto projektowana ustawa dokonuje zmian porządkujących i doprecyzowujących w ustawie, będących skutkiem kilkuletniej praktyki stosowania ustawy.

Zmiany wynikające z konieczności wdrożenia poprawek do Konwencji MLC oraz zmiany porządkujące zostały wypracowane przez Zespół Trójstronny do spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego i posiadają poparcie strony pracowników oraz pracodawców przedmiotowego Zespołu.

Mając na uwadze powyższe, w art. 1 pkt 1 projektu ustawy proponuje się zmiany w art. 2 ustawy w zakresie definicji: „armatora”, „marynarza” oraz „statku niekonwencyjnego”. W celu uniknięcia rozbieżności interpretacyjnych proponuje się, by „armator” i „marynarz” definiowani byli zgodnie z definicjami przyjętymi w Konwencji MLC. Ponadto proponuje się zmianę definicji: „statku niekonwencyjnego” poprzez usunięcie z jej pierwotnej redakcji odniesienia do statków używanych wyłącznie do celów naukowo-badawczych lub sportowych, statków pełniących wyłącznie specjalną służbę państwową, statków uprawiających wyłącznie żeglugę śródlądową, jachtów morskich oraz platform wiertniczych i wydobywczych. Zmiany przedmiotowych definicji nie wpłyną na zmiany zakresu definiowanych pojęć. Nie zmieni się zatem krąg osób, które są określane terminem „marynarza”, czy podmiotów uznawanych za „armatorów”. Nie zmieni się także katalog statków uznawanych za niekonwencyjne, gdyż definicję „statku niekonwencyjnego” – mimo usunięcia określonych statków z zakresu statków dotychczas objętych tym określeniem – pozostawiono otwartą, nie wskazując w niej konkretnych typów statków. Zmiana definicji nie będzie miała wpływu na zmianę zakresu stosowania ustawy i nie będzie powodowała skutków prawnych (poza uproszczeniem definicji i łatwiejszym ich odbiorem przez stosujących ustawę) w tym zakresie.

Ponadto w związku z Poprawkami z 2018 r. do Konwencji MLC, proponuje się rozszerzenie słowniczka o pojęcia „piractwa” oraz „zbrojnej napaści”.

W art. 1 pkt 2 lit. a projektu ustawy proponuje się zmiany art. 4 ust. 6 ustawy. Proponuje się, by marynarzowi, którego stan zdrowia nie pozwala na wydanie świadectwa zdrowia na okres 2 lat, świadectwo to wydane było na okres krótszy niż 2 lata. Przy czym zauważyć należy, że w stosunku do aktualnie obowiązującego brzmienia przedmiotowego przepisu, w projektowanym przepisie usunięto zapis mówiący o tym, że świadectwo zdrowia może być wydane na okres krótszy niż 2 lata nie tylko marynarzowi, którego stan zdrowia nie pozwala na wydanie świadectwa zdrowia na pełen okres, ale również marynarzowi, który ukończył 50 lat. Ograniczenia okresu ważności świadectwa zdrowia wraz z wiekiem marynarza nie ma ani w Konwencji MLC, ani w Konwencji STCW, na podstawie których wydawane są świadectwa zdrowia. Stąd, by nie zaostreć wymogów międzynarodowych w stosunku do marynarzy, którzy chcą uzyskać książeczkę żeglarską wydawaną przez polską administrację morską, proponuje się usunięcie ograniczenia ważności świadectwa zdrowia ze względu na wiek marynarza.

W art. 1 pkt 2 lit. b projektu ustawy przewiduje się natomiast zmianę art. 4 ust. 11 ustawy. Proponuje się możliwość uznawania świadectw zdrowia wydanych w innych państwach, jeśli są one wydane zgodnie z Konwencją STCW lub z Konwencją MLC. Wymagania odnośnie wydawania świadectwa zdrowia marynarzy oraz informacji, jakie powinny zostać umieszczone na samym formularzu świadectwa zdrowia, określone są w Konwencji STCW oraz w Konwencji MLC, i są one zasadniczo zbieżne. Zgodnie z pkt 3 Normy A1.2 – Świadectwo zdrowia Konwencji STCW, świadectwa zdrowia wydane przez inne państwa zgodnie z wymogami STCW są uznawane na potrzeby Konwencji MLC. Natomiast w przypadku marynarzy, których nie dotyczy świadectwo zdrowia wydawane zgodnie z Konwencją STCW, uznawać można świadectwa zdrowia spełniające w stopniu zasadniczym wymagania Konwencji MLC. Rzeczpospolita Polska jest stroną obu konwencji. Zatem świadectwa zdrowia wydawane przez polską administrację morską są zgodne zarówno z Konwencją STCW jak i Konwencją MLC. Natomiast, aby świadectwo zdrowia wydane w innym państwie mogło być uznane za równoważne świadectwu wydawanemu w Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z przywołaną wyżej normą Konwencji MLC, może być ono zgodne albo z Konwencją STCW, albo z Konwencją MLC.

W art. 1 pkt 3 projektu ustawy proponuje się dodanie nowych ust. 6a i 6b w art. 5 ustawy. Przepisy mają na celu wskazanie, że marynarzowi, któremu w wyniku przeprowadzenia ponownego badania lekarskiego wydano świadectwo zdrowia stwierdzające brak

zdolności do pracy na statku, może przysługiwać prawo do renty z tytułu niezdolności do pracy zgodnie z trybem i na zasadach określonych w ustawie z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 291, 353 i 794) lub ustawie z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1205), a także marynarzowi, w stosunku do którego, w wyniku przeprowadzenia ponownego badania lekarskiego, zostały stwierdzone ograniczenia dotyczące zdolności do pracy, w szczególności w odniesieniu do czasu pracy lub zakresu obowiązków, wydaje się świadectwo zdrowia na inne stanowisko na statku zgodnie z posiadanymi kwalifikacjami albo może przysługiwać mu prawo do renty z tytułu niezdolności do pracy w trybie i na zasadach określonych w ww. przepisach.

Podkreślenia wymaga, że marynarz może nabyć ww. prawo do renty wyłącznie po spełnieniu przesłanek, o których mowa w ww. aktach prawnych.

Zatem przedmiotowa regulacja nie wpływa negatywnie na wydatki sektora publicznego.

Celem proponowanej regulacji jest umożliwienie marynarzom, w stosunku do których w wyniku ponownego badania lekarskiego orzeczono częściową niezdolność do pracy na statku, utrzymanie miejsca pracy w zawodzie, na stanowisku innym, ale odpowiadającym ich kwalifikacjom. Zakres badań na marynarskie świadectwa zdrowia, zgodnie ze standardami Międzynarodowej Organizacji Morskiej oraz Międzynarodowej Organizacji Pracy, różni się w zależności od działów na statku (pokładowy i maszynowy), w których mają pracować marynarze. Nie ma natomiast znaczenia stanowisko, na którym w jednym z dwóch ww. działów marynarz będzie pracował. Marynarze działu pokładowego przechodzą nieco inne badania (np. sprawdzana jest u nich w innym stopniu zdolność do rozróżniania kolorów), niż marynarze działu maszynowego. Proponowany w projekcie ustawy przepis w praktyce oznacza, że marynarze mimo stwierdzenia częściowej niezdolności do pracy będą mieli możliwość pozostania w zawodzie, z tym, że na stanowisku innym, ale zgodnym z ich kwalifikacjami, a tym samym z działem, w którym pracują na statku lub do pracy w którym chcą aplikować (i zakresem badań niezbędnym do wydania świadectwa zdrowia, od którego nastąpiło odwołanie), tzn. oficerowie działu pokładowego uzyskiwać będą wyłącznie możliwość do pracy w dziale pokładowym, natomiast oficerowie działu maszynowego, uzyskiwać będą możliwość pracy wyłącznie w dziale maszynowym. Mając na uwadze powyższe ocenić należy, że nie zachodzi

ryzyko stosowania różnych standardów i procedur badań w odniesieniu do wydawania marynarzom świadectw zdrowia, tzn. zakres ponownych badań będzie tożsamy z zakresem badania pierwotnego, od wyniku którego marynarz się odwoływał. Jeśli natomiast stopień niezdolności do pracy będzie uniemożliwiał zatrudnienie na statku na jakimkolwiek stanowisku odpowiadającym kwalifikacjom marynarza, projekt ustawy wskazuje na możliwość nabycia przez niego prawa do renty z tytułu niezdolności do pracy, w trybie i na zasadach określonych w przepisach dotyczących ubezpieczeń społecznych.

W art. 1 pkt 4 projektu ustawy proponuje się zmiany w art. 8 ustawy. Proponuje się, by w książeczce żeglarskiej, która jest dokumentem potwierdzającym okres zatrudnienia oraz stanowisko zajmowane na statku, nie dokonywać wpisów dotyczących jakości pracy wykonywanej przez marynarza oraz oceny samego marynarza. Ponadto celem proponowanego rozwiązania jest dostosowanie regulacji do postanowień Konwencji MLC, bowiem zgodnie z Normą A2.1 pkt 3 Konwencji MLC książeczka żeglarska nie powinna zawierać żadnych stwierdzeń na temat jakości pracy marynarzy oraz ich wynagrodzenia. Proponuje się także, by wpisy w książeczkach żeglarskich mogły być dokonywane również w języku angielskim. Polscy marynarze często świadczą pracę na rzecz armatorów zagranicznych, a armatorzy polscy również zatrudniają marynarzy innej narodowości niż polska. Możliwość dokonywania wpisów w języku angielskim ułatwi zatem przepływ informacji pomiędzy armatorami a marynarzami.

W art. 1 pkt 5 projektu ustawy proponuje się zmianę w art. 9 pkt 1 i 2 ustawy. Pierwsza ze zmian (w art. 9 pkt 1 ustawy) polega na rozszerzeniu listy dokumentów, których posiadanie warunkuje uzyskanie książeczki żeglarskiej o świadectwa przeszkoleń stopnia wyższego. Marynarze, którzy uzyskali świadectwa przeszkoleń stopnia wyższego, posiadają wiedzę zaawansowaną i bardziej ugruntowaną, aniżeli osoby posiadające świadectwa przeszkoleń stopnia podstawowego. Są to zwykle marynarze, którzy posiadają już pewne doświadczenie zawodowe na morzu oraz morskie kwalifikacje zawodowe, a o wydanie książeczki żeglarskiej wnioskuje po raz kolejny. Nie jest zatem celowe, by marynarze ci mimo posiadania wyższych kompetencji byli zobligowani do przedkładania świadectw przeszkoleń stopnia podstawowego. W art. 9 pkt 2 ustawy proponuje się, by wniosek o wydanie książeczki żeglarskiej dla ucznia szkoły ponadpodstawowej składany był za zgodą rodziców lub opiekunów prawnych, jeśli uczeń ten jest niepełnoletni. Doprecyzowanie przepisu ma na celu jego harmonizację z art. 9 pkt

4 ustawy, w którym od młodocianego składającego wniosek o wydanie książeczki żeglarskiej wymaga się zgody rodziców lub opiekunów prawnych. Zdarzyć się bowiem może, że zakres pojęć: „młodociany” oraz „uczeń szkoły ponadpodstawowej” może się pokrywać. Z tego względu uzasadnionym wydaje się przyjęcie, że zarówno w przypadku młodocianego, jak i niepełnoletniego ucznia szkoły ponadpodstawowej powinna być dołączona zgoda rodziców. Analogiczny wymóg znajduje się w art. 14 ustawy z dnia 13 lipca 2006 r. o dokumentach paszportowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 617, z późn. zm.).

W art. 1 pkt 6 projektu ustawy proponuje się zmianę art. 10 ust. 2 ustawy. Proponuje się, by przed wydaniem książeczki żeglarskiej konsul Rzeczypospolitej Polskiej mógł żądać informacji o posiadaczu dokumentu nie tylko od właściwego dyrektora urzędu morskiego, ale również od kapitana statku. Kapitan, jako osoba na co dzień współpracująca z marynarzem, może natychmiast udzielić konsulowi wszystkich wymaganych informacji dotyczących zatrudnienia marynarza. Dzięki szybszemu wydaniu książeczki żeglarskiej, bez konieczności oczekiwania na oficjalną informację od dyrektora urzędu morskiego, statek nie będzie narażony na ryzyko opóźnionego wyjścia z portu, które wiązać się może ze zwiększonymi kosztami dla armatora.

W art. 1 pkt 7 projektu ustawy proponuje się zmiany art. 11 ustawy. Poprzez uchylenie art. 11 ust. 2 ustawy proponuje się, by książeczka żeglarska wydawana była wszystkim wnioskującym na okres 10 lat. Obecnie, uczniom szkoły ponadpodstawowej, studentom oraz młodocianym książeczkę żeglarską wydaje się na 5 lat. Przedmiotowe rozwiązanie ma zapewnić większą spójność z przepisami ustawy z dnia 13 lipca 2006 r. o dokumentach paszportowych, w której przewiduje się, że paszport dla osób, które ukończyły 13 rok życia, jest wydawany na 10 lat od daty jego wydania. Należy bowiem wyjaśnić, że książeczka żeglarska jest dokumentem osobistym marynarza, poświadczającym jego tożsamość, dokumentującym przebieg zatrudnienia na statkach oraz uprawniającym do przekraczania granicy Rzeczypospolitej Polskiej. Marynarz, będący obywatelem polskim, może wrócić na podstawie książeczki żeglarskiej do kraju w okresie 12 miesięcy od dnia utraty jej ważności. Zatem wskazanym jest by okres jej ważności był tożsamy z okresem ważności dokumentu paszportowego.

Ponadto proponuje się określenie wysokości opłat pobieranych za wydanie książeczki żeglarskiej w złotych, w miejsce jej równowartości określonej w euro. Obecnie opłata za wydanie książeczki żeglarskiej zmienia się praktycznie codziennie, co powoduje

utrudnienia dla wnioskodawców (konieczności dopłat lub zwrotów, gdy opłata została wykonana np.: przed złożeniem wniosku i różni się od kwoty należnej w dniu jego zarejestrowania w urzędzie). Rozwiązanie takie zmniejszy obciążenie administracyjne dla pracowników urzędów morskich, którzy dokonują przeliczenia waluty i ewentualnych zwrotów otrzymanej opłaty za książeczkę żeglarską. Zmniejszy to również obciążenia wnioskujących, którzy nie będą zmuszeni do dokonywania ewentualnych dopłat za książeczkę żeglarską. Ustalenie opłaty za książeczkę żeglarską na poziomie proponowanym w projekcie ustawy odpowiada dotychczasowej stawce opłaty i nie będzie miało wpływu na dochody budżetu państwa z tego tytułu. Ponadto wskazać należy, że mimo wprowadzenia takiego samego okresu ważności książek żeglarskich dla wszystkich wnioskujących, by nie ograniczać dostępu do zawodu marynarza, pozostawiono obniżoną opłatę dla uczniów i studentów, jako osób co do zasady nieaktywnych zawodowo i nieposiadających własnych środków pieniężnych.

Natomiast możliwość pobierania opłaty stanowiącej równoważność kwoty w euro proponuje się w przypadku wystawiania książeczek żeglarskich poza granicami kraju przez konsulów. W praktyce konsularnej pobranie opłaty wyrażonej w złotych nie byłoby możliwe, bowiem zgodnie z art. 107 ustawy z dnia 25 czerwca 2015 r. – Prawo konsularne (Dz. U. z 2021 r. poz. 823) opłaty konsularne są pobierane w walucie państwa przyjmującego. Dotychczas przyjęty sposób ustalenia wysokości opłaty za wystawienie książeczki żeglarskiej, jako „równowartości 50 euro”, czy „równowartości 25 euro”, pozwalał na przeliczanie podanej wartości na walutę, w której konsul pobiera opłaty konsularne. Ustalenie wysokości opłaty w złotych spowodowałoby natomiast, że konsul wydający książeczkę będzie zobligowany do pobrania tej opłaty w złotych – co ze względów praktycznych, z uwagi na funkcjonujące w polskich urzędach konsularnych systemy informatyczne służące rejestracji pobieranych opłat, jak i w świetle przytoczonego wyżej przepisu ustawy z dnia 25 czerwca 2015 r. – Prawo konsularne, nie byłoby możliwe.

Proponuje się również, by książeczkę żeglarską wydawać bezpłatnie marynarzom, którzy dotychczas posiadany, ważny, dokument utracili na skutek wypadku morskiego. Przy czym wskazuje się, że wypadek taki powinien zostać stwierdzony przez właściwy organ, zgodnie z Kodeksem międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów morskich, przyjętym przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). By nie

zawęzać prawa marynarzy posiadających książeczki żeglarskie wydane przez polską administrację morską do ubiegania się o nowy dokument bez konieczności wnoszenia opłaty oraz uwagi na fakt, że w państwach będących członkami IMO, co do zasady stosujących ww. Kodeks, badaniem wypadków morskich zajmują się różne organy, w przepisie wskazuje się szeroko, że wypadek powinien być stwierdzony przez organ właściwy, tak krajowy (którym jest Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich), jak i zagraniczny.

W art. 1 pkt 8 projektu ustawy proponuje się uchylenie art. 12 ust. 3 ustawy. Uchylany przepis stanowi, że dyrektor urzędu morskiego odmawia, w drodze decyzji, wystawienia książeczki żeglarskiej, jeżeli z wnioskiem wystąpiła osoba, wobec której prawomocnie orzeczono zakaz wykonywania pracy na statku. Sądy bowiem nie orzekają o zakazie wykonywania pracy na statku. W kontekście orzecznictwa Izb Morskich orzekano zakaz (czasowy) wykonywania danych funkcji na statku. Zakaz taki nie może mieć jednak wpływu na posiadanie lub wystawianie książeczki żeglarskiej, gdyż książeczka żeglarska służy głównie dokumentowaniu przebiegu kariery zawodowej, nie jest zaś potwierdzeniem kwalifikacji zawodowych marynarza.

Wobec zmiany zaproponowanej w art. 1 pkt 8 projektu ustawy, dotyczącej uchylenia art. 12 ust. 3 ustawy, w art. 1 pkt 9 lit. a projektu ustawy proponuje się zmianę wynikową w art. 14 ust. 2 ustawy. Przedmiotowy przepis w swym obecnym brzmieniu odwołuje się do uchylanego art. 12 ust. 3 ustawy, zatem proponuje się usunięcie odwołania do art. 12 ust. 3 ustawy. Ponadto zmienionym brzmieniem przepisu uchyla się pkt 2 i 3 w art. 14 ust. 2 ustawy, które stanowią, że dyrektor urzędu morskiego unieważnia książeczkę żeglarską, w drodze decyzji, jeżeli uczeń lub student zostali skreśleni z listy, odpowiednio uczniów lub studentów. Ponieważ książeczka żeglarska jest dokumentem potwierdzającym i warunkującym zatrudnienie na statku, nie zaś status ucznia lub studenta, nie można odmawiać poprzez jej odebranie prawa do wykonywania zawodu marynarza osobom, które zostały wyrzucone lub zrezygnowały z nauki w szkole, czy na uczelni.

W art. 1 pkt 9 lit. b projektu ustawy, wobec zmian proponowanych w art. 1 pkt 12 lit. a projektu ustawy i zmienionego brzmienia art. 14 ust. 2 ustawy, proponuje się uchylenie art. 14 ust. 3 ustawy, który w swoim brzmieniu powołuje się na przepisy art. 14 ust. 2 pkt 2 i 3, uchylone wyżej zaproponowaną zmianą.

W art. 1 pkt 10 projektu ustawy proponuje się zmianę wynikową w związku z wprowadzeniem definicji Konwencji MLC w zmienianym art. 2 pkt 1 ustawy (pkt 1 lit. a projektu ustawy). Wobec tego w art. 18 ust. 3 w zdaniu pierwszym pełną nazwę konwencji proponuje się zastąpić zdefiniowanym wcześniej skrótem.

W art. 1 pkt 11 projektu ustawy proponuje się dodanie nowego ust. 1a w art. 23 ustawy, zobowiązującego agencję zatrudnienia, posiadającą wydany przez dyrektora urzędu morskiego dokument uprawniający do kierowania marynarzy do pracy na statkach, do przedłożenia właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego dowodu odnowienia lub ustanowienia nowego ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkody poniesione przez marynarzy z tytułu nieskuteczności pośrednictwa pracy. Dowód ten miałby być składany nie później niż 14 dni przed upływem terminu obowiązywania ubezpieczenia lub zabezpieczenia finansowego. Wskazuje się przy tym, że okres obowiązywania odnowionego lub ustanowionego nowego ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego nie może się rozpoczynać później niż w dniu następnym po dniu zakończenia obowiązywania dotychczasowego ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego.

W przypadku braku przedstawienia takiego dokumentu proponuje się, by dyrektor urzędu morskiego, bez względu na inne przesłanki wynikające z Konwencji MLC, przeprowadzał niezwłocznie audyt dodatkowy agencji zatrudnienia. Zgodnie z art. 18 ust. 5 ustawy o pracy na morzu dyrektor urzędu morskiego może przeprowadzić audyt dodatkowy w przypadku uzasadnionego podejrzenia, że działanie agencji zatrudnienia nie jest zgodne z ustawą lub wymaganiami określonymi w Konwencji MLC. Jednakże uchybienie agencji w postaci braku dowodu zawarcia lub odnowienia ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkody poniesione przez marynarzy z tytułu nieskuteczności pośrednictwa pracy jest uchybieniem na tyle poważnym, że należy podkreślić w tej sytuacji obowiązek (a nie jedynie możliwość) dyrektora urzędu morskiego do przeprowadzenia audytu. Agencja zatrudnienia prowadząca pośrednictwo pracy dla marynarzy, zgodnie z Konwencją MLC, obowiązana jest posiadać aktualne ubezpieczenie lub zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody poniesione przez marynarzy z tytułu nieskuteczności pośrednictwa pracy lub niewypełnienia przez armatora zobowiązań wynikających z marynarskiej umowy o pracę. Fakt ten, w przypadku nie przedłożenia właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego dokumentu potwierdzającego odnowienie lub ustanowienie nowego ubezpieczenia lub

innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkody poniesione przez marynarzy z tytułu nieskuteczności pośrednictwa pracy w terminie nie później niż 14 dni przed upływem terminu obowiązywania ubezpieczenia, weryfikowany jest przez dyrektora urzędu morskiego podczas audytu. Zobowiązanie agencji do przedkładania dyrektorowi urzędu morskiego dowodu potwierdzającego ciągłość takiego ubezpieczenia, a dyrektora urzędu morskiego do przeprowadzenia audytu dodatkowego w przypadku braku informacji o posiadaniu przedmiotowego dowodu ma na celu zwiększenie poziomu ochrony marynarzy korzystających z usług takiej agencji. Zobowiązanie takie, jak również publikacja przez właściwego dyrektora urzędu morskiego na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu stosowanej informacji o negatywnym wyniku audytu dodatkowego spowodowanego brakiem ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, a przede wszystkim – nadanie decyzji, którą dyrektor urzędu morskiego unieważnia dokument uprawniający agencję do kierowania marynarzy do pracy na statkach, rygoru natychmiastowej wykonalności, ma zapewnić sprawniejsze i bardziej kompleksowe sprawowanie nadzoru nad agencjami pośrednictwa pracy dla marynarzy przez dyrektora urzędu morskiego, jak również ma zapewnić pełniejszy dostęp do informacji o agencjach zatrudnienia marynarzom korzystających z ich usług.

W art. 1 pkt 12 lit. a projektu ustawy proponuje się dodanie nowego ust. 1a w art. 31 ustawy. W przepisie tym, zgodnie z Poprawkami z 2018 r. do Konwencji MLC (poprawka do Kodeksu wdrażającego Prawidła 2.1 w zakresie Normy A2.1 – Marynarskie umowy o pracę) zapewnia się ciągłość marynarskiej umowy o pracę, mimo jej rozwiązania, w sytuacji, gdy marynarz jest przetrzymywany na statku lub poza nim na skutek piractwa lub zbrojnej napaści na statek. Pod pojęciem rozwiązania marynarskiej umowy o pracę, w myśl art. 30 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2020 r. poz. 1320, z późn. zm.), do którego odsyła również sama ustawa o pracy na morzu w art. 29 ust. 1 pkt 1, rozumieć należy również upływ czasu pracy, na który ta umowa została zawarta, jak również jej wypowiedzenie. W przepisie tym stanowi się, że w przedmiotowej sytuacji marynarska umowa o pracę ulega przedłużeniu do dnia przybycia statku do najbliższego portu bez względu na to, czy w trakcie okresu przetrzymywania umowa ta została rozwiązana, wypowiedziana lub upłynął jej termin.

Ponadto zgodnie z przedmiotową poprawką do Konwencji MLC, w art. 1 pkt 12 lit. b projektu ustawy rozszerza się zakres obecnego art. 31 ust. 2 ustawy o sytuację, gdy

marynarz był przetrzymywany na statku na skutek piractwa lub zbrojnej napaści na statek. Tym samym marynarska umowa o pracę marynarza, który po uwolnieniu przez piratów wraca do kraju w inny sposób niż na statku, na którym jest wpisany na listę załogi statku, ulega przedłużeniu do dnia przybycia marynarza do miejsca repatriacji wskazanego w marynarskiej umowie o pracę.

W art. 1 pkt 13 projektu ustawy proponuje się dodanie nowego art. 35a w ustawie. Proponuje się, by wynagrodzenie marynarza, który jest uwięziony na statku lub poza nim na skutek piractwa lub zbrojnej napaści na statek, wypłacane było na zasadach określonych w art. 35 ustawy do czasu uwolnienia marynarza i jego należytej repatriacji. Proponuje się ponadto, by w przypadku śmierci marynarza w czasie uwięzienia spowodowanego atakiem piratów lub zbrojną napaścią na statek, wynagrodzenie było wypłacane do dnia śmierci tego marynarza. Celem proponowanych przepisów, zgodnie z Poprawkami z 2018 r. do Konwencji MLC (poprawka do przepisu 2.2 w zakresie Normy A2.2 – Wynagrodzenie), jest zapewnienie ciągłości wypłacania wynagrodzenia i innych świadczeń w ramach marynarskiej umowy o pracę w przypadku, gdy marynarz jest przetrzymywany na statku lub poza nim na skutek piractwa lub zbrojnej napaści na statek, aż do czasu uwolnienia marynarza i jego repatriacji lub do daty śmierci marynarza podczas uwięzienia.

W art. 1 pkt 14 projektu ustawy proponuje się zmianę art. 44 ust. 1 ustawy. Proponuje się, by rozliczenie czasu pracy na statku dokonywane było w okresie nieprzekraczającym 1 miesiąca, w miejsce aktualnie obowiązującego 6-miesięcznego okresu rozliczeniowego. Skrócenie okresu rozliczeniowego dla czasu pracy na statku ma na celu zapobieganie nadmiernemu przemęczeniu marynarzy, wynikającemu z dużej liczby godzin pracy, które rekompensowane są odpoczynkiem nie bezpośrednio po wysiłku, a w dłuższej perspektywie czasu. W efekcie, zapewnić ma, by marynarz był wypoczęty i mógł bezpiecznie oraz efektywnie wykonywać swe obowiązki na statku.

W art. 1 pkt 15 projektu ustawy proponuje się zmiany w art. 58 ustawy. Zgodnie z Poprawkami z 2018 r. do Konwencji MLC (poprawka do Przepisu 2.5 w zakresie Wytycznej B2.5.1 – Prawo do repatriacji), rozszerza się prawo do bezpłatnej repatriacji marynarzy przetrzymywanych na statku na skutek piractwa lub zbrojnej napaści na statek.

W art. 1 pkt 16 lit. a projektu ustawy proponuje się zmianę art. 100 ust. 1 pkt 3 ustawy, której celem jest zrównanie sytuacji załóg statków konwencyjnych, w rozumieniu ustawy

i Konwencji MLC, oraz statków nie podlegających przedmiotowej konwencji (w szczególności statków pełniących stałe pogotowie oraz statków specjalistycznych, takich jak holowniki, pogłębiarki oraz dźwigi pływające) w zakresie obowiązku armatora do zapewnienia załogom bezpłatnego wyżywienia. W związku z tym proponuje się rozszerzenie wyłączenia stosowania art. 63 ust. 3, zobowiązującego armatora do zapewnienia bezpłatnego wyżywienia oraz dostępu do wody pitnej, właśnie o holowniki, pogłębiarki oraz dźwigi pływające.

Ponadto w art. 1 pkt 16 lit. b projektu ustawy proponuje się zmianę art. 100 ust. 3 ustawy. W przepisie stanowi się, że na statkach niekonwencyjnych, które nie odbywają podróży międzynarodowych, nie stosuje się przepisów dotyczących repatriacji, jak również przepisów dotyczących porzucenia marynarzy oraz zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia.

W art. 1 pkt 17 projektu ustawy proponuje się, by do pracowników urzędów morskich pracujących na statkach pełniących pogotowie i statkach, które muszą w sposób nieprzerwany wykonywać obowiązki specjalnej służby państwowej, nie stosować przepisów ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 537) w zakresie czasu i systemu pracy w sytuacji, jeśli zostaną do nich zastosowane przepisy ustawy o pracy na morzu dotyczące zmianowego systemu pracy. O tym, które przepisy będą miały zastosowanie do załóg poszczególnych statków, będzie przesądzał układ zbiorowy lub regulamin pracy. Okazać się bowiem może, że do rozliczania czasu pracy załóg niektórych jednostek pływających, zwłaszcza dużych statków wielozadaniowych, bardziej korzystne z punktu widzenia pracownika będą przepisy ustawy o pracy na morzu, natomiast do innych, mniejszych, przepisy ustawy o pracownikach urzędów państwowych.

Tym samym członkom załóg jednostek pływających urzędów morskich umożliwi się pracę w systemie zmianowym, opartym o rozwiązania przyjęte dla statków pełniących stałe pogotowie ratownicze. Rozwiązanie takie jest wskazane z uwagi na konieczność zapewnienia ciągłego pogotowia jednostek pływających urzędów morskich do wykonywania zadań z zakresu bezpieczeństwa morskiego i ratownictwa. Ponadto zmianowy system pracy otwiera możliwość pozyskania pracowników (członków załóg) z obszaru całego kraju, co jest istotne z uwagi na możliwe trudności w pozyskaniu odpowiednio wykwalifikowanego personelu marynarskiego zamieszkującego w rejonie

stacjonowania jednostek urzędów morskich. W art. 1 pkt 18 projektu ustawy proponuje się rozszerzenie art. 108 ust. 1 ustawy. Proponuje się, by analogiczne rozliczenie czasu pracy, jak na platformach wiertniczych obsługiwanych przez kolejno wymieniające się załogi lub część załogi, miało zastosowanie na specjalistycznych statkach technicznych, z wyłączeniem statków pełniących stałe pogotowie ratownicze oraz statków pełniących stałe pogotowie inne niż ratownicze. Aktualnie w ustawie brak jest regulacji dotyczących norm czasu pracy uwzględniających specyfikę pracy na statkach typowo specjalistyczno-technicznych, np.: pogłębiarkach, szalandach, kablownicach, latarniowcach, dźwigach pływających, pchaczach, czy holownikach, o których mowa w sekcji C 33.11.32 i 33 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 września 2015 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Wyrobów i Usług (Dz. U. poz. 1676, z późn. zm.). Na tego typu statkach, ze względu na technicznych i organizacyjnych praca odbywa się w systemie ciągłym i ze względu na rejon pływania bez możliwości zejścia ich załóg na ląd w określonej perspektywie czasu. Podstawowy przyjęty w pracy na tego typu statkach rozkład czasu pracy zakłada pracę w trybie dwuzmianowym, tj. 12 godzin na dobę i 84 godzin tygodniowo, przy dwutygodniowych okresach pracy i odpoczynku na lądzie. Przyjęcie innego systemu pracy, pomijając aspekty ekonomiczne, wymagałoby mustrowania na statek trzech obsad zmian załóg, na co nie pozwalają uwarunkowania techniczne statku, a dokonywanie zmian załóg pływających dwa razy w ciągu doby i związana z tym konieczność przemieszczania się statku z akwenu wykonywania prac do najbliższego portu, czyniłoby bezcelowym wykonywanie zadań przez ten statek i podnosiłoby koszty ponoszone przez armatora. Stąd też mając na uwadze powyższe, proponuje się rozszerzenie zakresu stosowania art. 108 ustawy o specjalistyczne statki techniczne, z wyłączeniem statków określonych w art. 103 i 105 ustawy.

W art. 1 pkt 19 projektu ustawy proponuje się uchylenie art. 110 ust. 3 pkt 2. Zmiana ta jest następstwem zmiany zaproponowanej w art. 1 pkt 12 projektu ustawy, w którym przewidziano zmianę brzmienia art. 14 ust. 2 ustawy oraz uchylenia art. 14 ust. 3 ustawy. Wobec propozycji zmiany art. 14 ust. 2 oraz uchylenia art. 14 ust. 3 ustawy, zapis art. 110 ust. 3 pkt 2 ustawy stał się bezprzedmiotowy. Stąd też proponuje się jego uchylenie.

W art. 1 pkt 20 projektu ustawy, wobec zastąpienia określonej w art. 117 kary grzywny karą pieniężną (zmiana zaproponowana w pkt 23 projektu ustawy), w art. 111 ust. 1 ustawy należy dokonać analogicznej zmiany w części wspólnej przepisu.

W art. 1 pkt 21 projektu ustawy proponuje się zmiany w art. 117 ustawy w związku z faktem, że nadzór nad agencjami zatrudnienia marynarzy wykonuje dyrektor urzędu morskigo, i to on, co do zasady uprawniony powinien być do nakładania sankcji (określonych obecnie w art. 111 ustawy) na osoby prowadzące przedmiotowe agencje, natomiast obecne przepisy takiego uprawnienia mu nie dają, proponuje się wyłączenie kar grzywny, nakładanych na mocy art. 111 ustawy, z katalogu spraw rozpatrywanych na podstawie ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2021 r. poz. 457) i umieszczenie ich w katalogu spraw rozpatrywanych zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2135, z późn. zm.). Proponowana zmiana wynika z trudności w egzekwowaniu przepisów i braku formalnej możliwości wymierzania kar na podstawie Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia przez dyrektora urzędu morskigo. W sytuacji, o której mowa w art. 111 ustawy, dyrektor urzędu morskigo może jedynie wnosić do organów policji o wszczęcie i przeprowadzenie dochodzenia w sprawie na podstawie ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2021 r. poz. 281, z późn. zm.).

W art. 2 projektu ustawy proponuje się, by do postępowań w sprawach wystawienia książeczek żeglarskich, wszczętych przed dniem wejścia w życie ustawy i nie zakończonych do tego dnia, stosowało się przepisy dotychczasowe. Proponuje się ponadto, by do opłat za wystawienie i wymianę książeczek żeglarskich w przypadkach, w których wniosek wpłynął przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy i do tego dnia nie została wystawiona lub wymieniona książeczka żeglarska, stosować przepisy dotychczasowe. Wskazuje się również, że książeczki żeglarskie wystawione na podstawie doczasowych przepisów zachowują swoją ważność na czas, na jaki zostały wydane.

W związku z reformą systemu oświaty i wygaszaniem szkół ponadgimnazjalnych, których uczniowie nadal jeszcze funkcjonują w systemie oświaty, oraz wprowadzeniem szkół ponadpodstawowych (o których mówi się w projekcie ustawy i samej ustawie), w art. 3 projektu ustawy proponuje się przepis przejściowy, regulujący sytuację prawną uczniów szkół ponadgimnazjalnych, kształcących się w zawodzie podstawowym dla żeglugi morskiej lub żeglugi śródlądowej w kwestii możliwości uzyskania książeczki żeglarskiej.

W art. 4 projektu ustawy stanowi się, że czas pracy marynarzy na statku – nierozliczony w dniu wejścia projektu ustawy w życie – może być rozliczany na dotychczasowych zasadach przez okres nieprzekraczający 6 miesięcy, czyli przez okres, jaki obecnie przewidziany jest na rozliczenie czasu pracy.

W art. 5 projektu ustawy stanowi się, że do czynów popełnionych przed dniem wejścia w życie ustawy, o których mowa w art. 111 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, stosuje się przepisy dotychczasowe.

W art. 6 projektu ustawy proponuje się, by ustawa weszła w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt ustawy 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.), ponieważ nie zawiera przepisów technicznych.

Projekt ustawy 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 § 27 ust. 4 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.). W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42), projekt ustawy nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

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), projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury (d. Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej) z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie przepisów ustawy o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

Stosowanie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie

Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o pracy na morzu</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Agnieszka Piotrowska-Łaga, Departament Gospodarki Morskiej, email: agnieszka.piotrowska-laga@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 10.05.2021</p> <p>Źródło: Inne</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów: UD60</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem projektu ustawy jest implementacja do polskiego prawa zmian wynikających z Poprawek do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (Konwencja MLC), które zostały przyjęte przez Specjalny Trójstronny Komitet w dniu 27 kwietnia 2018 r., a następnie zostały zatwierdzone przez Międzynarodową Konferencję Pracy w dniu 5 czerwca 2018 r. Poprawki te podnoszą poziom ochrony praw pracowniczych marynarzy w przypadku przetrzymywania na statku w wyniku piractwa lub zbrojnej napaści na statek. Przedmiotowe poprawki weszły w życie w dniu 26 grudnia 2020 r., bowiem do końca wyznaczonego terminu, tj. do dnia 26 czerwca 2020 r. sprzeciwu nie złożyło więcej niż 40% państw - stron Konwencji. Ponadto celem projektu ustawy, obok implementacji Poprawek z 2018 r. do Konwencji MLC, jest przede wszystkim poprawa funkcjonowania i czytelności ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz.U. z 2020 r. poz. 1353) przez naniesienie korekt zgodnych z obowiązującymi przepisami międzynarodowymi i krajowymi, a będącymi wynikiem kilkuletniej praktyki w stosowaniu jej przepisów. Zmiany te zostały wypracowane przez Zespół Trójstronny do spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.

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

Poprawki z 2018 r. do Konwencji MLC wymagać będą wprowadzenia zmian w ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu, która implementuje do polskiego porządku prawnego postanowienia Konwencji MLC. Zmiany w ustawie obejmować będą przedłużenie ważności marynarskich umów o pracę o okres związany z przetrzymywaniem marynarza w wyniku aktu piractwa lub zbrojnej napaści na statek, nałożenie na armatora zobowiązania do wypłaty w sytuacji przetrzymywania marynarza wynagrodzenia i świadczeń z tytułu marynarskiej umowy o pracę, jak również rozszerzenie uprawnień marynarza do bezpłatnej repatriacji.

Zmiany te nie będą pociągały za sobą kosztów dla budżetu państwa. Mogą jednak wpłynąć na koszty ponoszone przez armatorów, związane z ewentualnym wypłacaniem wynagrodzenia i świadczeń marynarzowi przez okres dłuższy, aniżeli przewidziany w marynarskiej umowie o pracę, oraz repatriacją w terminie dłuższym, aniżeli obecnie przewidziany prawem. Wynika to z ww. Poprawek z 2018 r. do Konwencji MLC, a nie z przedmiotowej nowelizacji, które będą stanowiły standard światowy, niezależnie od ich wdrożenia, bądź nie przez Rzeczpospolitą Polską.

Obok zmian wynikających z Poprawek z 2018 r. do Konwencji MLC, projektowana ustawa dokonuje zmian porządkujących i doprecyzowujących, będących skutkiem kilkuletniej praktyki stosowania ustawy o pracy na morzu. W ustawie proponuje się zatem m.in. uproszczenie definicji armatora, marynarza oraz statku niekonwencyjnego, zmianę waluty z EUR na PLN przy opłatach za wydawanie książeczek żeglarskich przez dyrektorów urzędów morskich, możliwość dokonywania w książeczkach żeglarskich wpisów w języku angielskim, wprowadzenie jednolitego okresu ważności wszystkich książeczek żeglarskich (bez względu na fakt, czy wydawana jest studentowi, czy marynarzowi), podkreślenie możliwości uzyskania renty z tytułu niezdolności do pracy lub wypadku przy pracy na podstawie przepisów o systemie ubezpieczeń społecznych, wprowadzenie obowiązku przedkładania przez agencje pośrednictwa pracy dla marynarzy dowodu przedłużenia ubezpieczenia lub zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkody poniesione przez marynarzy z tytułu nieskuteczności pośrednictwa pracy, czy umożliwienie członkom załóg jednostek pływających urzędów morskich rozliczanie czasu pracy w oparciu o przepisy ustawy o pracy na morzu, nie zaś ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 537). Oczekuje się, że przedmiotowe poprawki usprawnią pracę pracowników urzędów morskich, zmniejszą obciążenia względem marynarzy, jak i pozytywnie wpłyną na przestrzeganie przepisów przez agencje pośrednictwa pracy dla marynarzy.

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

Stroną Konwencji MLC jest 79 państw świata, w tym wszystkie kraje UE, reprezentujących ponad 90 % światowego tonażu. Państwa te zobowiązane są do zapewnienia marynarzom przynajmniej minimalnego poziomu ochrony ich praw pracowniczych, wymaganego Konwencją MLC.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Armatorzy statków o polskiej przynależności	150 statków	Urzędy morskie, izby morskie	Stosowanie rozliczenia czasu pracy marynarzy w zmienionym okresie rozliczeniowym.
Armatorzy statków o polskiej przynależności, podlegających Konwencji MLC	40 statków	Urzędy morskie, izby morskie	Wypłacanie marynarzom przetrzymywanym na statku w wyniku piractwa lub zbrojnej napaści na statek, których marynarskie umowy uległy rozwiązaniu, wynagrodzenia i świadczeń przez okres przetrzymywania oraz zapewnienie bezpłatnej bezpiecznej repatriacji po zakończeniu okresu przetrzymywania, stosowanie rozliczenia czasu pracy marynarzy w zmienionym wymiarze.
Marynarze zatrudnieni na statkach o polskiej przynależności, w tym na jednostkach pływających urzędów morskich	Około 700 osób	Urzędy morskie	Rozliczanie czasu pracy na statku w zmienionym okresie rozliczeniowym, brak ograniczania ważności okresu świadectwa zdrowia wraz z wiekiem.
Marynarze zatrudnieni na statkach o polskiej przynależności, do których ma zastosowanie Konwencja MLC	Około 500 osób	Urzędy morskie	Otrzymywanie wynagrodzenia i innych świadczeń pracowniczych przez okres pobytu na statku, związany z uwięzieniem na statku w wyniku piractwa lub zbrojnej napaści na statek mimo rozwiązania marynarskiej umowy o pracę, rozliczanie czasu pracy na statku w zmienionym okresie rozliczeniowym, brak ograniczania ważności okresu świadectwa zdrowia wraz z wiekiem.
Marynarze posiadający dokumenty wydane przez polską administrację morską, w tym uczniowie szkół ponadpodstawowych szkoleni zgodnie z Konwencją STCW oraz studenci uczelni morskich	Około 35 000	Urzędy morskie	Wydłużenie okresu ważności książeczek żeglarskich (dotyczyć będzie przyszłych uczniów i studentów, których liczba nie jest obecnie możliwa do określenia), ponoszenia opłat za książeczki żeglarskie w PLN.
Dyrektorzy urzędów morskich	2	MI	Dochodzenie od armatorów ewentualnych kosztów repatriacji marynarzy, stałe opłaty w PLN za książeczki żeglarskie – brak konieczności ciągłych przeliczeń wysokości opłat w zależności od kursu euro, obowiązek przeprowadzenia audytu dodatkowego w agencji pośrednictwa pracy dla marynarzy w przypadku, gdy agencja nie przedłożyła dowodu odnowienia lub ustanowienia nowego ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkody poniesione przez marynarzy z tytułu nieskuteczności pośrednictwa pracy lub niewypełnienia przez armatora zobowiązań wynikających z marynarskiej umowy o pracę, w przypadku negatywnego wyniku tego

			audytu - unieważnienie dokumentu uprawnającego agencję do kierowania marynarzy do pracy na statkach w drodze decyzji podlegającej natychmiastowemu wykonaniu.
Agencje pośrednictwa pracy dla marynarzy	67	MI	Obowiązek przekazywania dyrektorowi urzędu morskigo dowodu odnowienia lub ustanowienia nowego ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkody poniesione przez marynarzy z tytułu nieskuteczności pośrednictwa pracy lub niewypełnienia przez armatora zobowiązań wynikających z marynarskiej umowy o pracę.
Lekarze uprawnieni do wydawania świadectw zdrowia marynarzom	671	Wojewódzkie Ośrodki Medycyny Pracy	Zmniejszenie nakładów pracy przez przeprowadzanie badań profilaktycznych marynarzy powyżej 50 roku oraz wydawanie im świadectw zdrowia co 2 lata, w miejsce badań wykonywanych co roku oraz na skutek umożliwienia administracji morskiej uznawania świadectw zdrowia wydanych za granicą.

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

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbgingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury (d. Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej) z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych.

Jednocześnie, stosowanie do § 52 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 zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projekt ustawy został przekazany do konsultacji z organizacjami pracowników (reprezentatywne organizacje związkowe), pracodawców (reprezentatywne organizacje pracodawców oraz pracodawcy niezrzeszeni) oraz do opinii Rady Dialogu Społecznego.

Ponadto projekt ustawy został przekazany do konsultacji z następującymi partnerami:

1. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”,
2. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
3. Forum Związków Zawodowych,
4. Business Centre Club,
5. Konfederacja Lewiatan,
6. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej,
7. Związek Rzemiosła Polskiego,
8. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
9. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
10. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy,
11. Związek Armatorów Polskich,
12. Żegluga Gdańska Sp. z o.o.,
13. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR),
14. Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych,
15. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
16. Akademia Morska w Szczecinie,
17. Uniwersytet Morski w Gdyni,
18. Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni.

Konsultacje prowadzone były w dniach 4 marca – 3 kwietnia 2020 r.

Uwagi do projektu ustawy przekazała wyłącznie Akademia Morska w Szczecinie. Uwagi odnosiły się do propozycji finansowania przez uczelnie morskie obowiązku pokrywania kosztów badań lekarskich na świadectwa zdrowia dla kandydatów na studia oraz studentów, a także zmiany sposobu określania marynarzom wymiaru urlopu wypoczynkowego za

okres krótszy niż miesiąc. Szczegółowe zestawienie uwag Akademii Morskiej w Szczecinie oraz stanowisko projektodawcy znajduje się w załączonej tabeli. Pozostali partnerzy nie zgłosili uwag.

Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie ustawy dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa.

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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Źródła finansowania	-											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Nie przewiduje się dodatkowych skutków finansowych. Ewentualne skutki finansowe wynikające z wejścia w życie projektowanej regulacji będą ponoszone w ramach limitu wydatków określanego corocznie w ustawie budżetowej dla części 21 - Gospodarka morską, bez konieczności dodatkowych zwiększeń.</p> <p>Skutków finansowych dla budżetu nie będzie również generować proponowane w projekcie ustawy rozwiązanie, dające marynarzom prawo do ubiegania się o rentę z tytułu braku zdolności do pracy lub częściowej niezdolności do pracy. Prawo do renty bowiem będzie przysługiwało na podstawie przepisów o systemie ubezpieczeń społecznych. W sytuacji uzyskania świadectwa zdrowia stwierdzającego brak zdolności do pracy na statku lub w przypadku orzeczenia częściowej niezdolności do pracy na statku, marynarz będzie nabywał prawo do renty z tytułu niezdolności na podstawie przepisów ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 291, z późn. zm.) lub ustawy z dnia 30 października 2020 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1205). Natomiast jeśli marynarz nie spełniałby przesłanek ogólnych określonych w przywołanych aktach, nie będzie mógł uzyskać prawa do renty. Zatem przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na wydatki sektora publicznego, ponieważ już obecnie marynarze mają prawo do nabywania rent z tytułu niezdolności do pracy na zasadach ogólnych.</p>											

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	Projektowane zmiany mogą wpłynąć na koszty ponoszone przez armatorów, związane z ewentualnym wypłacaniem wynagrodzenia i świadczeń marynarzowi przez okres dłuższy, aniżeli przewidziany w marynarskiej umowie							

		<p>o pracę, oraz repatriacją w terminie dłuższym, aniżeli obecnie przewidziany prawem. Koszty te są jednak niemożliwe do oszacowania, biorąc pod uwagę akwen zagrożony ryzykiem wystąpienia aktów piractwa oraz prawdopodobieństwa ich zajścia na statkach pod polską banderą.</p> <p>Ze względu na fakt, że projekt ustawy dotyczy rozwiązań prawnych, które obowiązują wszystkich sygnatariuszy, koszty nałożone na armatorów statków o polskiej przynależności nie stanowią odstępstwa i nie powinny mieć wpływu na konkurencyjność armatorów w skali globalnej.</p> <p>Ponadto, skrócenie maksymalnego okresu rozliczeniowego czasu pracy na statku może pozytywnie wpłynąć na elastyczność w planowaniu harmonogramu pracy marynarzy oraz wydatki armatorów, bowiem będą oni zobowiązani do rozliczenia się z marynarzem w krótszym przedziale czasowym. Celem skrócenia okresu rozliczeniowego jest zapobieżenie nadmiernemu zmęczeniu członków załóg, co może wpłynąć pozytywnie na poprawę bezpieczeństwa żeglugi i zwiększyć efektywność pracy marynarzy.</p>
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Rodziny polskich marynarzy nie pozostaną bez zabezpieczenia finansowego w sytuacji, gdy marynarz jest przetrzymywany na statku w wyniku piractwa lub zbrojnej napaści na statek
	niepełnosprawni oraz osoby starsze	Brak wpływu
Niemierzalne		Brak wpływu
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Aktualnie marynarze pracujący na statkach pod polską banderą i posiadający marynarskie umowy o pracę objęci są wszystkimi składkami wynikającymi z ubezpieczeń społecznych. Marynarzom takim, podobnie jak pracownikom lądowym pracującym na umowach o pracę, przysługuje prawo do renty z tytułu niezdolności do pracy lub wypadku przy pracy na podstawie ogólnych przepisów o ubezpieczeniu społecznym. Podkreślić jednak należy, że znaczna część polskich marynarzy pracuje na statkach obcych bander i co do zasady nie odprowadza składek na ubezpieczenie społeczne lub odprowadza je na zasadach dobrowolności. Marynarzom nieodprowadzającym składek, z uwagi na brak wymaganego przepisami o ubezpieczeniu społecznym okresu składowego, renta nie będzie przysługiwać.</p> <p>Z uwagi na fakt, że nie są aktualnie prowadzone statystyki uzyskiwania rent przez poszczególne grupy zawodowe, nie ma możliwości określania, ilu marynarzy już korzysta z tego typu świadczeń. Nie ma również możliwości oszacowania, ilu marynarzy skorzysta z nich w przyszłości. Biorąc jednak pod uwagę fakt, że już obecnie marynarze mogą ubiegać się o rentę z tytułu niezdolności do pracy lub rentę z tytułu wypadku przy pracy na zasadach ogólnych, nie przewiduje się dodatkowych obciążeń dla budżetu państwa w tym zakresie.</p>	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
<p>Komentarz:</p> <p>Nałożenie na agencje pośrednictwa pracy dla marynarzy obowiązku przedkładania dyrektorowi urzędu morskigo dowodu odnowienia lub ustanowienia nowego ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkody poniesione przez marynarzy z tytułu nieskuteczności pośrednictwa pracy lub niewypełnienia przez armatora zobowiązań</p>		

wynikających z marynarskiej umowy o pracę, jak również audyt dodatkowy przeprowadzony przez dyrektora urzędu morskiego w przypadku nieprzedłożenia takiego dowodu, będzie stanowiło dodatkowe obciążenie dla tego typu instytucji, związane z koniecznością dodatkowego kontaktu z urzędem morskim. Nie będzie to jednak miało negatywnego wpływu na działalność samych agencji, a pozwoli administracji morskiej ściślej je nadzorować, zgodnie z wymogami Konwencji MLC.

Zmiany dotyczące wydawania świadectw zdrowia (wydawanie świadectwa zdrowia na okres krótszy niż 2 lata jedynie w przypadkach, gdy skrócenie to uzasadnione jest stanem zdrowia marynarza, uznawanie zagranicznych świadectw zdrowia w przypadku ich zgodności z Konwencją MLC lub Konwencją STCW) oraz książeczek żeglarskich (opłaty w PLN, zrównanie okresu ważności dokumentów wydawanych wszystkim grupom odbiorców) zdecydowanie zmniejszy obciążenia regulacyjne, tak dla marynarzy, lekarzy wydających świadectwa zdrowia, jak i pracowników terenowej administracji morskiej. Marynarze bowiem będą obowiązani przechodzić obowiązkowe badania lekarskie co 2 lata, zgodnie z wymogami międzynarodowymi, bez względu na swój wiek (obecnie osobom powyżej 50 roku życia lekarz może skrócić ważność świadectwa zdrowia). Ponadto będą im uznawane świadectwa zdrowia wydane za granicą – nie będą zatem zobowiązani do przeprowadzenia kolejnych badań w Polsce. Ponadto marynarze będą wносить opłaty za książeczki żeglarskie wydawane przez dyrektorów urzędów morskich w PLN (w miejsce obecnie stosowanych opłat będących równowartością w EUR), co ułatwi ich rozliczenia z urzędami morskimi, bowiem nie będą zobligowani do dokonywania ewentualnej dopłaty za książeczkę żeglarską. Wprowadzenie opłat w PLN zmniejszy również obciążenia administracyjne dla terenowej administracji morskiej, która aktualnie dokonuje przeliczenia waluty i rozlicza zwroty otrzymanych opłat za książeczkę żeglarską, wynikające z różnicy kursów walutowych. Ponadto marynarze, bez względu na to, czy są studentami, uczniami, czy też aktywnie pracującymi członkami załogi statków morskich, będą występować o książeczkę żeglarską co 10 lat, co zmniejszy obciążenia regulacyjne z tego tytułu. Lekarze natomiast, na skutek umożliwienia uznawania świadectw zdrowia wydanych za granicą, jak również braku możliwości ograniczania marynarzom powyżej 50 roku życia okresu ich ważności, będą przeprowadzali mniej badań, co przełoży się na wzrost efektywności ich pracy.

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane przepisy przyczynią się do utrzymania miejsc pracy na statkach pod polską banderą.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> inne:		

Omówienie wpływu	Brak wpływu
------------------	-------------

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Proponuje się, by ustawa weszła w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie ma konieczności ewaluacji efektów. Kontrola stosowania ustawy będzie dokonywana przez dyrektorów urzędów morskich oraz inspektorów kontrolujących warunki pracy marynarzy.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak

Raport z konsultacji publicznych
projektu ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu

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), projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych.

Jednocześnie, stosowanie do § 52 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 zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Ponadto projekt ustawy został przekazany do konsultacji z następującymi partnerami:

1. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”,
2. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
3. Forum Związków Zawodowych,
4. Business Centre Club,
5. Konfederacja Lewiatan,
6. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej,
7. Związek Rzemiosła Polskiego,
8. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
9. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
10. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy,
11. Związek Armatorów Polskich,
12. Żegluga Gdańska Sp. z o.o.,
13. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR)
14. Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych,
15. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
16. Akademia Morska w Szczecinie,
17. Uniwersytet Morski w Gdyni,
18. Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni.

Konsultacje prowadzone były w dniach 4 marca – 3 kwietnia 2020 r.

Uwagi do projektu ustawy przekazała wyłącznie Akademia Morska w Szczecinie. Uwagi odnosiły się do propozycji finansowania przez uczelnie morskie obowiązku pokrywania kosztów badań lekarskich na świadectwa zdrowia dla kandydatów na studia, studentów oraz zmiany sposobu określania marynarzom wymiaru urlopu wypoczynkowego za okres krótszy niż miesiąc. Szczegółowe zostawienie uwag Akademii Morskiej w Szczecinie oraz stanowisko projektodawcy znajduje się w załączonej tabeli.

Pozostali partnerzy nie zgłosili uwag.

Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie ustawy dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

RAPORT Z KONSULTACJI

Projekt ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu			
OBSZAR PROPONOWANYCH ZMIAN	ZGŁASZAJĄCY	PROPOZYCJA ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻŚ
art. 53 ust. 4 ustawy o pracy na morzu	Akademia Morska w Szczecinie	<p>Proponujemy dodać do projektu ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu (projekt z dn. 24.02.2020 r.) zmianę w art. 53 ust. 4 ustawy o pracy na morzu polegającą na tym, aby dotychczasowe brzmienie:</p> <p>„4. Wymiar urlopu wypoczynkowego za okres krótszy niż miesiąc ustala się proporcjonalnie, biorąc za podstawę wymiar urlopu określony w ust. 1, przy czym niepełny dzień urlopu zaokrągla się w górę do dnia pełnego.“</p> <p>zastąpić następującym brzmieniem:</p> <p>„4. Wymiar urlopu wypoczynkowego za okres krótszy niż miesiąc ustala się proporcjonalnie, biorąc za podstawę wymiar urlopu określony w ust. 1.“, tj. analogicznie jak brzmi zapis w odniesieniu do urlopu wyrównawczego art. 56 ust. 3 zdanie drugie.</p> <p>Uzasadnienie: W obecnym brzmieniu ustawy pracownikowi, który przepracował cały miesiąc przysługuje 2,5 dnia urlopu ale pracownikowi, który przepracował 25 dni w miesiącu przysługuje już 3 pełne dni urlopu gdyż $2,5/30$ dni miesiąca \times 25 dni pracy w danym miesiącu = 2,083 co po zaokrągleniu w górę do dnia pełnego daje 3 pełne dni.</p>	<p>Uwaga wniosła nowe zagadnienie do katalogu zmian ustawy o pracy na morzu, uzgodnionych przez Zespół Trójstronny do spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego. Z tego powodu została skonsultowana ze stroną pracowników i pracodawców Zespołu. Ze względu na sprzeciw strony pracowników Zespołu, uwaga nie została uwzględniona. W razie ponownej woli jej włączenia w zakres zmian do ustawy o pracy na morzu, zmiana ta będzie wymagała rozpatrzenia przez Zespół Trójstronny do spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.</p>
art. 1 pkt 4 lit. a projektu	Akademia Morska w Szczecinie	<p>W pozostałym zakresie nie zgłaszamy zmian do przedłożonego projektu ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu, a jedynie komentarz do zmiany zawartej w art. 1 pkt 4 lit. a tego projektu:</p> <p>„4) w art. 4a. a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„4. Na badanie lekarskie w celu wydania świadectwa zdrowia, o którym mowa w art. 4 ust. 2, kandydata do szkoły ponadpodstawowej, o którym mowa w ust.</p>	<p>Odstąpiono od zmiany nakładającej na rektorów obowiązek finansowania przedmiotowych badań.</p>

RAPORT Z KONSULTACJI

		<p>2, kandydata do uczelni, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 20a r. o bezpieczeństwie morskim, ucznia szkoły ponadpodstawowej lub studenta odbywającego praktyki zawodową na statku szkolnym, którego ta szkoła lub uczelnia jest armatorem, albo na statku innego armatora na podstawie umowy zawartej między szkołą lub uczelnią a tym armatorem, kieruje dyrektor szkoły lub rektor uczelni. Koszty przeprowadzenia tego badania ponosi, odpowiednio organ prowadzący szkołę w rozumieniu art. 4 pkt 16 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. - Prawo oświatowe (Dz. U. z 2019 r. poz. 1148, z późn. zm. 2)) lub uczelnia."</p> <p>Powyższe zapisy przenoszą obowiązek kierowania kandydata do szkoły ponadpodstawowej oraz kandydata uczelni o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, ucznia szkoły ponadpodstawowej lub studenta odbywającego praktykę zawodową na statku szkolnym, którego ta szkoła lub uczelnia jest armatorem, albo na statku innego armatora na podstawie umowy zawartej między szkołą lub uczelnią a tym armatorem na dyrektora szkoły oraz sektora uczelni.</p> <p>Zobowiązują jednocześnie powyższe instytucje do pokrywania kosztów finansowania obowiązkowych badań przez jednostkę kierująca czyli organ nadzorujący szkołę lub uczelnię.</p> <p>W praktyce oznacza to, że uczelnia musi ponieść koszty towarzyszące procesowi rekrutacji kandydatów do uczelni nie mając pewności, czy ostatecznie kandydat ukończy tok kształcenia.</p> <p>Zauważyć należy, że praktycznie w procesie przyznawania środków finansowych w ramach subwencji i dotacji morskiej dla uczelni przypadku, gdy kandydat rozpocznie proces rekrutacji jednak nie ukończy pierwszego roku toku kształcenia i nie dotrwa do dnia 31 grudnia danego roku akademickiego, może nie pojawić się jako czynny element składnika studenckiego algorytmu do subwencji. Nie zostanie bowiem wykazany w liczbie studentów podawanej do POL-on jako dana statystyczna będąca składnikiem algorytmu naliczania subwencji i dotacji. Oznaczać to może, że uczelnia będzie ponosić koszty tym zakresie nie otrzymując na nie finansowania.</p>	
--	--	--	--

RAPORT Z KONSULTACJI

		<p>Badania lekarskie niezbędne do wydania międzynarodowego świadectwa zdrowia muszą przejść wszyscy kandydaci na studia na kierunki pływające, a następnie powtórzyć je za dwa lata (zgodnie z przepisami ustawy o pracy na morzu). Jednakże ustawa daje lekarzowi prawo skrócić ważność świadectwa zdrowia w przypadku problemów zdrowotnych. W tym przypadku badania trzeba powtarzać co rok. Na rok świadectwo wydawane jest również małoletnim. Studentów niepełnoletnich mamy w grupie studentów zagranicznych, którzy także w danych statystycznych podawanych do algorytmu subwencji także się nie wykazuje. Szacowany koszt badań lekarskich dla kandydatów na studentów uczelni oraz studentów będących w toku kształcenia i odbywania praktyk morskich plasuje się na poziomie od 220 000,00 zł do 250 000,00 zł w zależności od liczebności rekrutacji.</p> <p>Przeniesienie kosztu badań lekarskich na uczelnie może mieć pozytywny wydźwięk pod kątem wizerunkowym i może zniwelować odstraszący dla kandydatów wydźwięk konieczności poniesienia przez studenta dodatkowych kosztów w procesie kształcenia.</p> <p>Pozytywnych stron można się także doszukać w uproszczeniu procedur organizacyjnych kierowania na badania lekarskie oraz rozliczania finansowego ponoszonych przez studentów kosztów poprzez niwelowanie dotychczasowej złożoności procesu połączenia obciążania uczelni kosztami badań przez podmiot wykonujący badanie z egzekwowaniem kwot od poszczególnych kandydatów na studia a potem studentów w toku kształcenia.</p> <p>Uczelnia wskazuje jednak, że w ramach procedowanych zmian należałoby wdrożyć system rekompensaty finansowania ponoszonych wydatków w formie uwzględnienia niniejszego wydatku w wysokości subwencji na działalność dydaktyczną.</p>	
--	--	---	--