



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VII kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM-10-67-14

**Druk nr 3645**

Warszawa, 7 lipca 2015 r.

Pani  
Małgorzata Kidawa-Błońska  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowna Pani Marszałek*

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

**- o pracy na morzu** z projektami aktów wykonawczych.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

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

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury i Rozwoju.

*Z poważaniem*

(-) Ewa Kopacz

## U S T A W A

z dnia

**o pracy na morzu**<sup>1), 2)</sup>

### Rozdział 1

#### Przepisy ogólne

**Art. 1.** 1. Ustawa reguluje:

- 1) prawa i obowiązki stron stosunku pracy na statkach morskich o polskiej przynależności;
- 2) pośrednictwo pracy dla osób poszukujących pracy na statkach morskich;
- 3) wymagania dotyczące dokumentów związanych z pracą na statkach morskich;
- 4) warunki pracy i życia marynarzy na statkach morskich o polskiej przynależności;
- 5) ochronę zdrowia i ochronę socjalną marynarzy.

<sup>1)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawę z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, ustawę z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych oraz ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

<sup>2)</sup> Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

- 1) dyrektywy Rady 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach (Dz. Urz. WE L 113 z 30.04.1992, str. 19, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 2, str. 21, z późn. zm.);
- 2) dyrektywy Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) – Załącznik: Umowa Europejska w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy (Dz. Urz. WE L 167 z 02.07.1999, str. 33, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 3, str. 363, z późn. zm.);
- 3) dyrektywy 1999/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. dotyczącej egzekwowania przepisów odnoszących się do godzin pracy marynarzy na pokładach statków zawijających do portów Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 14 z 20.01.2000, str. 29; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 3, str. 407);
- 4) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008, str. 33, z późn. zm.);
- 5) dyrektywy Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE (Dz. Urz. UE L 124 z 20.05.2009, str. 30);
- 6) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57, z późn. zm.);
- 7) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE z dnia 20 listopada 2013 r. dotyczącej pewnych obowiązków państwa bandery w zakresie zgodności z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r. oraz jej egzekwowania (Dz. Urz. UE L 329 z 10.12.2013, str. 1).

2. Ustawę stosuje się do statków morskich, zwanych dalej „statkami”, przeznaczonych lub używanych do prowadzenia działalności gospodarczej.

3. Do statków niekonwencyjnych ustawę stosuje się w zakresie w niej określonym.

4. Przepisów ustawy nie stosuje się do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.

5. W zakresie nieuregulowanym w ustawie do stosunków pracy na statkach stosuje się przepisy ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2014 r. poz. 1502 i 1662), zwanej dalej „Kodeksem pracy”, i inne przepisy prawa pracy.

**Art. 2.** Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) armatorze – należy przez to rozumieć armatora w rozumieniu ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758 i 1014 oraz z 2014 r. poz. 1554) oraz właściciela statku albo zarządzającego statkiem, agenta lub czarterującego statek bez załogi, który przejął od właściciela statku odpowiedzialność za jego eksploatację oraz przyjął obowiązki armatora wynikające z ustawy i ponosi wyłączną odpowiedzialność z tego tytułu bez względu na to, czy jakikolwiek inny podmiot wypełnia niektóre obowiązki w imieniu armatora;
- 2) marynarskiej umowie o pracę – należy przez to rozumieć umowę o pracę na statku, zawartą między armatorem a marynarzem, na podstawie której marynarz zostaje zatrudniony zgodnie z wymaganiami w zakresie warunków pracy i życia na statku przewidzianymi 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);
- 3) marynarzu – należy przez to rozumieć osobę posiadającą kwalifikacje zawodowe, o których mowa w rozdziale 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 611), a także każdą inną osobę zatrudnioną na statku, z wyjątkiem osoby, która okazjonalnie wykonuje na statku pracę niezwiązaną z żeglugą morską;
- 4) podróży morskiej – należy przez to rozumieć podróż marynarza na statku z portu jej rozpoczęcia do portu jej zakończenia, niezależnie od tego, czy w czasie tej podróży statek zawijał do innych portów;
- 5) praktykancie – należy przez to rozumieć ucznia szkoły ponadgimnazjalnej lub studenta uczelni, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, 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;

- 6) statku niekonwencyjnym – należy przez to rozumieć statek, do którego nie ma zastosowania Konwencja o pracy na morzu, przyjęta przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r., w tym statek używany wyłącznie do celów naukowo-badawczych lub sportowych, statek pełniący wyłącznie specjalną służbę państwową, statek rybacki, statek uprawiający żeglugę śródlądową, statek uprawiający żeglugę na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej z wyjątkiem wyłącznej strefy ekonomicznej, jacht morski, a także platformę wiertniczą lub wydobywczą.

## Rozdział 2

### **Minimalne wymagania dla marynarzy do pracy na statku**

**Art. 3.** 1. Na statku może być zatrudniona osoba, która ukończyła 18 lat.

2. Marynarz może być zatrudniony na statku, jeżeli posiada:

- 1) dokumenty potwierdzające kwalifikacje zawodowe;
- 2) ważne świadectwo zdrowia;
- 3) ważną książeczkę żeglarską.

3. Dopuszcza się zatrudnienie na statku młodocianego, który ukończył 16 lat, wyłącznie w celu przygotowania zawodowego.

4. Na statku mogą odbywać praktykę zawodową praktykanci, zgodnie z programem nauczania szkoły lub kształcenia na kierunku studiów wyższych w uczelni, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „uczelnią”.

**Art. 4.** 1. Na statku może być zatrudniony marynarz, który w wyniku badania lekarskiego został uznany za zdolnego do pracy na statku.

2. Stan zdrowia marynarza potwierdza orzeczenie lekarskie wydawane w formie świadectwa zdrowia, podpisane przez uprawnionego lekarza.

3. Do przeprowadzania badań lekarskich w celu wydawania świadectw zdrowia są uprawnieni lekarze posiadający specjalizację w dziedzinie medycyny morskiej i tropikalnej, medycyny pracy, medycyny transportu lub spełniający dodatkowe wymagania kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 229 § 8 Kodeksu pracy.



4. W ramach badania lekarskiego uprawniony lekarz może skierować marynarza na konsultację do lekarza specjalisty lub psychologa albo zlecić przeprowadzenie pomocniczych badań diagnostycznych.

5. Świadczenie zdrowia wydaje się na 2 lata, a w przypadku gdy osoba ubiegająca się o zatrudnienie na statku nie ukończyła 18 lat, świadectwo zdrowia wydaje się na 1 rok.

6. Marynarzowi, który ukończył 50 lat, oraz 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.

7. Badanie lekarskie w zakresie dotyczącym zdolności do rozpoznawania kolorów jest ważne w okresie nie dłuższym niż 6 lat.

8. W świadectwie zdrowia stwierdza się zdolność albo brak zdolności marynarza do pracy na statku na określonym stanowisku pracy oraz ograniczenia dotyczące zdolności do pracy, w szczególności w odniesieniu do czasu pracy lub zakresu obowiązków, jeżeli takie występują.

9. Świadczenie zdrowia sporządza się w języku polskim i angielskim.

10. Koszty przeprowadzenia badania lekarskiego w celu wydania świadectwa zdrowia ponosi armator.

11. Świadczenie zdrowia wydane w innym państwie uznaje się za równoważne ze świadectwem 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. Nr 39, poz. 201, z 1999 r. Nr 30, poz. 286 oraz z 2013 r. poz. 1092), zwanej dalej „Konwencją STCW”.

**Art. 5.** 1. Marynarzowi oraz armatorowi, który skierował marynarza na badanie lekarskie, służy odwołanie od świadectwa zdrowia.

2. Marynarz albo armator wnosi odwołanie w terminie 7 dni od dnia wydania świadectwa zdrowia za pośrednictwem lekarza, który je wydał, do:

- 1) wojewódzkiego ośrodka medycyny pracy, właściwego ze względu na siedzibę armatora;
- 2) instytutu badawczego w dziedzinie medycyny pracy lub Uniwersyteckiego Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni, jeżeli odwołanie dotyczy świadectwa zdrowia wydanego przez lekarza zatrudnionego w wojewódzkim ośrodku medycyny pracy.

3. Lekarz, za pośrednictwem którego zostało wniesione odwołanie, przekazuje odwołanie wraz z dokumentacją stanowiącą podstawę wydanego świadectwa zdrowia, w terminie 7 dni od dnia otrzymania odwołania, do podmiotu właściwego do rozpatrzenia odwołania.

4. Ponowne badanie lekarskie w trybie odwołania przeprowadza się w terminie 14 dni od dnia wniesienia odwołania.

5. Koszty przeprowadzenia ponownego badania lekarskiego pokrywa podmiot, który wniósł odwołanie.

6. Od świadectwa zdrowia wydanego po przeprowadzeniu ponownego badania lekarskiego nie służy odwołanie.

7. Minister właściwy do spraw zdrowia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wykaz chorób i stanów chorobowych, które mogą spowodować niezdolność marynarza do pracy na statku, zakres przeciwwskazań, ograniczeń lub warunków wykonywania pracy na statku,
- 2) zakres badań lekarskich przeprowadzanych w celu wydania świadectwa zdrowia oraz warunki ich przeprowadzania,
- 3) wzór świadectwa zdrowia

– biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia prawidłowego i kompleksowego przebiegu badań lekarskich oraz konieczność posiadania i dokumentowania przez marynarzy odpowiedniego stanu zdrowia do wykonywania pracy na statku, uwzględniając Wytyczne Międzynarodowej Organizacji Pracy i Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie badań lekarskich marynarzy.

**Art. 6.** 1. W przypadku wątpliwości dotyczących stanu zdrowia marynarza, armator może, na swój koszt, skierować marynarza na doraźne badania lekarskie lub badanie psychologiczne.

2. W przypadku utraty ważności świadectwa zdrowia w czasie trwania podróży morskiej, marynarz może kontynuować pracę na statku do czasu zawinięcia statku do najbliższego portu, w którym marynarz może uzyskać świadectwo zdrowia, z tym że okres pracy na statku bez ważnego świadectwa zdrowia nie może przekroczyć 3 miesięcy.

3. W nagłych przypadkach dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku może zezwolić marynarzowi na pracę bez ważnego świadectwa zdrowia, do czasu zawinięcia do portu, w którym marynarz może uzyskać świadectwo

zdrowia od uprawnionego lekarza, pod warunkiem że okres zezwolenia nie przekracza 3 miesięcy, a jego świadectwo zdrowia niedawno utraciło ważność.

**Art. 7.** 1. Książeczka żeglarska jest dokumentem osobistym marynarza, poświadczającym jego tożsamość, dokumentującym przebieg zatrudnienia na statkach oraz uprawniającym do przekraczania granicy Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Marynarz może wrócić do Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie książeczki żeglarskiej w okresie 12 miesięcy od dnia utraty jej ważności.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do praktykanta.

**Art. 8.** 1. Marynarz jest obowiązany do okazywania książeczki żeglarskiej właściwym organom.

2. Kapitan statku dokonuje w książeczce żeglarskiej wpisów poświadczających przebieg zatrudnienia marynarza na statku, wskazując armatora i kapitana statku oraz zajmowane przez marynarza stanowiska.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do praktykanta.

**Art. 9.** Książeczkę żeglarską wystawia się na wniosek:

- 1) osoby posiadającej udokumentowane ukończenie szkolenia podstawowego, o którym mowa w rozdziale VI Konwencji STCW;
- 2) ucznia szkoły ponadgimnazjalnej – potwierdzony przez armatora lub dyrektora tej szkoły;
- 3) studenta – potwierdzony przez rektora uczelni;
- 4) młodocianego, za zgodą rodziców lub opiekunów prawnych, w celu przygotowania zawodowego – potwierdzony przez armatora;
- 5) innej osoby, jeżeli pozostaje ona z armatorem w stosunku pracy – potwierdzony przez armatora.

**Art. 10.** 1. Książeczkę żeglarską wystawia dyrektor urzędu morskiego.

2. Poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej książeczkę żeglarską może wystawić konsul Rzeczypospolitej Polskiej, w przypadku jej utraty, zniszczenia albo upływu terminu ważności, jedynie na czas określonej podróży morskiej. Przed wystawieniem książeczki żeglarskiej konsul może zażądać informacji o posiadaczu książeczki od właściwego dyrektora urzędu morskiego.

**Art. 11.** 1. Książeczkę żeglarską wystawia się na 10 lat.

2. Osobom, o których mowa w art. 9 pkt 2–4, książeczkę żeglarską wystawia się na 5 lat.

3. Cudzoziemcom niebędącym obywatelami państw członkowskich Unii Europejskiej, państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym oraz Konfederacji Szwajcarskiej ani członkami ich rodzin w rozumieniu art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 lipca 2006 r. o wjeździe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, pobycie oraz wyjeździe z tego terytorium obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej i członków ich rodzin (Dz. U. z 2014 r. poz. 1525), książeczkę żeglarską wystawia się na 5 lat.

4. Za wystawienie książeczki żeglarskiej pobiera się opłatę w wysokości równowartości 50 euro.

5. Za wystawienie książeczki żeglarskiej uczniom szkół ponadgimnazjalnych i studentom pobiera się opłatę w wysokości równowartości 25 euro.

6. Przeliczenia równowartości euro na złote dokonuje się według średniego kursu ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski dla tej waluty, w dniu roboczym poprzedzającym dzień złożenia wniosku o wydanie książeczki żeglarskiej.

7. Opłaty, o których mowa w ust. 4 i 5, stanowią dochód budżetu państwa.

**Art. 12.** Dyrektor urzędu morskiego odmawia, w drodze decyzji administracyjnej, wystawienia książeczki żeglarskiej, jeżeli z wnioskiem wystąpiła osoba:

- 1) nieuprawniona;
- 2) która jest niezdolna do wykonywania pracy na statku ze względu na stan zdrowia;
- 3) wobec której prawomocnie orzeczono zakaz wykonywania pracy na statku;
- 4) wobec której zachodzą przesłanki odmowy wydania paszportu.

**Art. 13. 1.** Książeczka żeglarska podlega wymianie w przypadku:

- 1) zmiany danych w niej zamieszczonych;
- 2) uszkodzenia lub zaistnienia innej okoliczności utrudniającej ustalenie tożsamości jej posiadacza lub przebiegu zatrudnienia;
- 3) braku miejsca na dokonanie adnotacji lub wpisów;
- 4) upływu terminu ważności.

2. Książeczka żeglarska podlega wymianie na koszt wnioskodawcy.

3. Za wymianę książeczki żeglarskiej pobiera się opłaty jak za jej wystawienie.

4. Opłaty, o których mowa w ust. 3, stanowią dochód budżetu państwa.

**Art. 14.** 1. Książeczka żeglarska traci ważność:

- 1) z upływem określonego w niej okresu ważności, nie wcześniej jednak niż z dniem rozwiązania marynarskiej umowy o pracę, zawartej na czas określony lub na czas podróży morskiej;
- 2) w przypadku jej unieważnienia przez dyrektora urzędu morskiego.

2. Dyrektor urzędu morskiego unieważnia, w drodze decyzji administracyjnej, książeczkę żeglarską:

- 1) z przyczyn określonych w art. 12 pkt 3 i 4;
- 2) jeżeli uczeń szkoły ponadgimnazjalnej został skreślony z listy uczniów;
- 3) w przypadku skreślenia studenta z listy studentów.

3. W przypadku zaistnienia przesłanki, o której mowa w ust. 2 pkt 2 lub 3, odpowiednio dyrektor szkoły ponadgimnazjalnej lub rektor uczelni są obowiązani do niezwłocznego zawiadomienia o tym dyrektora urzędu morskiego.

4. Książeczkę żeglarską podlegającą unieważnieniu należy przedłożyć dyrektorowi urzędu morskiego niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o unieważnieniu książki żeglarskiej stała się ostateczna. Dyrektor urzędu morskiego unieważnia książeczkę żeglarską i zwraca ją posiadaczowi.

**Art. 15.** Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw zagranicznych określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) dokumenty, które należy dołączyć do wniosku o wystawienie lub wymianę książki żeglarskiej,
- 2) tryb postępowania w sprawie wystawiania, wymiany i unieważniania książki żeglarskiej,
- 3) wzór książki żeglarskiej

– mając na względzie konieczność zapewnienia identyfikacji posiadacza książki żeglarskiej, sprawności prowadzonego postępowania oraz ochrony przetwarzanych danych.

### Rozdział 3

#### **Pośrednictwo pracy**

**Art. 16.** 1. Pośrednictwo pracy dla osób poszukujących pracy na statkach, zwane dalej „pośrednictwem pracy”, obejmuje pomoc osobom zainteresowanym podjęciem pracy na statku oraz pomoc armatorom w poszukiwaniu odpowiednich kandydatów do pracy na statku.

2. Za czynności związane z pośrednictwem pracy nie wolno pobierać bezpośrednio lub pośrednio opłat od osób poszukujących pracy na statkach.

3. Pośrednictwo pracy prowadzą agencje zatrudnienia, o których mowa w ustawie z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (Dz. U. z 2015 r. poz. 149 i 357), zwanej dalej „ustawą o promocji zatrudnienia”, oraz powiatowe urzędy pracy.

**Art. 17.** 1. Powiatowy urząd pracy udziela pomocy osobie zainteresowanej podjęciem pracy na statku, zarejestrowanej jako bezrobotny lub poszukujący pracy, przez:

- 1) poinformowanie o agencjach zatrudnienia, które posiadają dokument uprawniający je do kierowania marynarzy do pracy na statkach wydany przez właściwego dyrektora urzędu morskiego, oraz o możliwości skorzystania z usług tych agencji;
- 2) udzielenie pomocy, określonej w ustawie o promocji zatrudnienia, w przypadku zainteresowania pracą inną niż praca na statku.

2. Powiatowy urząd pracy, do którego armator złożył ofertę pracy na statku, informuje armatora o agencjach zatrudnienia, które posiadają dokument uprawniający je do kierowania marynarzy do pracy na statkach, wydany przez dyrektora urzędu morskiego, i zwraca armatorowi złożoną ofertę pracy albo przekazuje ją do agencji zatrudnienia wybranej przez armatora.

3. Powiatowy urząd pracy, na wniosek agencji zatrudnienia, może za zgodą osoby zainteresowanej podjęciem pracy na statku, zarejestrowanej jako bezrobotny lub poszukujący pracy, udostępnić agencji zatrudnienia informacje umożliwiające nawiązanie bezpośredniej współpracy z tą osobą.

**Art. 18.** 1. Pośrednictwo pracy prowadzone przez agencje zatrudnienia jest dobrowolne dla osób zainteresowanych podjęciem pracy na statku oraz dla armatorów.

2. Agencja zatrudnienia świadczy usługi pośrednictwa pracy po uzyskaniu od dyrektora urzędu morskiego właściwego dla jej siedziby dokumentu uprawniającego do kierowania marynarzy do pracy na statkach.

3. 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 o pracy na morzu, przyjętą przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r., zwaną dalej

„Konwencją MLC”, oraz kwalifikacje i doświadczenie w zakresie prowadzenia audytów. W dokumencie ustala się okres jego ważności.

4. Audyt wstępny jest przeprowadzany w celu sprawdzenia, czy agencja zatrudnienia spełnia warunki do kierowania marynarzy do pracy na statkach zgodnie z wymogami Konwencji MLC.

5. Dyrektor urzędu morskigo przeprowadza audyt odnowieniowy w związku z upływem ważności dokumentu, o którym mowa w ust. 2, oraz może przeprowadzić audyt dodatkowy, w przypadku uzasadnionego podejrzenia, że działanie agencji zatrudnienia nie jest zgodne z ustawą lub wymaganiami określonymi w Konwencji MLC.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, zakres i tryb przeprowadzania audytów, o których mowa w ust. 4 i 5, oraz wzór dokumentu, o którym mowa w ust. 2, mając na uwadze konieczność zachowania obiektywizmu i prawidłowego przebiegu audytów oraz dane niezbędne do uwzględnienia w dokumencie, o którym mowa w ust. 2.

7. Za przeprowadzenie audytu wstępnego i odnowieniowego oraz wydanie dokumentu, o którym mowa w ust. 2, pobiera się opłaty. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.

8. Opłaty za przeprowadzenie audytu wstępnego lub odnowieniowego wynoszą: 200 zł – dla agencji zatrudniającej do 2 pracowników, 500 zł – dla agencji zatrudniającej od 2 do 5 pracowników oraz 1000 zł – dla agencji zatrudniającej powyżej 5 pracowników.

9. Opłata za wydanie dokumentu uprawniającego agencję zatrudnienia do kierowania marynarzy do pracy na statkach wynosi 200 zł.

10. Audytorom za przeprowadzenie audytu przysługuje wynagrodzenie w wysokości: 400 zł – dla audytora wiodącego oraz 300 zł – dla audytora.

11. Właściwy dyrektor urzędu morskigo umieszcza na stronie internetowej urzędu aktualną listę agencji zatrudnienia, którym wydał dokument uprawniający do kierowania marynarzy do pracy na statkach.

**Art. 19.** 1. Agencja zatrudnienia udziela pomocy w podjęciu pracy na statku osobie zainteresowanej podjęciem pracy, która spełnia wymagania, o których mowa w art. 3 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 1 i 3.

2. Agencja zatrudnienia informuje osobę zainteresowaną podjęciem pracy na statku o posiadanych ofertach pracy, a w przypadku ich braku może poinformować taką osobę o innych agencjach zatrudnienia prowadzących pośrednictwo pracy.

3. Agencja zatrudnienia może, na wniosek innej agencji zatrudnienia prowadzącej pośrednictwo pracy i za zgodą osoby zainteresowanej podjęciem pracy na statku, udostępnić tej osobie informacje umożliwiające nawiązanie jej bezpośredniej współpracy z tą agencją.

4. Agencja zatrudnienia przyjmuje od armatora ofertę pracy na statku, jeżeli w ofercie nie zostały zawarte wymagania, o których mowa w art. 36 ust. 5e ustawy o promocji zatrudnienia, sprawdza, czy wśród osób zainteresowanych podjęciem pracy są kandydaci spełniający wymagania armatora określone w tej ofercie oraz informuje armatora, czy może skierować do niego odpowiednich kandydatów do pracy, a w przypadku ich braku może poinformować o innych agencjach zatrudnienia prowadzących pośrednictwo pracy.

5. W przypadku braku odpowiednich kandydatów do pracy na statku, agencja zatrudnienia informuje o tym armatora, który może wycofać ofertę.

**Art. 20.** 1. Oferta pracy na statku obejmuje w szczególności:

- 1) nazwę i adres armatora;
- 2) imię i nazwisko, numer telefonu oraz adres poczty elektronicznej osoby upoważnionej do kontaktów;
- 3) nazwę statku oraz stanowiska do obsadzenia na statku;
- 4) wysokość i warunki wynagradzania;
- 5) oczekiwania wobec kandydatów do pracy;
- 6) termin rozpoczęcia pracy oraz okres, na jaki zostanie zawarta marynarska umowa o pracę;
- 7) warunki ubezpieczenia społecznego oraz ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków, choroby lub śmierci.

2. Armator, składając ofertę pracy na statku, jest obowiązany dołączyć do niej następujące dokumenty:

- 1) kopię ważnego Morskiego Certyfikatu Pracy albo Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy oraz ważnej Deklaracji Zgodności wydanych dla tego statku albo pisemne oświadczenie, że przestrzega postanowień Konwencji MLC dotyczących warunków pracy i życia marynarzy na statku;
- 2) projekt marynarskiej umowy o pracę;
- 3) pisemne oświadczenie zawierające zobowiązanie armatora do:
  - a) przestrzegania przepisów wynikających z układu zbiorowego pracy, którym jest objęty marynarz, jeżeli taki układ na statku obowiązuje,



- b) poniesienia kosztów repatriacji i innych zobowiązań finansowych wobec osoby zainteresowanej podjęciem pracy na statku,
- c) zawarcia umowy z agencją zatrudnienia – w przypadku gdy oferta pracy dotyczy pracy na statku o obcej przynależności.

3. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, powinno również zawierać: nazwę i adres armatora, datę sporządzenia oświadczenia oraz podpis uprawnionego przedstawiciela armatora, ze wskazaniem imienia, nazwiska oraz pełnionej funkcji.

4. W przypadku pośrednictwa pracy dla osób poszukujących pracy na statku o obcej przynależności oferta pracy na statku oraz dokumenty, o których mowa w ust. 2, mogą być przedkładane w języku angielskim.

5. W przypadku niespełnienia warunków, o których mowa w ust. 1–4, agencja zatrudnienia odstępuje od realizacji oferty pracy na statku, informując o tym armatora.

**Art. 21.** Agencja zatrudnienia udostępnia osobie zainteresowanej podjęciem pracy na statku ofertę pracy na statku, projekt marynarskiej umowy o pracę oraz informacje, o których mowa w art. 19 ust. 3, jeżeli osoba ta spełnia wymagania wobec kandydatów określone w tej ofercie.

**Art. 22.** 1. W przypadku pośrednictwa pracy dla osób poszukujących pracy na statku o obcej przynależności agencja zatrudnienia zawiera:

- 1) z osobą zainteresowaną podjęciem pracy na statku pisemną umowę, spełniającą wymagania określone w art. 85 ust. 2 pkt 1–6 i 9 ustawy o promocji zatrudnienia;
- 2) z armatorem, do którego zamierza kierować osoby do pracy, pisemną umowę, spełniającą wymagania określone w art. 85 ust. 3 pkt 3 i 4 ustawy o promocji zatrudnienia.

2. Agencja zatrudnienia, przed zawarciem umowy, o której mowa w ust. 1 pkt 1, zwraca się do armatora o informację o objęciu marynarza ubezpieczeniem emerytalnym i rentowym oraz zdrowotnym, a w przypadku uzyskania informacji o nieobjęciu marynarza tymi ubezpieczeniami zamieszcza w umowie informację, że może on skorzystać z dobrowolnego ubezpieczenia emerytalnego i rentowego oraz zdrowotnego przysługującego mu na podstawie odrębnych przepisów.

3. Umowa, o której mowa w ust. 1 pkt 1, zawiera również:

- 1) nazwę i przynależność statku, na którym praca będzie wykonywana;

2) zobowiązanie agencji zatrudnienia do zwrotu osobie zainteresowanej podjęciem pracy na statku poniesionych przez nią kosztów pieniężnych z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy z winy tej agencji.

4. Agencja zatrudnienia, która zawarła z osobą zainteresowaną podjęciem pracy na statku umowę, o której mowa w ust. 1 pkt 1, jest obowiązana zapewnić, aby osoba ta nie ponosiła kosztów bezpośrednio związanych ze skierowaniem do pracy za granicą, w tym kosztów dojazdu na statek i powrotu do miejsca repatriacji wskazanego w marynarskiej umowie o pracę, wydania wizy, badań lekarskich oraz tłumaczenia dokumentów.

**Art. 23.** 1. Agencja zatrudnienia jest obowiązana posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody poniesione przez marynarzy z tytułu nieskuteczności pośrednictwa pracy lub niewypełnienia przez armatora zobowiązań wynikających z marynarskiej umowy o pracę.

2. Agencja zatrudnienia odpowiada za szkody, o których mowa w ust. 1, wobec każdej osoby, z którą zawarła umowę, o której mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1, do wysokości odszkodowania, o którym mowa w art. 33 ust. 1.

**Art. 24.** 1. Agencja zatrudnienia niezwłocznie zawiadamia organ inspekcyjny, o którym mowa w art. 18 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim”, w przypadku uzyskania informacji wskazujących, że:

- 1) statek, którego dotyczyła oferta pracy, nie spełnia warunków, które potwierdza Deklaracja Zgodności i Morski Certyfikat Pracy albo Tymczasowy Certyfikat Pracy wydane dla tego statku;
- 2) armator, składając ofertę pracy na statku, zawarł w oświadczeniu, o którym mowa w art. 20 ust. 2 pkt 3, informacje niezgodne ze stanem faktycznym;
- 3) armator naruszył zobowiązania wynikające z marynarskiej umowy o pracę zawartej z osobą zainteresowaną podjęciem pracy na statku lub umowy zawartej z agencją zatrudnienia.

2. W przypadku uzyskania informacji, o których mowa w ust. 1, agencja zatrudnienia odstępuje od realizacji oferty pracy na statku oraz informuje o odstąpieniu osobę zainteresowaną podjęciem pracy na statku i armatora.

**Art. 25.** 1. Agencja zatrudnienia jest obowiązana prowadzić wykaz osób, które podjęły pracę na statku za jej pośrednictwem, zawierający:

- 1) imię i nazwisko;
- 2) okres, na jaki została zawarta marynarska umowa o pracę;
- 3) nazwę armatora, u którego praca jest wykonywana;
- 4) nazwę i przynależność statku, na którym praca jest wykonywana.

2. Wykaz osób, o którym mowa w ust. 1, agencja zatrudnienia jest obowiązana udostępniać organom administracji morskiej, na ich żądanie.

#### Rozdział 4

### **Warunki zatrudnienia i organizacja pracy na statku**

**Art. 26.** 1. Zatrudnienie na statku następuje na podstawie marynarskiej umowy o pracę. W imieniu armatora marynarską umowę o pracę może zawierać agencja zatrudnienia.

2. Marynarską umowę o pracę zawiera się na czas nieokreślony, na czas określony lub na czas podróży morskiej.

3. Okres zatrudnienia na podstawie marynarskiej umowy o pracę na czas określony, a także łączny okres zatrudnienia na podstawie marynarskich umów o pracę na czas określony zawieranych między tymi samymi stronami stosunku pracy, nie może przekraczać 36 miesięcy, o ile przerwa między rozwiązaniem poprzedniej a nawiązaniem kolejnej marynarskiej umowy o pracę nie przekroczyła 90 dni.

4. Jeżeli okres zatrudnienia na podstawie marynarskiej umowy o pracę na czas określony jest dłuższy niż ten, o którym mowa w ust. 3, uważa się, że marynarz od dnia następującego po upływie okresu, o którym mowa w ust. 3, jest zatrudniony na podstawie marynarskiej umowy o pracę na czas nieokreślony.

5. Z młodocianym niebędącym praktykantem zawiera się marynarską umowę o pracę w celu przygotowania zawodowego.

**Art. 27.** 1. Marynarską umowę o pracę zawiera się na piśmie, przed wpisaniem marynarza na listę załogi statku.

2. Armator, przed podpisaniem marynarskiej umowy o pracę, umożliwi marynarzowi zapoznanie się z jej treścią, informuje o warunkach umowy i w razie wątpliwości udziela niezbędnych wyjaśnień.

3. Marynarska umowa o pracę określa w szczególności:

- 1) imię i nazwisko oraz datę i miejsce urodzenia marynarza;

- 2) nazwę i adres siedziby armatora;
- 3) rodzaj umowy oraz datę i miejsce jej zawarcia;
- 4) nazwę i rodzaj statku, na którym będzie wykonywana praca – w przypadku umów innych niż umowa na czas nieokreślony;
- 5) warunki pracy i płacy, w tym:
  - a) stanowisko, na którym marynarz będzie zatrudniony,
  - b) wynagrodzenie za pracę, odpowiadające rodzajowi pracy, ze wskazaniem wysokości wynagrodzenia podstawowego i innych składników wynagrodzenia oraz innych świadczeń związanych z pracą, a także rodzaj waluty, w której wynagrodzenie będzie wypłacane,
  - c) sposób i termin wypłaty wynagrodzenia za pracę,
  - d) wymiar corocznego płatnego urlopu albo sposób jego obliczenia,
  - e) miejsce i termin rozpoczęcia pracy na statku oraz termin jej zakończenia, a także w przypadku gdy:
    - umowa została zawarta na czas nieokreślony – warunki upoważniające każdą ze stron do jej wypowiedzenia ze wskazaniem okresu wypowiedzenia,
    - umowa została zawarta na czas określony – termin jej rozwiązania,
    - umowa została zawarta na czas trwania podróży morskiej – miejsce zakończenia podróży morskiej i czas od momentu przybycia statku do portu do zejścia marynarza ze statku,
  - f) wskazanie układu zbiorowego pracy, którym jest objęty marynarz – jeżeli taki układ obowiązuje.

4. Marynarska umowa o pracę określa również:

- 1) świadczenia armatora na rzecz marynarza z zakresu opieki zdrowotnej;
- 2) świadczenia armatora na rzecz marynarza z zakresu zabezpieczenia społecznego;
- 3) okres pracy na statku, po którym marynarz nabywa prawo do repatriacji;
- 4) szczegółowe warunki dotyczące odszkodowania z tytułu utraty zatrudnienia w przypadku, o którym mowa w art. 33 ust. 1;
- 5) warunki i miejsce repatriacji oraz miejsce sprowadzenia zwłok w przypadku śmierci marynarza.

5. Armator, w razie potrzeby, może zmienić statek, na którym marynarz będzie wykonywał pracę, przy zachowaniu pozostałych warunków marynarskiej umowy o pracę. W takim przypadku armator potwierdza tę zmianę marynarzowi na piśmie.

6. Marynarską umowę o pracę sporządza się w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla każdej ze stron.

7. W przypadku gdy armator korzysta z usług pośrednictwa pracy, kopię marynarskiej umowy o pracę armator przesyła do agencji zatrudnienia.

8. Kopia marynarskiej umowy o pracę jest przechowywana na statku przez okres, w którym marynarz jest wpisany na listę załogi statku.

**Art. 28.** 1. Do marynarskiej umowy o pracę armator dołącza informację o stosowanych na statku procedurach składania skarg, w tym danych kontaktowych do właściwego organu państwa bandery statku oraz danych kontaktowych do właściwego organu w kraju zamieszkania marynarza, jeżeli nie jest nim państwo bandery, a także imię i nazwisko osoby lub osób na statku, które mogą, na zasadzie poufności, udzielić marynarzowi informacji w sprawie złożenia skargi.

2. Na statku powinien znajdować się wzór marynarskiej umowy o pracę, układ zbiorowy pracy lub regulamin wynagradzania. Kopie wzoru marynarskiej umowy o pracę oraz układu zbiorowego pracy w zakresie wymagań określonych w Konwencji MLC powinny być dostępne także w języku angielskim.

3. Szczegółowe warunki odszkodowań z tytułu utraty zatrudnienia określają układy zbiorowe pracy lub regulaminy wynagradzania, a w przypadku armatorów nieobjętych tymi układami lub regulaminami – marynarskie umowy o pracę.

**Art. 29.** 1. Marynarska umowa o pracę rozwiązuje się:

- 1) w przypadkach określonych w Kodeksie pracy;
- 2) na skutek zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku w inny sposób – z wyjątkiem umowy zawartej na czas nieokreślony;
- 3) z dniem odmowy pracy na statku udającym się do strefy konfliktów zbrojnych albo – jeżeli o skierowaniu statku do takiej strefy postanowiono po rozpoczęciu podróży morskiej – z dniem zejścia marynarza ze statku przed osiągnięciem takiej strefy;
- 4) w przypadku, o którym mowa w art. 39 ust. 1.

2. Marynarska umowa o pracę zawarta na czas podróży morskiej rozwiązuje się w dniu przybycia statku do miejsca zakończenia podróży morskiej.

3. Marynarz może rozwiązać marynarską umowę o pracę bez wypowiedzenia, jeżeli armator dopuścił się ciężkiego naruszenia podstawowych obowiązków wobec marynarza, w

szczególności nie zapewnił mu bezpiecznych i higienicznych warunków pracy i życia na statku, wyżywienia i opieki zdrowotnej.

**Art. 30.** 1. Okres wypowiedzenia marynarskiej umowy o pracę zawartej na czas określony wynosi:

- 1) 2 tygodnie – jeżeli marynarska umowa o pracę została zawarta na okres krótszy niż 6 miesięcy;
- 2) 1 miesiąc – jeżeli marynarska umowa o pracę została zawarta na okres co najmniej 6 miesięcy i nie dłużej niż na 3 lata;
- 3) 2 miesiące – jeżeli marynarska umowa o pracę została zawarta na okres dłuższy niż 3 lata.

2. Marynarz może rozwiązać marynarską umowę o pracę bez zachowania terminów, o których mowa w ust. 1, z ważnego powodu rodzinnego lub innej nagłej konieczności przerwania marynarskiej umowy o pracę.

**Art. 31.** 1. Marynarska umowa o pracę, której termin rozwiązania upływa podczas podróży morskiej, ulega przedłużeniu do dnia przybycia statku do najbliższego portu.

2. Jeżeli w przypadku, o którym mowa w ust. 1, 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.

3. Czas oczekiwania na repatriację i czas repatriacji zalicza się do okresu zatrudnienia marynarza.

**Art. 32.** W przypadku, o którym mowa w art. 29 ust. 1 pkt 3, marynarzowi przysługuje świadczenie w wysokości jednomiesięcznego wynagrodzenia za pracę obliczonego według zasad obowiązujących przy ustalaniu wynagrodzenia za czas urlopu wypoczynkowego.

**Art. 33.** 1. W przypadku rozwiązania marynarskiej umowy o pracę na skutek zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku w inny sposób, armator wypłaca marynarzowi odszkodowanie w wysokości wynagrodzenia za pracę przysługującego do końca obowiązywania marynarskiej umowy o pracę, nie wyższe niż trzymiesięczne wynagrodzenie za pracę określone w marynarskiej umowie o pracę.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 13 marca 2003 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników (Dz. U. z 2015 r. poz. 192).

**Art. 34.** 1. Marynarz, z którym została zawarta marynarska umowa o pracę, niebędący członkiem załogi statku, pozostaje do chwili rozwiązania marynarskiej umowy o pracę w rezerwie, jeżeli przewiduje to ta umowa lub układ zbiorowy pracy.

2. Armator może powierzyć marynarzowi, za jego zgodą, w czasie pozostawania w rezerwie, wykonywanie innej pracy niż określona w marynarskiej umowie o pracę, jeżeli odpowiada ona kwalifikacjom zawodowym marynarza.

3. Armator nie może przenieść marynarza do rezerwy:

- 1) przed wykorzystaniem przez marynarza urlopu wypoczynkowego lub urlopu wyrównawczego;
- 2) w okresie usprawiedliwionej nieobecności marynarza w pracy.

4. Wysokość wynagrodzenia za pracę w przypadku, o którym mowa w ust. 2, określa układ zbiorowy pracy lub regulamin wynagradzania, a w przypadku armatorów nieobjętych tymi układami lub regulaminami – marynarska umowa o pracę.

5. Za pracę, o której mowa w ust. 2, przysługuje wynagrodzenie przewidziane za daną pracę, nie niższe niż wynagrodzenie za pracę ustalone w marynarskiej umowie o pracę.

6. Marynarz pozostający w rezerwie oczekuje w miejscu uzgodnionym z armatorem na wezwanie armatora do wykonywania pracy w rezerwie lub na statku. Za czas oczekiwania marynarzowi pozostającemu w rezerwie przysługuje co najmniej wynagrodzenie podstawowe, o którym mowa w art. 35 ust. 3.

**Art. 35.** 1. Warunki wynagradzania za pracę i przyznawania innych świadczeń związanych z pracą, a także sposób i termin wypłaty wynagrodzenia za pracę, ustalają układy zbiorowe pracy lub regulaminy wynagradzania, a w przypadku armatorów nieobjętych tymi układami lub regulaminami – marynarskie umowy o pracę.

2. Armator ma obowiązek wypłaty wynagrodzenia za pracę marynarzowi miesięcznie z dołu, nie później niż w terminie pierwszych 15 dni następnego miesiąca kalendarzowego, w formie pieniężnej, w walucie określonej w marynarskiej umowie o pracę, po dokonaniu potrąceń przewidzianych prawem lub zadeklarowanych przez marynarza.

3. Wynagrodzenie za pracę składa się z wynagrodzenia podstawowego, określonego stawką godzinową lub miesięczną, oraz dodatku morskiego, który ustala się z uwzględnieniem rodzaju żeglugi, sposobu eksploataowania statku, szczególnej uciążliwości i niebezpieczeństwa pracy na statku. Wynagrodzenie podstawowe nie może być niższe niż minimalne wynagrodzenie za pracę ustalone na podstawie przepisów o minimalnym wynagrodzeniu za pracę.

4. Wynagrodzenie za pracę może być wypłacane na rachunek bankowy, jeżeli tak stanowi układ zbiorowy pracy lub marynarz wyrazi na to zgodę na piśmie.

5. Armator może przekazać, na wniosek marynarza, całość albo część wynagrodzenia za pracę na rachunek bankowy osoby lub osób wskazanych przez marynarza.

6. W przypadku gdy wynagrodzenie za pracę jest wypłacane w walucie obcej, kurs wymiany powinien być zgodny ze średnim kursem wymiany walut ogłoszonym przez Narodowy Bank Polski, obowiązującym dla danej waluty w dniu roboczym poprzedzającym dzień wypłaty wynagrodzenia za pracę.

7. Armator przekazuje marynarzowi miesięczne zestawienie obejmujące kwoty należne, potrącone i wypłacone marynarzowi z tytułu wynagrodzenia za pracę i innych świadczeń związanych z pracą, a w przypadku gdy te kwoty są określone w walucie obcej – kurs wymiany walut.

**Art. 36.** 1. Załogę statku stanowią marynarze zatrudnieni przez armatora, wpisani na listę załogi tego statku.

2. Listę załogi statku wystawia armator albo w jego imieniu kapitan statku.

3. Na liście załogi statku dokonuje się wpisów dotyczących rodzaju zawartej marynarskiej umowy o pracę, zajmowanego na statku stanowiska oraz miejsca i terminu rozpoczęcia pracy na statku. Skreślenie marynarza z listy załogi statku polega na dokonaniu adnotacji dotyczących miejsca i terminu zakończenia pracy na statku oraz jego przyczyny.

4. Wpisania marynarza na listę załogi statku dokonuje się najpóźniej z chwilą wyjścia statku w morze, a skreślenia z tej listy – najwcześniej z chwilą przybycia statku do portu, w którym marynarz kończy pracę na statku.

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

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór listy załogi statku oraz sposób jej wystawiania i dokonywania w niej wpisów, kierując się koniecznością zapewnienia prawidłowego prowadzenia ewidencji członków załogi statku.

**Art. 37.** 1. Statek powinien posiadać załogę, której skład i kwalifikacje zawodowe oraz stan zdrowia zapewniają bezpieczne i higieniczne warunki pracy i życia, prawidłową obsługę urządzeń statku i ładunku, należytą obsługę załogi statku i pasażerów oraz umożliwiają przestrzeganie przepisów o czasie pracy i odpoczynku na statku.



2. Marynarz zatrudniony na stanowisku kucharza, odpowiedzialny za przygotowanie posiłków, powinien posiadać kwalifikacje i przeszkolenie określone w przepisach wydanych na podstawie art. 68 ustawy o bezpieczeństwie morskim.

3. W przypadkach szczególnych dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku może zezwolić, aby posiłki na statku przygotowywał członek załogi statku niebędący kucharzem do czasu zawinięcia statku do następnego portu, nie dłużej niż jeden miesiąc, pod warunkiem że osoba taka jest przeszkolona w zakresie higieny osobistej, higieny żywności i żywienia oraz zasad przechowywania żywności na statku.

4. Jeżeli zatrudnienie kucharza na statku, na którym jest zatrudnionych mniej niż dziesięciu marynarzy, nie jest wymagane ze względu na charakter uprawianej przez statek żeglugi oraz skład załogi statku, marynarz przygotowujący posiłki powinien być przeszkolony w zakresie higieny osobistej, higieny żywności i żywienia oraz zasad przechowywania żywności na statku.

**Art. 38.** 1. Kapitan statku kieruje pracą na statku i reprezentuje armatora wobec załogi statku.

2. Kapitan statku jest obowiązany do dokonania wpisu w dzienniku pokładowym o każdym ważnym zdarzeniu dotyczącym załogi statku.

3. Kapitan statku rozpatruje skargi dotyczące warunków pracy i życia marynarzy na statku, a o podjętych decyzjach zawiadamia przedstawiciela załogi statku, jeżeli został wybrany.

4. Kapitan statku jest obowiązany do dokonania wpisu w dzienniku pokładowym o złożeniu skargi dotyczącej warunków pracy i życia na statku oraz sposobie i terminie jej rozpatrzenia.

5. Kapitan statku lub osoba przez niego upoważniona przeprowadza kontrole:

- 1) stanu pomieszczeń mieszkalnych na statku, w szczególności w zakresie utrzymania czystości i porządku;
- 2) zapasów żywności i wody przeznaczonej do spożycia;
- 3) miejsc przechowywania żywności i wody przeznaczonej do spożycia;
- 4) kuchni na statku oraz sprzętu do przyrządzania i wydawania posiłków.

6. Kontrole, o których mowa w ust. 5 pkt 1, przeprowadza się nie rzadziej niż raz w miesiącu. Kontrole, o których mowa w ust. 5 pkt 2–4, przeprowadza się raz w tygodniu. Wyniki kontroli kapitan statku dokumentuje w dzienniku pokładowym.

**Art. 39.** 1. Kapitan statku może polecić marynarzowi zejście ze statku w porcie, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo statku, załogi statku lub pasażerów, a także gdy ze względu na brak wymaganej sprawności psychofizycznej lub rzeczywistych kwalifikacji zawodowych marynarz nie jest w stanie należycie wykonywać obowiązków na stanowisku określonym w marynarskiej umowie o pracę.

2. Polecenie zejścia ze statku, wraz z uzasadnieniem, kapitan statku wydaje marynarzowi na piśmie i dokonuje wpisu w dzienniku pokładowym.

**Art. 40.** 1. Przedstawiciel załogi statku reprezentuje załogę statku wobec kapitana statku.

2. Przedstawiciel załogi statku jest uprawniony do zgłoszenia kapitanowi statku interwencji w sprawach załogi statku.

3. Kapitan statku rozpatruje interwencję niezwłocznie i o podjętych decyzjach powiadamia przedstawiciela załogi statku. Jeżeli interwencja była zgłoszona na piśmie, kapitan statku sporządza w dzienniku pokładowym wzmiankę o jej złożeniu oraz o sposobie i terminie załatwienia.

**Art. 41.** 1. Przedstawiciela załogi statku wybiera załoga statku.

2. Przedstawiciel załogi statku pełni funkcję do dnia rozwiązania marynarskiej umowy o pracę. Przedstawiciel załogi statku może w każdym czasie zrezygnować z pełnionej przez siebie funkcji albo być odwołany przez załogę statku.

3. Kapitan statku umożliwia przeprowadzenie zebrania załogi statku nie później niż do 10. dnia od dnia złożenia wniosku o zwołanie zebrania załogi statku lub od dnia rozwiązania z dotychczasowym przedstawicielem załogi statku marynarskiej umowy o pracę.

**Art. 42.** 1. Na czas uzasadniony potrzebami statku, kapitan statku może polecić marynarzowi wykonywanie, zgodnej z jego kwalifikacjami zawodowymi, innej pracy niż określona w marynarskiej umowie o pracę, przy zapewnieniu marynarzowi wynagrodzenia przewidzianego za daną pracę, nie niższego od wynagrodzenia określonego w marynarskiej umowie o pracę.

2. Wykonywanie pracy, o której mowa w ust. 1, może trwać w czasie danej podróży morskiej do zawinięcia statku do pierwszego portu dogodnego dla armatora, jednak nie dłużej niż 6 tygodni. Jeżeli praca ta jest wykonywana niezależnie od pracy określonej w marynarskiej umowie o pracę, marynarzowi przysługuje odpowiednie dodatkowe

wynagrodzenie. Szczegółowe zasady wynagradzania dodatkowego określa odpowiednio układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub marynarska umowa o pracę.

3. W przypadku gdy po rozpoczęciu podróży morskiej marynarz wykazał na zajmowanym stanowisku brak wymaganej sprawności psychofizycznej lub wymaganych kwalifikacji zawodowych, kapitan statku może polecić marynarzowi wykonywanie, zgodnej z jego kwalifikacjami zawodowymi, innej pracy niż określona w marynarskiej umowie o pracę, przy zapewnieniu marynarzowi wynagrodzenia przewidzianego za daną pracę, które może być niższe od wynagrodzenia określonego w marynarskiej umowie o pracę.

4. O wydaniu polecenia, o którym mowa w ust. 1 lub 3, kapitan statku sporządza wzmiankę w dzienniku pokładowym.

**Art. 43.** 1. Czasem pracy jest czas, w którym marynarz jest obowiązany wykonywać swoje obowiązki na statku zgodnie z marynarską umową o pracę.

2. Czasem pracy jest również czas, w którym odbywają się zbiórki załogi statku, szkolenia, ćwiczenia opuszczenia statku i przeciwpożarowe oraz inne ćwiczenia wymagane postanowieniami umów i przepisów międzynarodowych oraz prawa krajowego.

3. Czasu pozostawiania w gotowości do pracy, podczas którego praca nie była wykonywana, nie wlicza się do czasu pracy.

4. Dozwolona jest praca w niedziele i święta, które określają przepisy o dniach wolnych od pracy.

**Art. 44.** 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 6 miesięcy.

2. Czas pracy na statku będącym w morzu nie może przekraczać 56 godzin w siedmiodniowym tygodniu pracy, a dla pracowników niepełniących wacht – 46 godzin w sześciodniowym tygodniu pracy.

3. Maksymalny czas pracy nie może przekraczać 14 godzin na dobę oraz 72 godzin na tydzień.

**Art. 45.** 1. Dobowy czas odpoczynku może zostać podzielony na dwie części, z których jedna nie może być krótsza niż 6 godzin, a przerwa między dwoma następującymi po sobie okresami odpoczynku nie może być dłuższa niż 14 godzin.

2. W przypadku naruszenia zasad, o których mowa w ust. 1, marynarzowi przysługuje niezwłocznie równoważny odpoczynek, polegający na odpowiednim skróceniu czasu pracy, przy zagwarantowaniu przysługującego marynarzowi wynagrodzenia za pracę.

3. Kapitan statku powinien zarządzać zbiórki załogi statku, ćwiczenia i szkolenia, o których mowa w art. 43 ust. 2, w taki sposób, aby w możliwie jak najmniejszym stopniu zakłócać czas odpoczynku i nie powodować przemęczenia marynarza, niezależnie od zapewnienia równoważnego odpoczynku.

**Art. 46.** 1. Czas pracy na statku obsługiwanym przez kolejno wymieniające się załogi statku lub część załogi statku może być przedłużony do 14 godzin na dobę i 72 godzin na tydzień, jeżeli po każdym nieprzerwanym okresie takiej pracy, nie dłuższym niż 6 tygodni, marynarzowi zapewnia się co najmniej taki sam okres wolnego od pracy pobytu na lądzie. Za zgodą marynarza okres takiej pracy może być przedłużony do 3 miesięcy.

2. Praca w granicach norm określonych w ust. 1 nie jest pracą w godzinach nadliczbowych, jeżeli liczba przepracowanych godzin w okresie rozliczeniowym nie dłuższym niż 8 miesięcy nie przekroczy sumy tygodniowych norm czasu pracy, obliczonej na podstawie art. 44 ust. 2.

**Art. 47.** 1. Praca wykonywana ponad obowiązujące marynarza normy czasu pracy, a także praca wykonywana ponad przedłużony dobowy wymiar czasu pracy, wynikający z obowiązującego marynarza rozkładu czasu pracy, stanowi pracę w godzinach nadliczbowych.

2. Praca w godzinach nadliczbowych jest dopuszczalna w przypadku:

- 1) potrzeb eksploatacyjnych statku;
- 2) konieczności zapewnienia bezpieczeństwa statku, przebywającym na nim pasażerom lub przewożonemu ładunkowi albo w związku z udzielaniem pomocy innym statkom lub osobom będącym w niebezpieczeństwie na morzu.

3. Liczba godzin nadliczbowych przepracowanych z przyczyn, o których mowa w ust. 2 pkt 1, nie może przekroczyć dla każdego marynarza 140 godzin w każdym okresie 30-dniowym, licząc od dnia wpisania marynarza na listę załogi statku.

4. Za pracę w godzinach nadliczbowych, oprócz wynagrodzenia za pracę określonego w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania, a w przypadku armatora nieobjętego tymi układami lub regulaminami – w marynarskiej umowie o pracę, przysługuje dodatkowe wynagrodzenie w wysokości co najmniej 25% wynagrodzenia za pracę.

5. W zamian za pracę w godzinach nadliczbowych marynarzowi, na jego wniosek, może być udzielony czas wolny od pracy w takim samym wymiarze jak praca wykonana w godzinach nadliczbowych.

6. Do kapitana statku i kierowników działów na statku stosuje się przepisy art. 151<sup>4</sup> Kodeksu pracy.

**Art. 48.** Armator może zobowiązać marynarza do pozostawania w gotowości do pracy, jeżeli:

- 1) statek oczekuje na manewry;
- 2) zachodzi konieczność ochrony statku, pasażerów, załogi statku lub ładunku;
- 3) wymaga tego organizacja obsługi systemów i urządzeń zautomatyzowanych na statku.

**Art. 49.** Podczas postoju statku w porcie kapitan statku umożliwia marynarzowi wykorzystanie na lądzie czasu wolnego od pracy, chyba że marynarz został zobowiązany przez kapitana statku do wykonywania innej pracy niż praca wynikająca z marynarskiej umowy o pracę.

**Art. 50.** 1. Na statku prowadzi się ewidencję czasu pracy i odpoczynku dla każdego marynarza. Ewidencję czasu pracy i odpoczynku prowadzi się w języku polskim i angielskim. Nadzór nad ewidencją czasu pracy i odpoczynku prowadzi kapitan statku.

2. Ewidencja czasu pracy i odpoczynku jest jawna.

3. Marynarz otrzymuje podpisany przez kapitana statku formularz ewidencji czasu pracy i odpoczynku dotyczący jego osoby.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia ewidencji czasu pracy i odpoczynku oraz wzór formularza do prowadzenia ewidencji czasu pracy i odpoczynku marynarza, kierując się koniecznością prawidłowego dokonywania rozliczeń czasu pracy i odpoczynku marynarzy.

**Art. 51.** 1. Kapitan statku jest obowiązany umieścić w dostępnym miejscu na statku informację o rozkładzie czasu pracy dla każdego stanowiska na statku, obejmującą:

- 1) czas pracy na statku w morzu;
- 2) czas pracy podczas postoju statku w porcie;
- 3) maksymalną liczbę godzin pracy.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1, sporządza się w języku polskim i angielskim.

**Art. 52.** 1. Czas pracy młodocianego nie może przekraczać 8 godzin na dobę i 40 godzin tygodniowo.

2. Młodociany nie może wykonywać pracy w porze nocnej, obejmującej okres 9 godzin kolejno następujących po sobie, włączając w to czas między godziną 24.00 a godziną 5.00.

3. Młodociany może wykonywać pracę w godzinach nadliczbowych tylko w razie zagrożenia bezpieczeństwa statku.

4. Młodocianemu należy zapewnić wystarczający czas na posiłki, co najmniej godzinną przerwę na główny posiłek dnia oraz, po każdym dwugodzinnym okresie ciągłej pracy, 15-minutową przerwę.

5. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się, jeżeli wpływałyby to negatywnie na efektywność szkolenia młodocianych prowadzonego zgodnie z programem szkolenia określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 74 ust. 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim.

6. Praca wykonywana przez młodocianego nie może powodować zagrożenia jego życia, zdrowia i rozwoju psychofizycznego.

7. Przepisy ust. 1–6 stosuje się odpowiednio do praktykanta.

**Art. 53.** 1. Wymiar płatnego urlopu wypoczynkowego wynosi 2,5 dnia z upływem każdego miesiąca zatrudnienia na statku.

2. Układ zbiorowy pracy lub regulamin pracy, a u armatorów nieobjętych tymi układami lub regulaminami – marynarska umowa o pracę, mogą ustalać wymiar urlopu przekraczający wymiar, o którym mowa w ust. 1.

3. W przypadku rozwiązania marynarskiej umowy o pracę zawartej na czas nieokreślony, na czas określony lub na czas podróży morskiej, marynarzowi przysługuje ekwiwalent pieniężny za niewykorzystany urlop wypoczynkowy.

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.

5. Do udzielonego płatnego urlopu wypoczynkowego nie wlicza się w szczególności niedziel i świąt określonych w przepisach o dniach wolnych od pracy, okresu urlopu wyrównawczego oraz okresów urlopów określonych przepisami Kodeksu pracy.

**Art. 54.** Armator udziela marynarzowi urlopu wypoczynkowego zgodnie z planem urlopów, w porozumieniu z marynarzem. W przypadku braku porozumienia termin urlopu wypoczynkowego marynarza ustala armator.

**Art. 55.** 1. Przesunięcie terminu urlopu wypoczynkowego lub odwołanie marynarza z urlopu wypoczynkowego może nastąpić, za zgodą marynarza, jedynie w przypadku gdy

armator, z przyczyn, których nie można było przewidzieć w chwili rozpoczęcia urlopu wypoczynkowego lub w czasie ustalania terminu urlopu wypoczynkowego, jest pozbawiony innej możliwości skompletowania załogi statku, biorąc pod uwagę jej skład i kwalifikacje zawodowe.

2. Armator jest obowiązany pokryć koszty poniesione przez marynarza, pozostające w bezpośrednim związku z przesunięciem terminu urlopu wypoczynkowego lub odwołaniem z urlopu wypoczynkowego.

**Art. 56.** 1. Za okres pracy na statku odbywającym podróż morską marynarz nabywa prawo do wolnego od pracy płatnego pobytu na lądzie, zwanego dalej „urlopem wyrównawczym”.

2. Urlop wyrównawczy stanowi ekwiwalent za przedłużenie czasu pracy wykonywanej w warunkach morskich oraz za konieczność spędzania w podróży morskiej dziennego i tygodniowego czasu wolnego od pracy.

3. Wymiar urlopu wyrównawczego wynosi 5 dni za każdy miesiąc przebywania marynarza na statku. Wymiar urlopu wyrównawczego za niepełny miesiąc ustala się proporcjonalnie.

4. Układ zbiorowy pracy lub regulamin pracy, a u armatorów nieobjętych tymi układami lub regulaminami – marynarska umowa o pracę mogą ustalać wymiar urlopu wyrównawczego przekraczający wymiar, o którym mowa w ust. 3.

5. Urlopu wyrównawczego udziela się na zasadach określonych w art. 54.

6. W przypadku rozwiązania marynarskiej umowy o pracę marynarzowi przysługuje ekwiwalent pieniężny za niewykorzystany urlop wyrównawczy, obliczany według zasad obowiązujących przy ustalaniu wynagrodzenia za czas urlopu wypoczynkowego.

**Art. 57.** 1. Marynarz nabywa prawo do bezpłatnej repatriacji po upływie okresu pracy na statku, określonego w układzie zbiorowym pracy lub regulaminie wynagradzania, a u armatorów nieobjętych tymi układami lub regulaminami – marynarskiej umowie o pracę.

2. Okres pracy na statku, po którym marynarz nabywa prawo do repatriacji, nie może być dłuższy niż 8 miesięcy.

**Art. 58.** 1. Marynarz ma prawo do bezpłatnej repatriacji, w przypadku gdy:

- 1) minął okres, na jaki została zawarta marynarska umowa o pracę;
- 2) doszło do sprzedaży, zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku w inny sposób albo statek został wycofany z eksploatacji na okres co najmniej jednego miesiąca;

- 3) zszedł ze statku z powodu niezdolności do pracy na skutek choroby lub obrażeń odniesionych w wyniku wypadku przy pracy;
- 4) po rozpoczęciu podróży morskiej statek został skierowany do strefy konfliktów zbrojnych, a marynarz nie wyraził na piśmie zgody na pracę na tym statku;
- 5) marynarska umowa o pracę została rozwiązana przez armatora;
- 6) marynarska umowa o pracę została rozwiązana przez marynarza z innych uzasadnionych powodów, w szczególności z ważnego powodu rodzinnego lub innej nagłej konieczności przerwania umowy.

2. Marynarz ma prawo do repatriacji środkiem transportu uzgodnionym w marynarskiej umowie o pracę do:

- 1) miejsca zamieszkania lub
- 2) miejsca, w którym została podpisana marynarska umowa o pracę, lub
- 3) innego miejsca wskazanego w marynarskiej umowie o pracę.

**Art. 59.** 1. Jeżeli marynarz pozostał za granicą bez własnej winy, koszty repatriacji i oczekiwania na nią ponosi armator.

2. Armator ponosi koszty repatriacji marynarza, w tym koszty obejmujące:

- 1) transport bagażu osobistego marynarza, którego ciężar nie przekracza 30 kg;
- 2) niezbędną opiekę zdrowotną marynarza w czasie repatriacji.

3. Jeżeli układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub marynarska umowa o pracę nie stanowią inaczej, marynarz ponosi koszty repatriacji:

- 1) zorganizowanej na jego żądanie, w przypadku innym niż określony w art. 58 ust. 1 pkt 6;
- 2) przeprowadzonej w przypadku braku wymaganej sprawności psychofizycznej lub kwalifikacji zawodowych marynarza – z jego winy;
- 3) w przypadku ciężkiego naruszenia przez niego obowiązków pracowniczych.

**Art. 60.** 1. Uprawnienia przysługujące marynarzowi w związku z repatriacją, dotyczące w szczególności środków oraz kosztów transportu, określa układ zbiorowy pracy lub regulamin pracy, a w przypadku armatorów nieobjętych tymi układami lub regulaminami – marynarska umowa o pracę.

2. Na statku powinna znajdować się kopia przepisów określających prawa i obowiązki marynarza i armatora związane z repatriacją.



**Art. 61.** Armator nie może:

- 1) wymagać od marynarza wpłacenia zaliczki w związku z kosztami repatriacji;
- 2) potrącać kosztów repatriacji z wynagrodzenia za pracę marynarza lub innych świadczeń wynikających z marynarskiej umowy o pracę, z wyjątkiem sytuacji, o których mowa w art. 59 ust. 3;
- 3) obciążać marynarza kosztami repatriacji w przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w art. 30 ust. 2.

**Art. 62.** 1. Dyrektor urzędu morskiego we współpracy z konsulem Rzeczypospolitej Polskiej organizuje repatriację na koszt Skarbu Państwa, w przypadku gdy armator statku o polskiej przynależności nie podejmie działań zmierzających do repatriacji marynarza lub gdy armator tego statku nie pokrył kosztów repatriacji.

2. Skarb Państwa ponosi koszty transportu bagażu osobistego marynarza, którego ciężar nie przekracza 30 kg, oraz koszty niezbędnej opieki zdrowotnej marynarza w czasie repatriacji.

3. Skarb Państwa dochodzi zwrotu kosztów repatriacji od armatora, o którym mowa w ust. 1.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia, sposób i tryb dochodzenia zwrotu kosztów repatriacji, o których mowa w ust. 1, uwzględniając zasady i sposób wydatkowania środków publicznych oraz konieczność zapewnienia sprawnego zwrotu kosztów repatriacji.

## Rozdział 5

### Warunki pracy i życia na statku

**Art. 63.** 1. Armator jest obowiązany zapewnić, aby pomieszczenia pracy, pomieszczenia mieszkalne, rekreacyjne, higieniczno-sanitarne oraz mesy na statku spełniały wymagania określone w Konwencji MLC w zakresie powierzchni, oświetlenia, czystości powietrza, dopuszczalnego hałasu i drgań.

2. Armator zapewnia marynarzowi na statku bezpłatne zakwaterowanie oraz warunki do rekreacji oraz, jeżeli to możliwe, inne udogodnienia mające na celu zaspokojenie potrzeb marynarzy.

3. Armator, uwzględniając różnice kulturowe i religijne oraz czas trwania i charakter podróży morskiej, jest obowiązany zapewnić marynarzom bezpłatne wyżywienie o odpowiedniej jakości i wodę przeznaczoną do spożycia.

**Art. 64.** 1. Armator jest obowiązany zapewnić, aby stanowiska pracy, maszyny, instalacje i urządzenia na statku zapewniały bezpieczne i higieniczne warunki pracy i życia marynarzy oraz innych osób znajdujących się na statku, w szczególności nie stwarzały zagrożeń wypadkami lub zagrożeń zdrowia w wyniku narażenia na czynniki niebezpieczne, szkodliwe lub uciążliwe w środowisku pracy.

2. Armator przeprowadza ocenę i dokumentuje ryzyko zawodowe związane z wykonywaniem pracy na poszczególnych stanowiskach pracy na statku, wykorzystując ogólne statystyki wypadków przy pracy i chorób zawodowych marynarzy na statkach, ze szczególnym uwzględnieniem statków przez niego eksploatowanych.

3. Armator informuje marynarzy o wynikach przeprowadzonej oceny ryzyka zawodowego, stosuje niezbędne środki profilaktyczne oraz szkoli marynarzy w zakresie ochrony przed zagrożeniami.

4. Armator przeprowadza na swój koszt badania i pomiary czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy na statku, przechowuje wyniki tych pomiarów oraz udostępnia je marynarzom.

**Art. 65.** W przypadku przewozu na statkach towarów niebezpiecznych armator jest obowiązany poinformować członków załogi statku o stwarzanych przez nie zagrożeniach, środkach zapobiegawczych i procedurach postępowania z nimi na wypadek zagrożenia oraz zasadach udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej w przypadku wystąpienia niepożądanych skutków tych zagrożeń.

**Art. 66.** 1. Armator jest obowiązany dostarczyć członkom załogi statku nieodpłatnie środki ochrony indywidualnej oraz odzież i obuwie robocze, zabezpieczające przed działaniem niebezpiecznych i szkodliwych dla zdrowia czynników występujących w środowisku pracy na morzu oraz poinformować ich o sposobach posługiwania się tymi środkami.

2. Środki ochrony indywidualnej powinny spełniać wymagania określone w przepisach dotyczących oceny zgodności.

3. Armator, w porozumieniu z kapitanem statku, ustala rodzaje środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego, których stosowanie jest niezbędne na określonych stanowiskach pracy na statku.

4. Środki ochrony indywidualnej oraz odzież i obuwie robocze, o których mowa w ust. 1, stanowią własność armatora.

**Art. 67.** 1. Kapitan statku odpowiada za przestrzeganie przepisów i zasad bezpieczeństwa i higieny pracy na statku.

2. Na statku, na którym jest zatrudnionych co najmniej pięciu marynarzy, załoga statku ustanawia komisję do spraw bezpieczeństwa i higieny pracy na statku, zwaną dalej „komisją”. W pracach komisji uczestniczy przedstawiciel załogi statku, jeżeli został wybrany.

3. Komisja doradza kapitanowi statku w podejmowaniu działań dotyczących w szczególności:

- 1) zmian w organizacji pracy i wyposażenia stanowisk pracy na statku, jeżeli mogą powodować zagrożenie zdrowia lub życia marynarzy;
- 2) oceny ryzyka zawodowego występującego przy wykonywaniu określonych prac oraz informowania marynarzy o tym ryzyku;
- 3) przydzielania marynarzom środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego;
- 4) oceny stanu bezpieczeństwa i higieny pracy na statku.

4. Komisja może przedstawiać kapitanowi statku wnioski w sprawie eliminacji lub ograniczenia zagrożeń zdrowia lub życia marynarzy na statku.

5. Marynarze wchodzący w skład komisji nie mogą ponosić niekorzystnych dla nich konsekwencji z tytułu działalności w komisji.

**Art. 68.** 1. Marynarz nie może zostać dopuszczony do pracy, do której wykonywania nie posiada wymaganych kwalifikacji zawodowych, a także dostatecznej znajomości przepisów i zasad bezpieczeństwa i higieny pracy na statku.

2. Kapitan statku zapewnia przeszkolenie marynarza w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy na statku przed dopuszczeniem go do pracy na określonym stanowisku pracy.

3. Na statku powinny być udostępnione marynarzom do stałego korzystania aktualne instrukcje bezpieczeństwa i higieny pracy na statku, dotyczące w szczególności:

- 1) wykonywania prac związanych z ryzykiem wystąpienia wypadku lub zagrożeniami zdrowia i życia marynarzy;

- 2) obsługi maszyn i urządzeń;
- 3) pracy z materiałami szkodliwymi dla zdrowia i niebezpiecznymi;
- 4) przeciwdziałania skutkom długotrwałego narażenia na hałas, drgania oraz inne czynniki szkodliwe dla zdrowia w środowisku pracy na statku;
- 5) zasad stosowania środków ochrony indywidualnej przed hałasem, drganiami i innymi czynnikami szkodliwymi dla zdrowia w środowisku pracy na statku;
- 6) udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej.

**Art. 69.** 1. Jeżeli marynarz ulegnie wypadkowi przy pracy, kapitan statku jest obowiązany do ustalenia okoliczności i przyczyn tego wypadku.

2. W czynnościach, o których mowa w ust. 1, uczestniczy przedstawiciel załogi statku, jeżeli został wybrany.

3. O każdym wypadku przy pracy i podejrzeniu choroby zawodowej na statku kapitan statku niezwłocznie zawiadamia armatora.

## Rozdział 6

### Ochrona zdrowia i ochrona socjalna

**Art. 70.** 1. Armator jest obowiązany zapewnić marynarzowi dostęp do opieki medycznej, w szczególności do:

- 1) profilaktycznej opieki zdrowotnej;
- 2) zaopatrzenia w produkty lecznicze i wyroby medyczne;
- 3) leczenia ambulatoryjnego, w tym stomatologicznego;
- 4) leczenia szpitalnego.

2. Podczas postoju w porcie, do którego zawinął statek, armator umożliwia marynarzowi, bez zbędnej zwłoki, wizytę u lekarza lub lekarza dentysty.

3. Koszty świadczeń opieki zdrowotnej ponosi armator, z wyjątkiem kosztów świadczeń udzielonych na podstawie ustawy z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 581) lub rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego (Dz. Urz. UE L 166 z 30.04.2004, str. 1, z późn. zm.).

4. Armator jest uprawniony do nabywania produktów leczniczych i wyrobów medycznych na statek na podstawie zapotrzebowania, o którym mowa w art. 96 ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne (Dz. U. z 2008 r. Nr 45, poz. 271, z późn. zm.<sup>3)</sup>).

5. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do praktykanta.

**Art. 71.** 1. Na statku powinno znajdować się odpowiednie zaplecze i wyposażenie na potrzeby pomocy medycznej, w szczególności apteczka okrętowa i poradnik medyczny zgodny z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Zdrowia.

2. Na statku odbywającym podróże międzynarodowe dłuższe niż 3 dni, na którym znajduje się co najmniej 100 osób, armator jest obowiązany zatrudnić lekarza.

3. Jeżeli ze względu na charakter uprawianej przez statek żeglugi, w tym czas trwania podróży morskich oraz liczbę znajdujących się na nim osób, obecność lekarza na statku nie jest wymagana, w składzie załogi statku powinien znajdować się co najmniej jeden marynarz posiadający przeszkolenie spełniające wymagania Konwencji STCW w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym.

4. Statek z załogą liczącą co najmniej 15 osób odbywający podróż morską trwającą co najmniej 3 dni powinien posiadać pomieszczenie szpitalne zapewniające możliwość prowadzenia prawidłowej opieki medycznej.

5. Prowadzenie apteczki okrętowej i sprawowanie opieki medycznej na statku należy do osoby posiadającej przeszkolenie, o którym mowa w ust. 3. Za czynności te odpowiada kapitan statku.

6. Dla każdego marynarza na statku kapitan statku lub osoba przez niego upoważniona prowadzi kartę zdrowia, w której są dokonywane adnotacje o stanie zdrowia marynarza, których treść jest poufna i może być wykorzystywana wyłącznie w celu ułatwienia leczenia marynarza.

**Art. 72.** Minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wymagania dotyczące wyposażenia apteczek okrętowych w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych i odtrutek, sposobu ich przechowywania, kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania,

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 227, poz. 1505 i Nr 234, poz. 1570, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 92, poz. 753, Nr 95, poz. 788 i Nr 98, poz. 817, z 2010 r. Nr 78, poz. 513 i Nr 107, poz. 679, z 2011 r. Nr 63, poz. 322, Nr 82, poz. 451, Nr 106, poz. 622, Nr 112, poz. 654, Nr 113, poz. 657 i Nr 122, poz. 696, z 2012 r. poz. 1342 i 1544, z 2013 r. poz. 1245, z 2014 r. poz. 822 i 1491 oraz z 2015 r. poz. 28, 277, 788 i 875.

- 2) wymagania dotyczące wyposażenia środków ratunkowych w apteczki medyczne w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych i wyrobów medycznych, sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania,
  - 3) wykaz substancji i materiałów stanowiących zagrożenie zdrowia lub życia, znajdujących się na statku,
  - 4) wzór karty zdrowia dla marynarza na statku
- uwzględniając charakter uprawianej żeglugi oraz konieczność zapewnienia właściwej pomocy medycznej na statku.

**Art. 73.** 1. Armator jest obowiązany do poniesienia kosztów:

- 1) związanych z chorobą lub uszkodzeniem ciała marynarza w okresie zatrudnienia lub powstałych w jego wyniku,
  - 2) opieki medycznej w przypadkach choroby lub uszkodzenia ciała marynarza, o których mowa w pkt 1, w tym kosztów leczenia i zaopatrzenia w niezbędne produkty lecznicze i wyroby medyczne, a w przypadku pobytu marynarza poza granicami kraju także zakwaterowania i wyżywienia
- do czasu, gdy marynarz wróci do zdrowia lub nabędzie uprawnienia do korzystania ze świadczeń na zasadach określonych w art. 70 ust. 3, ale nie dłużej niż 16 tygodni od dnia uszkodzenia ciała lub początku choroby.

2. W przypadku niezdolności do pracy trwającej powyżej 3 miesięcy, wynikającej z uszkodzenia ciała lub choroby powstałej na skutek wykonywania pracy, marynarzowi, a w przypadku śmierci marynarza jego rodzinie, przysługuje odszkodowanie od armatora. Do odszkodowania stosuje się odpowiednio art. 93 § 2 i 3 Kodeksu pracy.

3. Armator jest obowiązany pokryć koszty sprowadzenia zwłok marynarza do kraju oraz koszty pogrzebu w razie śmierci marynarza, mającej miejsce na statku lub na lądzie w czasie wykonywania pracy, a także w czasie repatriacji marynarza.

4. Zwłoki sprowadza się do miejsca wskazanego w marynarskiej umowie o pracę lub innego miejsca wskazanego w układzie zbiorowym pracy.

**Art. 74.** Armator jest obowiązany posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności w zakresie, o którym mowa w art. 73.

**Art. 75.** Jeżeli niezdolność do pracy marynarza powstała na skutek choroby lub uszkodzenia ciała, armator wypłaca wynagrodzenie za pracę:

- 1) o którym mowa w art. 35 ust. 3, do czasu gdy chory lub ranny marynarz przebywa na statku albo do czasu repatriacji marynarza;
- 2) od dnia repatriacji marynarza albo zejścia ze statku do czasu jego powrotu do zdrowia lub nabycia uprawnień do świadczeń na zasadach określonych w ustawie z dnia 25 czerwca 1999 r. o świadczeniach pieniężnych z ubezpieczenia społecznego w razie choroby i macierzyństwa (Dz. U. z 2014 r. poz. 159) lub w ustawie z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (Dz. U. z 2009 r. Nr 167, poz. 1322, z późn. zm.<sup>4)</sup>), ale nie dłużej niż 16 tygodni od dnia uszkodzenia ciała lub początku choroby.

**Art. 76.** Armator jest zwolniony z obowiązku, o którym mowa w art. 75, jeżeli:

- 1) uszkodzenie ciała marynarza nastąpiło w sytuacji niezwiązanej z wykonywaniem pracy na statku;
- 2) uszkodzenie ciała lub choroba wynika ze świadomego nieprawidłowego postępowania chorego lub rannego marynarza;
- 3) choroba lub niepełnosprawność marynarza została przez niego umyślnie ukryta.

**Art. 77.** 1. Armator zabezpiecza rzeczy chorego, rannego lub zmarłego marynarza pozostawione na statku.

2. Rzeczy należące do zmarłego marynarza armator zwraca członkom rodziny marynarza, uprawnionym w rozumieniu art. 93 § 4 Kodeksu pracy.

**Art. 78.** 1. W przypadku zaginięcia marynarza na morzu, armator wypłaca uprawnionym członkom rodziny marynarza:

- 1) przez okres 6 miesięcy – comiesięczne świadczenie obliczane według zasad obowiązujących przy ustalaniu ekwiwalentu pieniężnego za urlop wypoczynkowy;
- 2) po upływie 6 miesięcy – do czasu uznania marynarza za zmarłego – comiesięczny zasiłek pieniężny.

2. Wysokość zasiłku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, ustala się w wysokości określonej w art. 80 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 748).

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 257, poz. 1725, z 2011 r. Nr 45, poz. 235, Nr 122, poz. 696 i Nr 138, poz. 808 oraz z 2012 r. poz. 637.

## Rozdział 7

### Szczególne obowiązki i uprawnienia marynarza i armatora

**Art. 79.** Marynarz jest obowiązany w szczególności:

- 1) przestrzegać przepisów i zasad bezpieczeństwa żeglugi;
- 2) przestrzegać przepisów obowiązujących w portach i na morzu;
- 3) przestrzegać przepisów regulaminu pracy i przebywania na statku – jeżeli został wprowadzony;
- 4) dbać o bezpieczeństwo pasażerów;
- 5) dbać o pomieszczenia własnego użytku, wspólne pomieszczenia załogi statku oraz ich wyposażenie;
- 6) chronić statek, jego urządzenia i ładunek;
- 7) chronić środowisko naturalne przed zanieczyszczeniem.

**Art. 80.** 1. Marynarz nie może wnosić i przewozić na statku przedmiotów zagrażających bezpieczeństwu statku lub znajdujących się na nim osób i ładunku.

2. W razie uzasadnionego podejrzenia, że marynarz posiada na statku przedmioty, o których mowa w ust. 1, kapitan statku może zarządzić przeszukanie pomieszczenia własnego użytku i rzeczy marynarza, a w razie ujawnienia takich przedmiotów może usunąć je ze statku lub przekazać właściwym władzom.

3. Przeszukania pomieszczenia własnego użytku i rzeczy marynarza dokonuje się w jego obecności i przy udziale przedstawiciela załogi statku. W przeszukaniu może uczestniczyć osoba wskazana przez marynarza.

4. Z czynności przeszukania sporządza się protokół. Kopię protokołu doręcza się marynarzowi.

5. O przeszukaniu pomieszczenia własnego użytku i rzeczy marynarza oraz wyniku przeszukania kapitan statku dokonuje wpisu w dzienniku pokładowym.

6. Przepisy ust. 1–3 stosuje się odpowiednio do praktykanta.

**Art. 81.** 1. W razie grożącego statkowi niebezpieczeństwa, w szczególności zatonięcia, rozbicia lub pożaru, albo w razie konieczności niesienia pomocy innemu statkowi lub osobom będącym w niebezpieczeństwie na morzu, marynarz jest obowiązany, do czasu zakończenia akcji ratowniczej, do wykonywania pracy polecanej przez kapitana statku, jednak bez narażania siebie na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty zdrowia lub życia.



2. Jeżeli czas akcji ratowniczej zakłóca czas odpoczynku, marynarzowi przysługuje wyrównawczy okres odpoczynku bezpośrednio po zakończeniu akcji ratowniczej.

**Art. 82.** 1. Armator, bez zgody marynarza wyrażonej na piśmie, nie może skierować go do pracy na statku udającym się w podróż morską do strefy konfliktów zbrojnych. Jeżeli o skierowaniu statku do takiej strefy postanowiono po rozpoczęciu podróży morskiej, marynarzowi, który nie wyraził zgody, armator umożliwia zejście ze statku przed osiągnięciem strefy konfliktów zbrojnych.

2. Niedopełnienie wymagań, o których mowa w ust. 1, stanowi ciężkie naruszenie obowiązków armatora wobec marynarza.

**Art. 83.** Armator przesuwa, w miarę możliwości, marynarza, który pełnił wachty w porze nocnej i nabawił się choroby, która na podstawie badania lekarskiego może być uznana za konsekwencję pracy w nocy, do pracy w porze dziennej, do której posiada kwalifikacje zawodowe.

**Art. 84.** 1. Na statku z załogą liczącą co najmniej 15 osób wprowadza się regulamin pracy i przebywania na statku.

2. Regulamin pracy i przebywania na statku określa w szczególności zasady utrzymywania porządku, spokoju i czystości na statku.

3. Do regulaminu pracy i przebywania na statku, w zakresie nieuregulowanym ustawą, stosuje się odpowiednio przepisy rozdziału IV działu czwartego Kodeksu pracy.

**Art. 85.** 1. Armator będący przedsiębiorcą żeglugowym, który eksploatuje statek o polskiej przynależności w żegludze międzynarodowej, w rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. z 2014 r. poz. 511 oraz z 2015 r. poz. 211), jest obowiązany do wystawienia, po zakończeniu roku, nie później niż do końca lutego następującego po tym roku, zaświadczenia marynarzowi, który był zatrudniony na tym statku, używanym do przewozu ładunku lub pasażerów, zawierającego:

- 1) imię i nazwisko marynarza, jego adres zamieszkania i numer PESEL lub w przypadku jego braku – numer innego dokumentu potwierdzającego tożsamość;
- 2) liczbę dni przepracowanych w roku, którego dotyczy zaświadczenie, przez marynarza w żegludze międzynarodowej na statku spełniającym wymagania, o których mowa w art. 21 ust. 1 pkt 23c ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób

fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.<sup>5)</sup>), z podaniem okresów zatrudnienia i nazwy statku;

- 3) kwotę dochodu oraz zaliczek odprowadzonych na poczet podatku dochodowego od osób fizycznych marynarza przypadających za dni pracy, o których mowa w pkt 2;
- 4) informacje dotyczące armatora, podawane w przypadku ubiegania się o pomoc inną niż pomoc *de minimis* lub pomoc *de minimis* w rolnictwie lub rybołówstwie, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 37 ust. 6 ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2007 r. Nr 59, poz. 404, z późn. zm.<sup>6)</sup>):
  - a) imię i nazwisko albo nazwę,
  - b) adres miejsca zamieszkania albo adres siedziby,
  - c) identyfikator gminy, w której armator ma miejsce zamieszkania albo siedzibę,
  - d) numer identyfikacji podatkowej (NIP),
  - e) formę prawną,
  - f) wielkość,
  - g) klasę działalności, w związku z którą armator ubiega się o pomoc publiczną, według Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD), zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 40 ust. 2 ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. z 2012 r. poz. 591, z późn. zm.<sup>7)</sup>).

2. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje się w celu zastosowania zwolnienia, o którym mowa w art. 21 ust. 1 pkt 23c ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych.

3. Zwolnienie, o którym mowa w przepisach powołanych w ust. 2, stanowi pomoc publiczną dla armatora na poprawę konkurencyjności.

**Art. 86.** 1. Marynarzowi przysługuje dostęp do obiektów, urządzeń i udogodnień socjalnych na łądzie, niezależnie od narodowości, rasy, płci, wieku, wyznania, poglądów politycznych, przynależności związkowej, pochodzenia etnicznego lub społecznego.

<sup>5)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 362, 440, 596, 769, 1278, 1342, 1448, 1529 i 1540, z 2013 r. poz. 888, 985, 1036, 1287, 1304, 1387 i 1717, z 2014 r. poz. 223, 312, 567, 598, 773, 915, 1052, 1215, 1328, 1563, 1644, 1662 i 1863 oraz z 2015 r. poz. 73, 211, 251, 478, 693, 699 i 860.

<sup>6)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 93, poz. 585, z 2010 r. Nr 18, poz. 99 oraz z 2011 r. Nr 233, poz. 1381.

<sup>7)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 2, z 2014 r. poz. 1161 i 1662 oraz z 2015 r. poz. 855.

2. Dostęp do obiektów, urządzeń i udogodnień socjalnych na lądzie przysługuje marynarzowi niezależnie od przynależności statku, na którym marynarz jest zatrudniony, w czasie wolnym od pracy, na podstawie ważnej książeczki żeglarskiej.

3. Nikt nie może utrudniać marynarzowi dostępu do obiektów, urządzeń i udogodnień socjalnych na lądzie.

**Art. 87.** 1. Organizacje armatorów i marynarzy oraz władze i organizacje lokalne w portach morskich Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście mogą tworzyć rady opiekuńcze dla marynarzy, zwane dalej „komisjami socjalnymi”, które świadczą usługi socjalne, kulturalne i rekreacyjne dla marynarzy oraz dokonują przeglądów znajdujących się w tych portach ogólnodostępnych obiektów i urządzeń socjalnych.

2. Przeglądy, o których mowa w ust. 1, służą monitorowaniu dostosowania obiektów i urządzeń socjalnych do zmieniających się potrzeb marynarzy, w szczególności w związku z postępem technicznym i rozwojem żeglugi.

3. Wyniki dokonanego przeglądu oraz propozycje w tym zakresie komisja socjalna przedstawia podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie obiektów i urządzeń socjalnych.

4. W pracach komisji socjalnych mogą w szczególności uczestniczyć przedstawiciele kościołów i związków wyznaniowych, konsulowie państw bandery statków zawijających do tych portów i lokalni przedstawiciele zagranicznych komisji socjalnych.

5. Działalność komisji socjalnych, związana ze świadczeniem usług socjalnych, kulturalnych i rekreacyjnych oraz dokonywaniem przeglądów obiektów i urządzeń socjalnych, może być finansowana z części opłat portowych, o których mowa w art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179), pobieranych od armatorów statków zawijających do portów, o których mowa w ust. 1.

6. Komisje socjalne opracowują roczne programy działania na podstawie informacji uzyskanych od armatorów, związków marynarzy i organizacji społecznych o potrzebach usług socjalnych, kulturalnych i rekreacyjnych oraz związanych z utrzymaniem ogólnodostępnych obiektów i urządzeń socjalnych. W przypadku otrzymania środków, o których mowa w ust. 5, komisje socjalne informują ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o podziale tych środków i sposobie ich wykorzystania w danym roku w terminie do dnia 30 kwietnia następnego roku.

## Rozdział 8

### **Dokumenty MLC oraz inspekcje i kontrole na statku**

**Art. 88.** 1. Na statku powinna znajdować się kopia Konwencji MLC, kopia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., kopia ustawy oraz aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 5 ust. 7, art. 50 ust. 4, art. 94 ust. 2, art. 95 ust. 10, a także aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 204 Kodeksu pracy.

2. Kopie aktów prawnych, o których mowa w ust. 1, mogą być przechowywane w postaci elektronicznej.

**Art. 89.** 1. Potwierdzeniem spełnienia przez statek wymagań ustawy oraz Konwencji MLC w zakresie warunków pracy i życia marynarzy jest Morski Certyfikat Pracy, zwany dalej „certyfikatem”.

2. Certyfikat wydaje, na wniosek armatora, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku, na okres nieprzekraczający 5 lat.

3. Certyfikat jest wydawany na podstawie pozytywnych wyników inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statku przeprowadzonej przez organ inspekcyjny, którym jest dyrektor urzędu morskiego.

4. Odmowa wydania certyfikatu następuje w drodze decyzji administracyjnej.

5. Ważność certyfikatu jest potwierdzana przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku po przeprowadzeniu inspekcji, o których mowa w art. 94.

6. Certyfikat traci ważność, jeżeli:

- 1) inspekcje warunków pracy i życia marynarzy na statku, o których mowa w art. 94, nie zostały przeprowadzone w terminie;
- 2) nie została potwierdzona ważność certyfikatu;
- 3) statek zmienił przynależność;
- 4) armator przestał być odpowiedzialny za eksploatację statku;
- 5) zostały dokonane znaczące zmiany w konstrukcji lub wyposażeniu statku mające wpływ na warunki pracy i życia marynarzy.

7. Właściwy dyrektor urzędu morskiego może unieważnić certyfikat, jeżeli statek nie spełnia wymagań ustawy lub postanowień Konwencji MLC, a armator nie podjął wymaganych środków naprawczych. Przy podejmowaniu decyzji o unieważnieniu certyfikatu

powinny być wzięte pod uwagę rodzaj i charakter stwierdzonych nieprawidłowości oraz częstotliwość ich występowania.

**Art. 90.** 1. Tymczasowy Morski Certyfikat Pracy, zwany dalej „certyfikatem tymczasowym”, wydaje się dla statku:

- 1) nowo zbudowanego, po oddaniu go do eksploatacji;
- 2) który zmienił przynależność;
- 3) na którym armator przejął odpowiedzialność za jego eksploatację.

2. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku wydaje, na wniosek armatora, certyfikat tymczasowy, na okres niezbędny do uzyskania certyfikatu, nie dłuższy niż 6 miesięcy. Okres ten nie może być przedłużony.

3. Certyfikat tymczasowy może zostać wydany, jeżeli:

- 1) przeprowadzona przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku inspekcja warunków pracy i życia marynarzy na statku zakończyła się pozytywnie;
- 2) armator wykazał, że na statku są stosowane właściwe procedury, zgodne z wymaganiami ustawy i Konwencji MLC;
- 3) kapitanowi statku są znane wymagania Konwencji MLC odnoszące się do warunków pracy i życia marynarzy na statku oraz obowiązki związane z ich wprowadzaniem;
- 4) dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku otrzymał niezbędne informacje umożliwiające sporządzenie Deklaracji Zgodności.

4. Odmowa wydania certyfikatu tymczasowego następuje w drodze decyzji administracyjnej.

5. Certyfikat tymczasowy traci ważność po zajściu okoliczności, o których mowa w art. 89 ust. 6 pkt 1 i 3–5.

**Art. 91.** 1. Deklaracja Zgodności, zwana dalej „deklaracją”, potwierdza, że na statku są przestrzegane przepisy dotyczące minimalnego wieku umożliwiającego podjęcie pracy na statku, świadectw zdrowia, kwalifikacji zawodowych marynarzy, marynarskiej umowy o pracę, pośrednictwa pracy, czasu pracy i odpoczynku, składu załogi statku, warunków zakwaterowania, wyżywienia i przygotowania posiłków, pomieszczeń rekreacyjnych, bezpieczeństwa i higieny pracy, opieki medycznej, wypłaty wynagrodzeń i innych świadczeń oraz procedur składania skarg.

2. Deklaracja składa się z:

- 1) części I – sporządzanej przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku, obejmującej potwierdzenie przestrzegania przez statek wymagań Konwencji MLC i ustawy, dotyczących warunków pracy i życia marynarzy na statku, ze wskazaniem odpowiednich przepisów w prawie krajowym albo wskazującej rozwiązania zasadniczo równoważne lub zwolnienia udzielone przez właściwy organ dla danego statku;
- 2) części II – sporządzanej przez armatora, określającej środki ustanowione w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami określonymi w części I deklaracji.

3. Deklarację wydaje, na wniosek armatora, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku, po weryfikacji informacji podanych przez armatora w części II deklaracji, na podstawie pozytywnych wyników inspekcji warunków pracy i życia na statku przeprowadzonej przez organ inspekcyjny.

4. Deklarację dołącza się do certyfikatu i przechowuje na statku.

**Art. 92.** 1. Statek o pojemności brutto (GT) co najmniej 500 jednostek, uprawiający żeglugę międzynarodową lub żeglugę pomiędzy portami innego państwa, powinien posiadać certyfikat lub certyfikat tymczasowy oraz deklarację.

2. Dla statku o pojemności brutto (GT) mniejszej niż 500 jednostek certyfikat, certyfikat tymczasowy oraz deklarację wydaje się na wniosek armatora.

3. Certyfikat, certyfikat tymczasowy oraz deklarację wydaje się w języku polskim i angielskim. Kopię każdego z tych dokumentów umieszcza się na statku w widocznym i dostępnym dla marynarzy miejscu.

4. Oryginały certyfikatu lub certyfikatu tymczasowego oraz deklaracji przechowuje się razem z pozostałymi dokumentami statku i udostępnia na żądanie właściwych władz lub na wniosek organizacji pracodawców i pracowników.

5. Za przeprowadzenie inspekcji i wydanie certyfikatu, certyfikatu tymczasowego i deklaracji jest pobierana opłata. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzory certyfikatu, certyfikatu tymczasowego i deklaracji (część I i II), biorąc pod uwagę zachowanie jednolitości wzorów dokumentów stosowanych na statkach.

**Art. 93.** 1. Wysokość opłaty za przeprowadzenie inspekcji i wydanie certyfikatu wraz z deklaracją wynosi:

- 1) dla statków o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 1500 zł;
- 2) dla statków o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 2000 zł;
- 3) dla statków o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 2500 zł;
- 4) dla statków o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 3500 zł;
- 5) dla statków o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo – 1000 zł.

2. Wysokość opłaty za przeprowadzenie inspekcji i wydanie certyfikatu tymczasowego wynosi:

- 1) dla statków o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 750 zł;
- 2) dla statków o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 1000 zł;
- 3) dla statków o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 1250 zł;
- 4) dla statków o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 1750 zł;
- 5) dla statków o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo – 500 zł.

3. Opłata za przeprowadzenie inspekcji w celu potwierdzenia ważności certyfikatu wraz z deklaracją wynosi 50% wartości stawki określonej do przeprowadzenia inspekcji w celu wydania certyfikatu wraz z deklaracją, na którym dokonano potwierdzenia ważności.

**Art. 94.** 1. Statek, o którym mowa w art. 92 ust. 1 i 2, podlega inspekcji:

- 1) wstępnej – przeprowadzanej w celu uzyskania po raz pierwszy certyfikatu albo certyfikatu tymczasowego;
- 2) pośredniej – przeprowadzanej w celu potwierdzenia ważności certyfikatu pomiędzy drugą i trzecią datą rocznicową, o której mowa w art. 5 pkt 22 ustawy o bezpieczeństwie morskim;

- 3) odnowieniowej – przeprowadzanej w związku z upływem ważności certyfikatu w celu wydania nowego certyfikatu, nie wcześniej niż trzy miesiące przed upływem ważności tego certyfikatu;
- 4) doraźnej – przeprowadzanej w celu dodatkowej weryfikacji warunków pracy i życia marynarzy na statku.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, zakres i tryb przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, o których mowa w ust. 1, mając na uwadze konieczność zapewnienia sprawności przeprowadzanych inspekcji, a także prawidłowej weryfikacji spełniania warunków pracy i życia marynarzy na statku.

**Art. 95.** 1. Warunki pracy i życia marynarzy na statku kontrolują organy inspekcyjne, o których mowa w art. 18 ust. 2 ustawy o bezpieczeństwie morskim, na podstawie przepisów tej ustawy, oraz organy Państwowej Inspekcji Pracy zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy (Dz. U. z 2015 r. poz. 640), zwaną dalej „ustawą o Państwowej Inspekcji Pracy”.

2. Kontrola przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy jest wykonywana z urzędu albo na podstawie wniosku lub skargi pochodzącej od osoby, która posiada informacje o nieprawidłowościach w zakresie przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy na statku.

3. Inspektor organu przeprowadzającego kontrolę, zwany dalej „kontrolującym”, jest obowiązany do nieujawniania danych osoby, o której mowa w ust. 2.

4. Kontrolę przeprowadza się w czasie postoju statku w porcie, w sposób niepowodujący opóźnienia wyjścia statku w morze.

5. Kapitan statku lub osoba przez niego upoważniona, na czas wykonywania kontroli, udostępnia kontrolującemu pomieszczenie służbowe na statku.

6. Na żądanie kontrolującego kapitan statku lub osoba przez niego upoważniona udostępnia, z zachowaniem przepisów o ochronie danych osobowych, oryginalne dokumenty i materiały dotyczące ewidencji czasu pracy i odpoczynku marynarzy oraz rozkłady czasu pracy.

7. Ustalanie stanu faktycznego może być dokonywane przez kontrolującego również na podstawie ustnych i pisemnych wyjaśnień udzielanych przez marynarzy zatrudnionych na statku.



8. Kontrolujący ustala, na podstawie dowodów zebranych w toku kontroli, stan faktyczny co do przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy zatrudnionych na statku.

9. W razie stwierdzenia nieprawidłowości dotyczących przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy na statku organ inspekcyjny podejmuje działania zgodnie z art. 27 ustawy o bezpieczeństwie morskim, a organ Państwowej Inspekcji Pracy postępuje zgodnie z art. 11 ustawy o Państwowej Inspekcji Pracy.

10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb wykonywania kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy, mając na uwadze skuteczność kontroli oraz właściwe wykorzystanie jej wyników.

## Rozdział 9

### **Procedury wnoszenia i rozpatrywania skarg**

**Art. 96.** 1. Marynarz ma prawo do składania skarg dotyczących niezapewnienia właściwych warunków pracy i życia na statku.

2. Zakazane są wszelkie formy stosowania represji oraz podejmowania jakichkolwiek niekorzystnych działań w stosunku do marynarza w związku ze złożoną przez niego skargą.

3. Osoba, do której marynarz złożył skargę, jest obowiązana do zapewnienia poufności źródła otrzymanej skargi.

**Art. 97.** 1. Skarga może być złożona przez marynarza osobiście, za pośrednictwem upoważnionej przez niego osoby albo przedstawiciela załogi statku, jeżeli został wybrany.

2. Marynarz może złożyć skargę do swojego bezpośredniego przełożonego albo do kapitana statku.

3. Bezpośredni przełożony marynarza rozpatruje skargę niezwłocznie.

4. W przypadku gdy rozstrzygnięcie skargi przez bezpośredniego przełożonego nie satysfakcjonuje marynarza, składa on skargę do kapitana statku.

5. Kapitan statku rozpatruje skargę w terminie 14 dni od dnia jej otrzymania.

6. W przypadku gdy rozstrzygnięcie skargi na statku nie jest możliwe, kapitan statku przekazuje skargę do armatora.

7. Armator rozpatruje skargę w terminie 30 dni od dnia jej otrzymania.

**Art. 98.** Na statku prowadzi się ewidencję skarg.

**Art. 99.** 1. Niezależnie od uprawnienia marynarza, o którym mowa w art. 97 ust. 2, marynarzowi przysługuje prawo złożenia skargi do właściwego organu inspekcyjnego w porcie, do którego zawinął statek, oraz do agencji zatrudnienia, za pośrednictwem której marynarz podjął pracę na statku.

2. W przypadku gdy marynarz złożył skargę do organu inspekcyjnego, inspektor inspekcji państwa bandery podejmuje działania w celu wstępnej oceny otrzymanej skargi.

3. Inspektor inspekcji państwa bandery jest obowiązany do nieujawniania, że inspekcja jest przeprowadzana na skutek złożonej skargi.

4. Wstępna ocena skargi, w zależności od jej charakteru, obejmuje sprawdzenie, czy na statku skorzystano z procedur wnoszenia skarg przewidzianych w Konwencji MLC.

5. Inspektor podejmuje wszelkie działania, aby skarga została rozpatrzona na statku.

6. W przypadku gdy skarga nie została rozpatrzona na statku, a kapitan statku nie przekazał skargi do armatora, zgodnie z art. 97 ust. 6, inspektor niezwłocznie powiadamia o tym armatora statku, wyznaczając termin na ustosunkowanie się i przekazanie planu działań naprawczych.

7. W przypadku gdy nie udało się rozstrzygnąć skargi w wyniku działań podjętych zgodnie z ust. 5, organ inspekcyjny może zatrzymać statek w porcie, a o złożonej skardze poinformować właściwe organizacje zrzeszające odpowiednio marynarzy lub armatorów oraz Państwową Inspekcję Pracy albo Państwową Inspekcję Sanitarną.

8. W przypadku gdy skarga została złożona do agencji zatrudnienia, agencja wyjaśnia skargę z armatorem statku, a w przypadku niemożności wyjaśnienia skargi, jeżeli zawierała ona informacje, o których mowa w art. 24 ust. 1 pkt 1 lub 3, agencja zawiadamia organ inspekcyjny.

9. Dyrektor urzędu morskiego sprawdza, w jaki sposób agencja zatrudnienia wyjaśnia skargi złożone przez marynarzy, podczas przeprowadzania audytów, o których mowa w art. 18 ust. 4 i 5.

## Rozdział 10

### **Praca na statkach niekonwencyjnych**

**Art. 100.** 1. Do stosunków pracy na statkach niekonwencyjnych stosuje się odpowiednio przepisy ustawy dotyczące:

- 1) minimalnych wymagań dla marynarzy do pracy na statku, z uwzględnieniem obowiązujących wymagań międzynarodowych i krajowych dotyczących rybaków

morskich oraz pracowników szkół i uczelni morskich;

- 2) warunków zatrudnienia i organizacji pracy na statku – z wyjątkiem art. 34, art. 40, art. 41, art. 43–47, art. 50, art. 51 ust. 2 i art. 53–56;
- 3) warunków pracy i życia na statku – z wyjątkiem 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 art. 63 ust. 3 stosuje się do statków, o których mowa w art. 103;
- 4) ochrony zdrowia i ochrony socjalnej.

2. Do statków niekonwencyjnych mogą być stosowane przepisy ustawy dotyczące pośrednictwa pracy.

3. Na statkach niekonwencyjnych, które nie odbywają podróży międzynarodowych, nie stosuje się przepisów dotyczących repatriacji marynarzy.

4. Na statkach niekonwencyjnych marynarska umowa o pracę może przewidywać inne składniki wynagrodzenia niż określone w art. 35 ust. 3.

**Art. 101.** 1. W okresie prowadzenia połowów lub innej działalności związanej bezpośrednio z rybołówstwem czas pracy na statku rybackim może być przedłużony do 14 godzin na dobę i 72 godzin na tydzień.

2. Statek rybacki przebywa w morzu od chwili wyjścia w morze w celu wykonywania rybołówstwa do chwili przybycia do portu, po zakończeniu rybołówstwa. Dzień wyjścia w morze i przybycia do portu uznaje się za dni w morzu.

3. W okresie przebywania statku rybackiego w morzu dopuszcza się wprowadzenie wymiaru i rozkładu czasu pracy uzależnionego od warunków połowowych z zapewnieniem pracownikowi co najmniej sześciogodzinnego nieprzerwanego odpoczynku w ciągu doby. Przerwa między dwoma następującymi po sobie okresami odpoczynku nie może być dłuższa niż 14 godzin.

4. Praca wykonywana według wymiaru i rozkładu czasu pracy określonych w ust. 3 nie jest pracą w godzinach nadliczbowych.

5. Przepisy art. 81 stosuje się odpowiednio.

**Art. 102.** 1. Stosunek pracy na statku rybackim może powstać na mocy spółdzielczej umowy o pracę.

2. Umowę o pracę na statku rybackim można także zawrzeć na okres sezonu połowowego. Pracownikom zatrudnionym na podstawie takiej umowy przysługuje prawo do urlopu wypoczynkowego w wymiarze 2 dni roboczych za każdy przepracowany miesiąc.

3. Umowa o pracę na statku rybackim, oprócz elementów określonych w art. 27, określa również:

- 1) warunki wyżywienia na statku rybackim albo ustalenia dotyczące wypłaty ekwiwalentu za wyżywienie;
- 2) normy przydziału środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego;
- 3) wysokość wynagrodzenia za pozostawanie w gotowości do pracy;
- 4) wysokość wynagrodzenia za dni wolne.

**Art. 103.** 1. Na statkach pełniących stałe pogotowie ratownicze marynarze są obowiązani do prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych oraz do utrzymywania gotowości do podjęcia takich akcji.

2. Marynarze, o których mowa w ust. 1, są obowiązani do wykonywania pracy związanej z wymaganiami służby ratowniczej w wymiarze do 12 godzin na dobę i 40 godzin przeciętnie na tydzień, w przyjętym okresie rozliczeniowym nie dłuższym niż 1 miesiąc.

3. Marynarzom, o których mowa w ust. 1, przysługuje czas odpoczynku w wymiarze nie niższym niż 12 godzin na dobę z zachowaniem gotowości do podjęcia akcji ratowniczej.

4. W czasie odpoczynku, o którym mowa w ust. 3, kapitan statku może zarządzić pracę wynikającą tylko z akcji ratowniczej. Czas prowadzenia akcji ratowniczej wlicza się do czasu pracy.

5. Jeżeli czas akcji ratowniczej zakłóca czas odpoczynku, marynarzowi przysługuje wyrównawczy okres odpoczynku bezpośrednio po zakończeniu akcji ratowniczej.

6. Za każdą godzinę gotowości do podjęcia akcji ratowniczej marynarzom przysługuje wynagrodzenie w wysokości nie niższej niż 18% stawki godzinowej wynikającej z minimalnego wynagrodzenia za pracę ustalonego na podstawie przepisów o minimalnym wynagrodzeniu za pracę.

**Art. 104.** 1. Marynarze, o których mowa w art. 103, pozostają na statku przez okres zmiany liczący 15 dni bez przerwy. Po tym okresie marynarzom udziela się dni wolnych w wymiarze nie niższym niż liczba dni pracy.

2. W miesiącu liczącym 31 dni marynarze jednej zmiany pozostają na statku nieprzerwanie 16 dni. Marynarzom takiej zmiany udziela się dni wolnych w wymiarze co najmniej 16 dni w najbliższym miesiącu liczącym 31 dni.

**Art. 105.** 1. Przepisy art. 103 i art. 104 mogą mieć odpowiednie zastosowanie do statków pełniących stałe pogotowie inne niż stałe pogotowie ratownicze, o ile są na nich zachowane równoważne warunki zatrudnienia.

2. Na statkach pełniących stałe pogotowie i statkach, które muszą w sposób nieprzerwany wykonywać obowiązki specjalnej służby państwowej, można, w celu uzupełnienia składu załogi statku, zatrudniać marynarzy na podstawie marynarskich umów o pracę na zastępstwo.

**Art. 106.** 1. Na statkach szkolnych zatrudnienie marynarza może być uzależnione od posiadania przez niego kwalifikacji przydatnych w pracy dydaktyczno-wychowawczej określonych przez armatora.

2. Czas pracy marynarza posiadającego kwalifikacje, o których mowa w ust. 1, może obejmować pracę na statku i pracę w morskich jednostkach edukacyjnych, o których mowa w art. 74 ust. 2 ustawy o bezpieczeństwie morskim. Dodatek morski przysługuje jedynie za pracę na statku.

**Art. 107.** 1. Na statkach używanych w obsłudze ruchu turystycznego z marynarzami mogą być zawierane marynarskie umowy o pracę na okres sezonu turystycznego.

2. Do pracy na statkach, o których mowa w ust. 1, mogą być stosowane przepisy art. 34.

**Art. 108.** 1. Czas pracy na platformach wiertniczych lub wydobywczych, obsługiwanych przez kolejno wymieniające się załogi lub część załogi, może być przedłużony do 14 godzin na dobę i 84 godzin na tydzień. W takim przypadku, po każdym, nie dłuższym niż 2 tygodnie, nieprzerwanym okresie pracy zapewnia się pracownikowi co najmniej równy okres wolnego od pracy pobytu na lądzie. Za zgodą pracownika, okres pracy może być przedłużony do 3 tygodni.

2. Praca w granicach norm czasu pracy, o których mowa w ust. 1, nie jest pracą w godzinach nadliczbowych, jeżeli liczba godzin pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym nie przekroczy przeciętnie 44 godzin.

3. W przypadku wykonywania pracy zgodnie z ust. 1, przepisów art. 133 Kodeksu pracy nie stosuje się.

## Rozdział 11

### Odpowiedzialność karna

**Art. 109.** 1. Za naruszenie regulaminu pracy i przebywania na statku przez marynarza mogą być stosowane kary porządkowe zgodnie z przepisami Kodeksu pracy, z tym że:

- 1) sprzeciw marynarza wobec zastosowanej kary rozpatruje kapitan statku;
- 2) w przypadku gdy naruszenie nastąpiło w porcie będącym siedzibą armatora, sprzeciw marynarza wobec zastosowanej kary rozpatruje armator;
- 3) kapitan statku nie może zastosować kary po upływie 7 dni od dnia, w którym dowiedział się o naruszeniu, nie później niż po upływie 3 miesięcy od dnia naruszenia;
- 4) przed zastosowaniem kary kapitan statku jest obowiązany zasięgnąć opinii przedstawiciela załogi statku, jeżeli został wybrany;
- 5) w okresie podróży morskiej uznanie kary za niebyłą może nastąpić także na wniosek przedstawiciela załogi statku, jeżeli został wybrany.

2. Marynarz lub przedstawiciel załogi statku może, w terminie 7 dni od dnia podjęcia przez kapitana statku decyzji o odrzuceniu sprzeciwu wobec zastosowanej kary, złożyć na piśmie uzasadniony protest w tej sprawie do kapitana statku. W takim przypadku kapitan statku przekazuje sprawę do rozpatrzenia armatorowi. Armator podejmuje decyzję o odrzuceniu sprzeciwu, w uzgodnieniu z organizacją związkową reprezentującą marynarza, w terminie 14 dni od dnia przybycia marynarza do miejsca zawarcia marynarskiej umowy o pracę.

3. Armator może ukarać kapitana statku w terminie 30 dni od dnia jego przybycia do siedziby armatora, nie później niż po upływie 9 miesięcy od dnia naruszenia regulaminu pracy i przebywania na statku.

**Art. 110.** 1. Kto, będąc armatorem lub działając w jego imieniu, narusza przepisy o:

- 1) przechowywaniu na statku kopii marynarskiej umowy o pracę przez okres, w którym marynarz jest wpisany na listę załogi statku,
- 2) przechowywaniu na statku wzoru marynarskiej umowy o pracę, układu zbiorowego pracy lub regulaminu wynagradzania,
- 3) wpisach i adnotacjach dokonywanych na liście załogi statku,
- 4) przeprowadzaniu oceny i dokumentowaniu analizy ryzyka zawodowego związanego z wykonywaniem pracy na poszczególnych stanowiskach pracy na statku,

- 5) informowaniu marynarzy o wynikach przeprowadzonej oceny ryzyka zawodowego, stosowaniu niezbędnych środków profilaktycznych oraz szkoleniu marynarzy w zakresie ochrony przed zagrożeniami,
- 6) informowaniu marynarzy o zagrożeniach stwarzanych przez towary niebezpieczne przewożone na statku, środkach zapobiegawczych i procedurach postępowania z nimi na wypadek zagrożenia oraz zasadach udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej w przypadku wystąpienia niepożądanych skutków tych zagrożeń

– podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za ubiegły rok, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” do celów emerytalnych i rentowych.

2. Tej samej karze podlega kapitan statku, który:

- 1) dokonuje wpisów do książeczki żeglarskiej z naruszeniem art. 8 ust. 2;
- 2) nie dokonuje wymaganych wpisów w dzienniku pokładowym;
- 3) narusza przepisy o rozpatrywaniu skarg dotyczących warunków pracy i życia marynarzy na statku;
- 4) nie przeprowadza kontroli zapasów żywności i wody przeznaczonej do spożycia, miejsc przechowywania żywności i wody przeznaczonej do spożycia, kuchni na statku oraz sprzętu do przyrządzania i wydawania posiłków;
- 5) nie umieszcza w dostępnym miejscu na statku informacji o rozkładzie czasu pracy dla każdego stanowiska na statku;
- 6) nie zapewnia przeszkolenia marynarza w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy na statku przed dopuszczeniem go do pracy na określonym stanowisku pracy;
- 7) nie ustala okoliczności i przyczyn wypadku przy pracy;
- 8) nie zawiadamia armatora o wypadku przy pracy lub podejrzeniu choroby zawodowej na statku.

3. Tej samej karze podlega ten, kto:

- 1) wydaje marynarzowi świadectwo zdrowia, nie będąc do tego uprawnionym;
- 2) nie zawiadamia dyrektora urzędu morskiego o okolicznościach, o których mowa w art. 14 ust. 3;
- 3) nie przedkłada dyrektorowi urzędu morskiego książeczki żeglarskiej podlegającej unieważnieniu;

- 4) nie zawiadamia organu inspekcyjnego, zgodnie z obowiązkiem wyrażonym w art. 24 ust. 1 oraz art. 99 ust. 8;
- 5) nie udostępnia organom administracji morskiej, na ich żądanie, wykazu osób, o którym mowa w art. 25 ust. 1;
- 6) utrudnia marynarzowi dostęp do obiektów, urządzeń i udogodnień socjalnych na lądzie;
- 7) nie zapewnia poufności źródła otrzymanej skargi w przypadku złożenia skargi przez marynarza.

**Art. 111.** 1. Kto, prowadząc agencję zatrudnienia:

- 1) nie odstępuje od realizacji oferty pracy na statku, składanej przez armatora, w przypadku braku dołączonych do oferty pracy dokumentów, o których mowa w art. 20 ust. 2,
- 2) nie odstępuje od realizacji oferty pracy na statku, w przypadku uzyskania informacji, o których mowa w art. 24 ust. 1,
- 3) świadczy usługi pośrednictwa pracy bez dokumentu uprawniającego do kierowania marynarzy do pracy na statkach, wydanego przez właściwego dyrektora urzędu morskiego,
- 4) nie posiada 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

– podlega karze grzywny.

2. Tej samej karze podlega ten, kto prowadząc pośrednictwo pracy pobrał bezpośrednio lub pośrednio od osoby poszukującej pracy na statku opłatę za czynności związane z pośrednictwem pracy oraz ten, kto nie zapewnił, aby osoba poszukująca pracy na statku nie ponosiła kosztów bezpośrednio związanych ze skierowaniem do pracy za granicą, w tym kosztów dojazdu na statek i powrotu do miejsca repatriacji wskazanego w marynarskiej umowie o pracę, wydania wizy, badań lekarskich oraz tłumaczenia dokumentów.

**Art. 112.** Kto, będąc armatorem:

- 1) nie pokrywa kosztów badania lekarskiego przeprowadzanego w celu wydania marynarzowi świadectwa zdrowia, o którym mowa w art. 4,
- 2) nie wypłaca marynarzowi świadczenia, o którym mowa w art. 32, lub odszkodowania w przypadku zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku w inny sposób,



- 3) nie pokrywa kosztów poniesionych przez marynarza, pozostających w bezpośrednim związku z przesunięciem terminu urlopu wypoczynkowego lub odwołaniem z urlopu wypoczynkowego,
- 4) nie zapewnia, aby pomieszczenia pracy i pomieszczenia mieszkalne, rekreacyjne, higieniczno-sanitarne oraz mesy na statku spełniały wymagania określone w Konwencji MLC w zakresie powierzchni, oświetlenia, czystości powietrza, dopuszczalnego hałasu i drgań,
- 5) nie pokrywa kosztów związanych z chorobą lub uszkodzeniem ciała marynarza oraz kosztów opieki medycznej, o których mowa w art. 73 ust. 1, lub kosztów sprowadzenia zwłok w przypadku śmierci marynarza, o których mowa w art. 73 ust. 3,
- 6) nie posiada ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, o którym mowa w art. 74

– podlega karze grzywny.

**Art. 113.** 1. Kto, będąc armatorem lub działając w jego imieniu:

- 1) zatrudnia na statku osobę, która nie ukończyła 18. roku życia, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w art. 3 ust. 3,
- 2) zatrudnia na statku marynarza, nie wpisując go na listę załogi statku

– podlega karze grzywny.

2. Tej samej karze podlega ten, kto na statku zatrudnia marynarza bez marynarskiej umowy o pracę albo nieposiadającego odpowiednich dokumentów potwierdzających kwalifikacje zawodowe niezbędne do zajmowania stanowiska na statku, młodocianego w celu innym niż przygotowanie zawodowe, a także nieposiadającego aktualnego świadectwa zdrowia, z zastrzeżeniem art. 6 ust. 2 i 3, oraz ważnej książeczki żeglarskiej.

**Art. 114.** 1. Kto, będąc armatorem lub działając w jego imieniu, kieruje marynarza, bez jego zgody wyrażonej na piśmie, do pracy na statku udającym się w podróż morską do strefy konfliktów zbrojnych, podlega karze grzywny.

2. Tej samej karze podlega armator, który w przypadku gdy o skierowaniu statku do strefy konfliktów zbrojnych postanowiono po rozpoczęciu podróży morskiej, uniemożliwia marynarzowi, który nie wyraził zgody, zejście ze statku przed osiągnięciem tej strefy.

**Art. 115.** 1. Kto, będąc armatorem lub działając w jego imieniu, narusza przepisy:

- 1) o wymaganej formie i treści marynarskiej umowy o pracę,

- 2) dotyczące okresów zatrudnienia marynarza na podstawie marynarskiej umowy o pracę na czas określony, określonych w art. 26 ust. 3,
  - 3) o czasie pracy i odpoczynku marynarza,
  - 4) dotyczące procedur rozpatrywania skarg marynarzy, określonych w art. 97 i art. 99
- podlega karze grzywny.

2. Tej samej karze podlega ten, kto będąc armatorem lub działając w jego imieniu:

- 1) uniemożliwia marynarzowi zapoznanie się z treścią marynarskiej umowy o pracę przed jej podpisaniem;
- 2) nie informuje marynarza o warunkach marynarskiej umowy o pracę przed jej podpisaniem;
- 3) nie udziela marynarzowi wyjaśnień w razie wątpliwości dotyczących marynarskiej umowy o pracę przed jej podpisaniem;
- 4) nie wypłaca w ustalonym terminie wynagrodzenia za pracę lub innego świadczenia związanego z pracą na statku marynarzowi albo uprawnionym członkom rodziny, wysokość tego wynagrodzenia lub świadczenia bezpodstawnie obniża lub dokonuje bezpodstawnych potrąceń;
- 5) nie udziela przysługującego marynarzowi urlopu wypoczynkowego lub urlopu wyrównawczego lub bezpodstawnie obniża wymiar tego urlopu;
- 6) dokonuje potrąceń kosztów repatriacji z wynagrodzenia za pracę marynarza lub innych świadczeń wynikających z marynarskiej umowy o pracę, z wyjątkiem sytuacji, o których mowa w art. 59 ust. 3.

**Art. 116.** Kto, będąc armatorem lub działając w jego imieniu:

- 1) nie dokonuje repatriacji marynarza w przypadkach, o których mowa w art. 58 ust. 1,
- 2) nie zapewnia, aby stanowiska pracy, maszyny, instalacje i urządzenia na statku zapewniały bezpieczne i higieniczne warunki pracy i życia marynarzy oraz innych osób znajdujących się na statku, w szczególności nie stwarzały zagrożeń wypadkami lub zagrożeń dla zdrowia w wyniku narażenia na czynniki niebezpieczne, szkodliwe lub uciążliwe w środowisku pracy,
- 3) nie zapewnia marynarzowi bezpłatnego wyżywienia o odpowiedniej jakości i wody przeznaczonej do spożycia,
- 4) nie dostarcza członkom załogi statku nieodpłatnie środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego, zabezpieczających przed działaniem niebezpiecznych i

szkodliwych dla zdrowia czynników występujących w środowisku pracy na morzu oraz nie informuje ich o sposobach posługiwania się tymi środkami,

- 5) nie zapewnia marynarzowi dostępu do opieki medycznej, o której mowa w art. 70 ust. 1 i 2,
- 6) nie zapewnia, aby na statku, o którym mowa w art. 71 ust. 2, był zatrudniony lekarz,
- 7) nie zapewnia, aby w składzie załogi statku, o którym mowa w art. 71 ust. 3, znajdował się co najmniej jeden marynarz przeszkolony w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym

– podlega karze grzywny.

**Art. 117.** 1. Do właściwości organów oraz trybu wymierzania i ściągania kar pieniężnych, o których mowa w art. 110, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2013 r. poz. 934 i 1014).

2. Orzekanie w sprawach o czyny, o których mowa w art. 111–116, następuje w trybie przepisów ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 395, z późn. zm.<sup>8)</sup>).

## Rozdział 12

### Zmiany w przepisach obowiązujących

**Art. 118.** W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.<sup>9)</sup>) w art. 21:

- 1) w ust. 1 po pkt 23b dodaje się pkt 23c w brzmieniu:

„23c) dochody marynarzy, którzy są obywatelami państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, uzyskane z tytułu pracy na statkach morskich o polskiej przynależności używanych do przewozu ładunku lub pasażerów w żegludze międzynarodowej, w rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym, wykonywanej łącznie

<sup>8)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 765 i 1247, z 2014 r. poz. 486, 579, 786 i 969 oraz z 2015 r. poz. 21, 396 i 841.

<sup>9)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 362, 440, 596, 769, 1278, 1342, 1448, 1529 i 1540, z 2013 r. poz. 888, 985, 1036, 1287, 1304, 1387 i 1717, z 2014 r. poz. 223, 312, 567, 598, 773, 915, 1052, 1215, 1328, 1563, 1644, 1662 i 1863 oraz z 2015 r. poz. 73, 211, 251, 478, 693, 699 i 860.

przez okres przekraczający 183 dni w roku podatkowym, z wyjątkiem marynarzy zatrudnionych na:

- a) holownikach, na których mniej niż 50% czasu pracy faktycznie wykonywanej przez holownik w ciągu roku stanowił przewóz ładunku lub pasażerów drogą morską,
- b) pogłębiarkach, na których mniej niż 50% czasu pracy faktycznie wykonywanej przez pogłębiarkę w ciągu roku stanowił przewóz wydobytego materiału drogą morską;”;

2) dodaje się ust. 35 w brzmieniu:

„35. Zwolnienie, o którym mowa w ust. 1 pkt 23c, ma zastosowanie pod warunkiem złożenia urzędowi skarbowemu, o którym mowa w art. 45 ust. 1b, nie później niż w terminie określonym w art. 45 ust. 1, zaświadczenia lub zaświadczeń, o których mowa w art. 85 ustawy z dnia ... o pracy na morzu (Dz. U. poz. ...).”.

**Art. 119.** W ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179) w art. 9 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Podmiot zarządzający portem może przeznaczyć część przychodów z tytułu opłat portowych, do wysokości 0,005 euro za jednostkę pojemności brutto (GT) statku, na działalność komisji socjalnych, o których mowa w art. 87 ustawy z dnia ... o pracy na morzu (Dz. U. poz. ...).”.

**Art. 120.** W ustawie z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 581) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 68 po ust. 8 dodaje się ust. 8a w brzmieniu:

„8a. W przypadku marynarzy będących osobami, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 1 i 2, z wyłączeniem osób przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie zgody na pobyt ze względów humanitarnych lub zgody na pobyt tolerowany, oraz w pkt 2a, z wyłączeniem osób korzystających z ochrony czasowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, do okresu, o którym mowa w ust. 8, nie wlicza się okresu ich zatrudnienia na statkach morskich o obcej przynależności.”;

2) w art. 83 w ust. 3 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) przychód ubezpieczonego wolny od podatku dochodowego na podstawie art. 21 ust. 1 pkt 23c oraz pkt 46 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, od którego płatnik nie oblicza zaliczki na ten podatek.”.

**Art. 121.** W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 611) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 5 po pkt 34 dodaje się pkt 34a w brzmieniu:

„34a) Kodeksie ISPS – należy przez to rozumieć Międzynarodowy kodeks ochrony statków i obiektów portowych, określony w rozdziale XI-2 Konwencji SOLAS;”;

2) w art. 18 ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Inspektorem inspekcji państwa bandery może być osoba, która posiada kwalifikacje, doświadczenie i wiedzę w zakresie wymagań dotyczących bezpieczeństwa statków oraz zagadnień objętych Konwencją MLC.”;

3) w art. 27 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji państwa bandery, że stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, życia lub środowiska morskiego, albo warunki pracy lub życia marynarzy nie spełniają wymagań określonych w Konwencji MLC, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zatrzymuje statek, zabrania użycia statku lub wstrzymuje operacje, podczas których zostały stwierdzone nieprawidłowości, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć, mając na uwadze stopień stwarzanego zagrożenia. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.”;

4) w art. 40 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję bardziej szczegółową w każdym przypadku, gdy w wyniku inspekcji wstępnej występują wyraźne powody, aby stwierdzić, że stan statku, jego wyposażenia lub skład i kwalifikacje załogi statku oraz warunki życia i pracy na statku nie spełniają wymagań określonych w umowach międzynarodowych.”;

5) po art. 40 dodaje się art. 40a w brzmieniu:

„Art. 40a. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku bardziej szczegółowej inspekcji, że warunki życia i pracy na statku nie są zgodne z wymaganiami określonymi w Konwencji MLC, organ inspekcyjny informuje kapitana statku o stwierdzonych uchybieniach oraz o terminach, w których należy je usunąć.

2. W przypadku gdy uchybienia, o których mowa w ust. 1, są znaczące lub dotyczą informacji, o której mowa w art. 56a ust. 1, organ inspekcyjny informuje właściwe organizacje zrzeszające odpowiednio marynarzy lub armatorów.”;

6) w art. 43:

a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających lub dla środowiska morskiego albo gdy warunki życia i pracy marynarzy na statku stwarzają wyraźne zagrożenie dla ich bezpieczeństwa, zdrowia lub ochrony lub występują uchybienia stanowiące poważne lub powtarzające się naruszenie wymagań określonych w Konwencji MLC, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, biorąc pod uwagę stopień stworzonego zagrożenia, zatrzymuje statek lub wstrzymuje operacje, podczas których zostały stwierdzone nieprawidłowości, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć”;

b) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. W przypadku wydania decyzji o zatrzymaniu statku ze względu na poważne lub powtarzające się naruszenia wymagań określonych w Konwencji MLC, lub z uwagi na to, że warunki życia i pracy marynarzy na statku stwarzają wyraźne zagrożenie dla ich bezpieczeństwa, zdrowia lub ochrony, organ inspekcyjny niezwłocznie powiadamia o tym administrację państwa bandery, zwracając się z prośbą o ustosunkowanie się w określonym terminie do stwierdzonych uchybień oraz informując o możliwości udziału w inspekcji jej przedstawiciela. Organ inspekcyjny niezwłocznie informuje również armatora oraz reprezentatywne organizacje zrzeszające odpowiednio marynarzy lub armatorów w państwie portu.”;

7) w art. 45 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Decyzję o zwolnieniu statku z zatrzymania oraz decyzję o cofnięciu wstrzymania operacji wydaje organ inspekcyjny po ponownej inspekcji statku, jeżeli stwierdził usunięcie uchybień lub zaakceptował plan działań naprawczych, który zostanie niezwłocznie wdrożony. Przed zaakceptowaniem planu działań naprawczych organ inspekcyjny może skonsultować się z administracją państwa bandery statku.”;

8) po art. 56 dodaje się art. 56a w brzmieniu:

„Art. 56a. 1. Członek załogi statku może poinformować organ inspekcyjny o naruszeniu wymagań określonych w Konwencji MLC, w tym praw marynarzy. W takim przypadku inspektor organu inspekcyjnego podejmuje działania w celu wstępnej oceny otrzymanej informacji, z zapewnieniem poufności informacji i bez ujawniania tożsamości podmiotu składającego informację, zwaną dalej „skargą”.

2. Wstępna ocena skargi, w zależności od jej charakteru, obejmuje sprawdzenie, czy skorzystano z procedur wnoszenia skarg na statkach przewidzianych w Konwencji MLC. Inspektor może również przeprowadzić bardziej szczegółową inspekcję.

3. Inspektor zapewnia, jeżeli to możliwe, rozpatrzenie skargi na statku.

4. W przypadku gdy w wyniku oceny, o której mowa w ust. 1, lub w wyniku przeprowadzonej inspekcji zostaną wykazane uchybienia uzasadniające zatrzymanie statku, organ inspekcyjny zatrzymuje statek.

5. W pozostałych przypadkach oraz gdy skarga członka załogi statku dotycząca naruszenia wymagań określonych w Konwencji MLC nie została rozpatrzona na statku, inspektor niezwłocznie powiadamia o tym właściwy organ państwa bandery statku, zwracając się o ustosunkowanie się w określonym terminie i przedstawienie planu działań naprawczych.

6. W przypadku gdy nie udało się rozstrzygnąć skargi w wyniku działań podjętych zgodnie z ust. 5, aby zapewnić zachowanie otrzymanych od członka załogi statku informacji oraz przekazanie ich stronom zainteresowanym skorzystaniem z możliwości odwołania od wyniku rozstrzygnięcia skargi w sposób przewidziany prawem, organ inspekcyjny, w sprawach objętych zakresem Konwencji MLC, przekazuje kopię raportu z inspekcji, wraz z otrzymanymi w wyznaczonym terminie odpowiedziami właściwych organów państwa bandery statku, Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy oraz właściwym organizacjom zrzeszającym odpowiednio marynarzy lub armatorów.

7. Do dnia 1 kwietnia każdego roku organ inspekcyjny przekazuje Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy informację o liczbie skarg, które wpłynęły w danym roku oraz sposobie ich załatwienia, w szczególności, o liczbie skarg uznanych za bezzasadne, oraz liczbie skarg uznanych za zasadne, w tym załatwionych i niezałatwionych, a także informację o liczbie zatrzymań statków, których przyczyną były uchybienia z zakresu Konwencji MLC.”;

9) po art. 57 dodaje się art. 57a w brzmieniu:

„Art. 57a. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji, że na statku podnoszącym banderę państwa członkowskiego Unii Europejskiej doszło do niebudzącego wątpliwości naruszenia przepisów prawa Unii Europejskiej, jeżeli ma to zastosowanie, organ inspekcyjny niezwłocznie informuje odpowiednie organy państwa bandery, instytucje międzynarodowe lub inne podmioty, aby mogły podjąć właściwe działania.”;

10) w art. 80:

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

„1a. Przy ustalaniu składu załogi statku dyrektor urzędu morskiego bierze pod uwagę wymagania zawarte w Konwencji SOLAS, w tym w szczególności w Kodeksie ISM oraz Kodeksie ISPS, a także potrzebę unikania i minimalizowania, o ile to możliwe, wydłużonego czasu pracy na statku, w celu zapewnienia odpowiedniego odpoczynku i ograniczenia zmęczenia marynarzy.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi statku oraz warunki ustalania składu załogi statku przez dyrektora urzędu morskiego, mając na uwadze postanowienia Konwencji SOLAS dotyczące minimalnej bezpiecznej obsady statku oraz wymagania Konwencji MLC określające warunki pracy i życia na statku, w tym konieczność zapewnienia w jej składzie lekarza i kucharza, a także zapewnienie jego bezpiecznej eksploatacji.”;

11) w art. 127 w ust. 1 pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) prowadzi statek morski lub statek żeglugi śródlądowej, jacht morski lub śródlądowy, lub wykonuje obowiązki w zakresie bezpieczeństwa statku, jego ochrony lub zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska morskiego, w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego”.

## Rozdział 13

### Przepisy przejściowe i końcowe

**Art. 122.** Z dniem wejścia w życie ustawy marynarze w rozumieniu przepisów ustawy uchylanej w art. 130 stają się marynarzami w rozumieniu niniejszej ustawy.



**Art. 123.** Umowy o pracę zawarte z marynarzami na podstawie ustawy uchylanej w art. 130 przekształcają się w marynarskie umowy o pracę w rozumieniu niniejszej ustawy.

**Art. 124.** Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

**Art. 125.** 1. Książeczka żeglarska wystawiona na czas nieokreślony zachowuje ważność przez okres 10 lat od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Za wystawienie książeczki żeglarskiej zgodnie z przepisami dotychczasowymi pobiera się opłatę w wysokości określonej w niniejszej ustawie.

3. Książeczka żeglarska według wzoru określonego w przepisach dotychczasowych może być wystawiana do czasu wyczerpania zapasów druków, nie dłużej jednak niż przez rok od dnia wejścia w życie ustawy.

**Art. 126.** 1. Lista załogi statku wystawiona zgodnie z przepisami dotychczasowymi zachowuje ważność przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Ewidencja czasu pracy, czasu pracy w nocy i czasu wypoczynku po pracy prowadzona na formularzu według wzoru określonego w przepisach dotychczasowych zachowuje ważność przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

**Art. 127.** Armator jest obowiązany uzyskać, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, Morski Certyfikat Pracy lub Tymczasowy Morski Certyfikat Pracy dla statku spełniającego wymagania, o których mowa w art. 92 ust. 1.

**Art. 128.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 16, art. 19 ust. 4, art. 57 ust. 7 i art. 57a ust. 3 ustawy uchylanej w art. 130, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 15, art. 36 ust. 6, art. 50 ust. 4 i art. 95 ust. 10 niniejszej ustawy, nie dłużej jednak niż przez okres 6 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

**Art. 129.** 1. W latach 2016–2025 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi w:

- 1) 2016 r. – 48 300,00 zł;
- 2) 2017 r. – 1 400,00 zł;
- 3) 2018 r. – 1 400,00 zł;
- 4) 2019 r. – 1 400,00 zł;
- 5) 2020 r. – 48 300,00 zł;

- 6) 2021 r. – 1 400,00 zł;
- 7) 2022 r. – 1 400,00 zł;
- 8) 2023 r. – 1 400,00 zł;
- 9) 2024 r. – 48 300,00 zł;
- 10) 2025 r. – 1 400,00 zł.

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o których mowa w ust. 1, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące, polegające na racjonalizacji wykonywania działań.

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz wdrożenia mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 2, jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

**Art. 130.** Traci moc ustawa z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 430).

**Art. 131.** Przepisy art. 85 niniejszej ustawy oraz art. 21 ust. 1 pkt 23c i ust. 35 ustawy zmienianej w art. 118, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się do dochodów uzyskanych począwszy od roku, w którym Komisja Europejska wydała pozytywną decyzję o zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym, i obowiązuje w okresie jej obowiązywania.

**Art. 132.** Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.

## UZASADNIENIE

### *I. Część ogólna*

W polskim prawie warunki pracy i życia na statkach morskich reguluje ustawa z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 430), zwana dalej „ustawą o pracy na morskich statkach handlowych”. Ustawa ta nie spełnia jednak wymagań wynikających z prawa międzynarodowego. Istnieje zatem pilna potrzeba opracowania nowego aktu prawnego, który zapewni wykonanie zobowiązań wynikających z przepisów międzynarodowych.

Na gruncie prawa międzynarodowego warunki pracy i życia na statkach morskich zostały uregulowane w przyjętej w 2006 r. przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO) Konwencji o pracy na morzu, zwanej dalej „Konwencją MLC”. Jej celem jest określenie minimalnych wymagań dla marynarzy do pracy na statku (tytuł 1), a także wprowadzenie regulacji dotyczącej warunków zatrudnienia (tytuł 2), zakwaterowania, zaplecza rekreacyjnego i wyżywienia (tytuł 3), ochrony zdrowia, opieki medycznej, opieki społecznej i zabezpieczenia społecznego (tytuł 4). Konwencja MLC zawiera także przepisy mające na celu zapewnienie egzekwowania jej postanowień na statkach (tytuł 5). Konwencja MLC przewiduje kompleksowe prawa i ochronę w miejscu pracy dla wszystkich marynarzy, niezależnie od ich obywatelstwa i bandery statku.

Konwencja MLC obejmuje swoim zakresem 36 wcześniej uchwalonych konwencji dotyczących tego sektora gospodarki, 1 protokół i 31 zaleceń. Konwencja MLC została ratyfikowana przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 27 grudnia 2011 r. i weszła w życie w dniu 20 sierpnia 2013 r. Dla zapewnienia jej skuteczności w polskim porządku prawnym konieczne są zmiany w obowiązującym prawie.

Projekt ustawy o pracy na morzu, zwany dalej „projektem ustawy”, ma na celu wdrożenie do polskiego porządku prawnego Konwencji MLC. Ponadto projekt ustawy będzie stanowił transpozycję następujących aktów prawnych UE:

1) dyrektywy Rady 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach (Dz. Urz. WE L 113 z 30.04.1992, str. 19, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 2, str. 21, z późn. zm.);

Dyrektywa ma na celu zapewnienie opieki medycznej na morzu poprzez zachowanie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia marynarzy oraz zapewnienie odpowiedniego wyposażenia medycznego na statku.

2) dyrektywy Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) – Załącznik: Umowa Europejska w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy (Dz. Urz. WE L 167 z 02.07.1999, str. 33, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 3, str. 363, z późn. zm.);

Specyfika sektora morskiego wymaga przyjęcia szczegółowych zasad, które są inne od tych określonych w dyrektywie 2003/88/WE dotyczącej organizacji czasu pracy.

3) dyrektywy 1999/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. dotyczącej egzekwowania przepisów odnoszących się do godzin pracy marynarzy na pokładach statków zawijających do portów Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 14 z 20.01.2000, str. 29; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 3, str. 407);

Celem dyrektywy jest zapewnienie równego traktowania marynarzy na wszystkich statkach zawijających do portów UE.

4) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008, str. 33, z późn. zm.);

Transpozycja dotyczy art. 15 ww. dyrektywy dotyczącego zdatości do służby marynarzy, w tym okresów odpoczynku.

5) dyrektywy Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE (Dz. Urz. UE L 124 z 20.05.2009, str. 30), zwanej dalej „dyrektywą Rady 2009/13/WE”;

Dyrektywa zakłada wdrożenie w państwach członkowskich UE Konwencji MLC.

6) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57, z późn. zm.);

Dyrektywa przewiduje kontrolę wymagań w zakresie życia i pracy na morzu określonych w Konwencji MLC na statkach obcych bander wpływających do polskich portów, co pozwoli na zapewnienie bezpieczeństwa na wodach UE oraz uniknięcie nierównej konkurencji ze strony statków obcych bander.

7) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE z dnia 20 listopada 2013 r. dotyczącej pewnych obowiązków państwa bandery w zakresie zgodności z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r. oraz jej egzekwowania (Dz. Urz. UE L 329 z 10.12.2013, str. 1).

Dyrektywa przewiduje kontrolę wymagań w zakresie życia i pracy na morzu określonych w Konwencji MLC na statkach podnoszących bandery państw członkowskich UE.

Wejście w życie projektu ustawy stanowi szansę na podniesienie konkurencyjności oraz zwiększenie udziału polskich marynarzy na międzynarodowym morskim rynku pracy przez poprawę otoczenia prawnego polegającą na ochronie zatrudnienia marynarzy (przez wprowadzenie do projektu ustawy odpowiednich instytucji prawnych określonych postanowieniami Konwencji MLC i prawem UE), a także powiązanie pomocy publicznej dla transportu morskiego (*Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego*<sup>1)</sup>) z możliwościami zatrudnienia polskich marynarzy na statkach, które armatorzy zdecydują się eksploatować pod polską banderą.

## **II. Część szczegółowa**

Projekt ustawy obejmuje zagadnienia dotyczące minimalnych wymagań dla marynarzy do pracy na statku, pośrednictwa pracy, warunków zatrudnienia, warunków pracy i życia na statku, szczególnych uprawnień i obowiązków marynarza i armatora, ochrony zdrowia i ochrony socjalnej, dokumentów wymaganych przez Konwencję MLC, procedur wnoszenia i rozpatrywania skarg, pracy na statkach nieobjętych Konwencją MLC oraz odpowiedzialności karnej.

W projekcie ustawy przyjęto podział tematyczny na następujące rozdziały:

### 1. Przepisy ogólne

<sup>1)</sup> Komunikat Komisji C(2004)43 (Dz. Urz. UE C 13 z 17.01.2004, str. 3).

2. Minimalne wymagania dla marynarzy do pracy na statku
3. Pośrednictwo pracy
4. Warunki zatrudnienia i organizacja pracy na statku
5. Warunki pracy i życia na statku
6. Ochrona zdrowia i ochrona socjalna
7. Szczególne obowiązki i uprawnienia marynarza i armatora
8. Dokumenty MLC oraz inspekcje i kontrole na statku
9. Procedury wnoszenia i rozpatrywania skarg
10. Praca na statkach niekonwencyjnych
11. Odpowiedzialność karna
12. Zmiany w przepisach obowiązujących
13. Przepisy przejściowe i końcowe

## **Rozdział 1. Przepisy ogólne**

W rozdziale tym zawarto przepisy stanowiące o właściwości przedmiotowej ustawy.

**Art. 1** wskazuje, że ustawa reguluje prawa i obowiązki stron stosunku pracy na statkach morskich o polskiej przynależności, pośrednictwo pracy dla osób poszukujących pracy na statkach morskich, wymagania dotyczące dokumentów związanych z pracą na statkach morskich, warunki pracy i życia marynarzy na statkach morskich o polskiej przynależności, ochronę zdrowia i ochronę socjalną marynarzy. Projekt ustawy ma zastosowanie do statków morskich przeznaczonych lub używanych do prowadzenia działalności gospodarczej oraz statków niekonwencyjnych, o których mowa w art. 2 pkt 6 w zakresie w niej określonym. Projektowana ustawa nie ma zastosowania do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji. W zakresie nieuregulowanym w ustawie do stosunków pracy stosuje się przepisy ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2014 r. poz. 1502, z późn. zm.) i inne przepisy prawa pracy.

**Art. 2** zawiera definicje stosowane w projekcie ustawy.

Wprowadzono definicje:

1) armatora – którym w rozumieniu art. 7 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758, z późn. zm.) jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym oraz właściciel statku albo zarządzający statkiem, agent lub czarterujący statek bez załogi, który przejął od właściciela statku odpowiedzialność za jego eksploatację oraz przyjął obowiązki

armatora wynikające z ustawy i ponosi wyłączną odpowiedzialność z tego tytułu bez względu na to, czy jakikolwiek inny podmiot wypełnia niektóre obowiązki w imieniu armatora.

Ta rozszerzona, w stosunku do Kodeksu morskiego, definicja oparta jest na definicji, którą posługuje się Konwencja MLC, i odpowiada coraz powszechniejszej w żegludze oceanicznej praktyce powierzania przez armatorów (w rozumieniu Kodeksu morskiego) tzw. zarządu załogowego podmiotom zewnętrznym. Podmiot taki, tzw. zarządzający załogą, przyjmuje na siebie obowiązki armatora przewidziane w Konwencji MLC, a więc staje się armatorem w rozumieniu tej Konwencji. Nie uprawia on jednak żeglugi statkiem we własnym imieniu, nie jest zatem armatorem w rozumieniu Kodeksu morskiego.

Podkreślić należy jednak, że w żegludze bliskiego zasięgu oraz żegludze przybrzeżnej armatorem w rozumieniu Konwencji MLC oraz Kodeksu morskiego jest najczęściej ten sam podmiot – stąd za uzasadnione przyjęto rozwiązanie polegające na odesłaniu do definicji Kodeksu morskiego i jej rozszerzenie w projektowanej ustawie;

2) marynarskiej umowy o pracę – umowy o pracę na statku zawartej między marynarzem a armatorem, na podstawie której marynarz zostaje zatrudniony zgodnie z wymaganiami w zakresie warunków pracy i życia na statku przewidzianymi w Konwencji MLC. Umowa ta zawiera dodatkowe elementy wykraczające poza standardowe przepisy dotyczące umowy o pracę wynikające z Kodeksu pracy, stąd wprowadzenie innej nazwy tej umowy;

3) marynarza – osoby posiadającej kwalifikacje zawodowe określone w rozdziale 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 611), a także każdej innej osoby zatrudnionej na statku, np. będzie to barman, kelner, pokojówka, pracujący na promach czy statkach turystycznych. Z definicji „marynarza” wyłączono natomiast, zgodnie ze wskazaniem rezolucji VII przyjętej na 94. sesji MOP w 2006 r., osoby niebędące członkami załogi statku, które zwykle pracują na lądzie, ale okazjonalnie mogą być zaangażowane do wykonania na statku pracy niezwiązanej z żeglugą morską. Może to być na przykład stolarz, który podczas danej podróży morskiej wykonuje naprawy mebli, lub znany piosenkarz zaangażowany na statku pasażerskim na czas nocy sylwestrowej. Osoby takie nie będą musiały ubiegać się o książeczkę żeglarską lub świadectwo zdrowia, w przypadku gdy zostaną

zaangażowane na statku. Definicja marynarza będzie podlegała konsultacjom z partnerami społecznymi;

4) podróży morskiej – podróży marynarza na statku, podczas której jest on zatrudniony. Wprowadzenie definicji wynika z charakteru zatrudnienia na morzu;

5) praktykanta – ucznia szkoły ponadgimnazjalnej lub studenta uczelni, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, który w celu odbycia praktyki zawodowej na statku szkolnym, którego ta szkoła lub uczelnia jest armatorem, albo na statku innego armatora jest zatrudniony na statku. Podstawą tego zatrudnienia jest umowa zawarta między szkołą lub uczelnią a armatorem;

6) statku niekonwencyjnego – statku, do którego nie ma zastosowania Konwencja MLC (w tym jest to m.in. statek używany wyłącznie do celów naukowo-badawczych lub sportowych, statek pełniący wyłącznie specjalną służbę państwową, statek rybacki, statek uprawiający żeglugę śródlądową, statek uprawiający żeglugę na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej z wyjątkiem wyłącznej strefy ekonomicznej, jacht morski, a także platforma wiertnicza lub wydobywcza). Pojęcie to zostało wprowadzone do projektu ustawy z uwagi na konieczność uregulowania kwestii pracy na innych statkach niż statek, co do których ze względu na specyfikę pracy nie mogą odnosić się przepisy Kodeksu pracy i inne przepisy prawa pracy.

## **Rozdział 2. Minimalne wymagania dla marynarzy do pracy na statku**

Rozdział ten określa minimalne wymagania dla marynarzy do pracy na statku.

Zgodnie z **art. 3** na statku mogą być zatrudnione osoby, które ukończyły 18 lat. Marynarz może być zatrudniony na statku, jeżeli posiada dokumenty potwierdzające kwalifikacje zawodowe niezbędne do zajmowania stanowiska na statku oraz ważne świadectwo zdrowia. Kwalifikacje zawodowe niezbędne do zajmowania stanowisk na statku określają przepisy ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim. Jednym z wymogów zatrudnienia na statku jest posiadanie ważnej książeczki żeglarskiej. Projekt ustawy dopuszcza zatrudnienie na statku młodocianego, który ukończył 16 lat, wyłącznie w celu przygotowania zawodowego. Na statku mogą odbywać praktykę zawodową uczniowie szkół ponadgimnazjalnych i studenci, zgodnie z programem nauczania szkoły lub kształcenia na kierunku studiów wyższych w uczelni, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.



**Art. 4** dotyczy rodzajów badań lekarskich, podmiotów uprawnionych do wydawania świadectw zdrowia oraz wymagań, jakie powinny spełniać świadectwa zdrowia. Zgodnie z **ust. 1** na statku może być zatrudniony marynarz, który w wyniku badania lekarskiego został uznany za zdolnego do podjęcia pracy na statku. Koszty badania lekarskiego w celu wydania świadectwa zdrowia pokrywa pracodawca, w tym przypadku armator (**ust. 10**). To rozwiązanie analogiczne do przepisów Kodeksu pracy. Stan zdrowia marynarza (**ust. 2**) jest potwierdzony orzeczeniem lekarskim wydanym w formie świadectwa zdrowia, podpisanego przez uprawnionego lekarza. Według **ust. 3** do wydawania świadectw zdrowia uprawnieni są lekarze posiadający specjalizację w dziedzinie medycyny morskiej i tropikalnej, medycyny pracy, medycyny transportu lub spełniający dodatkowe wymagania kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 229 § 8 Kodeksu pracy. Uprawniony lekarz ma prawo (**ust. 4**) skierować marynarza na dodatkowe konsultacje do lekarza specjalisty lub psychologa, jak również pomocnicze badania diagnostyczne. **Ust. 5** tego artykułu dotyczy okresu, na jaki świadectwo zdrowia jest wydawane, tj. 2 lata, natomiast w przypadku osoby przyjmowanej do pracy, która nie ukończyła 18. lat, świadectwo zdrowia wydaje się na 1 rok. Marynarzowi, który przekroczy 50 lat, oraz 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. Świadectwo zdrowia w zakresie dotyczącym zdolności do rozpoznawania kolorów wydaje się na okres 6 lat. Ustępy tego artykułu wdrażają klauzulę 13 dyrektywy Rady 2009/13/WE. Z uwagi na specyfikę pracy marynarza w świadectwie zdrowia stwierdza się zdolność lub też jej brak do podjęcia pracy na danym stanowisku na statku (**ust. 8**) oraz sporządza je w języku polskim i angielskim (**ust. 9**). Zgodnie z **ust. 11** świadectwo zdrowia wydane w innym państwie uznaje się za równoważne ze świadectwem wydanym na podstawie ustawy. Warunkiem pozostaje jednak, że świadectwo takie musi spełniać zasadnicze wymagania określone w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, tzw. Konwencji STCW.

**Art. 5** dotyczy kwestii odwołania od świadectwa zdrowia. Zgodnie z **ust. 1** prawo do takiego odwołania przysługuje marynarzowi oraz armatorowi i jest przekazywane za pośrednictwem lekarza, który je wydał (**ust. 2**). Zgodnie z **ust. 5**

koszty ponownego badania lekarskiego pokrywa podmiot, który wniósł odwołanie. W artykule tym wskazano ponadto procedurę odwołania od wydania świadectwa zdrowia.

Artykuł ten zawiera również delegację (**ust. 7**) dla ministra właściwego do spraw zdrowia do wydania w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej rozporządzenia, w którym zostanie określony wykaz chorób i stanów chorobowych, które mogą spowodować niezdolność marynarza do pracy na statku, zakres przeciwwskazań, ograniczeń lub warunków wykonywania pracy na statku, zakres badań lekarskich przeprowadzanych w celu wydania świadectwa zdrowia oraz warunki ich przeprowadzania. Ponadto w rozporządzeniu zostanie wskazany wzór świadectwa zdrowia, który powinien być zgodny z Wytycznymi Międzynarodowej Organizacji Pracy i Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie badań lekarskich marynarzy.

Zgodnie z **art. 6 ust. 1** armator może na swój koszt skierować marynarza na doraźne badania lekarskie lub psychologiczne. W wyniku pracy marynarz narażony jest na nieprzewidziane wydarzenia, które utrudniają wykonywanie pracy na danym stanowisku. Wówczas doraźnie armator kieruje marynarza do uprawnionego lekarza celem „ponownego” zbadania stanu jego zdrowia i predyspozycji do pracy na statku, np. objawy wynikające z przebywania w strefie tropikalnej (choroby zakaźne). **Ust. 3** umożliwia dyrektorowi urzędu morskiego zezwolenie na pracę marynarza bez ważnego świadectwa zdrowia. Rozwiązanie takie może być stosowane jedynie w nagłych przypadkach. Ze względu na specyfikę zatrudnienia na morzu dopuszczalne jest również kontynuowanie pracy na statku po utracie ważności świadectwa zdrowia, do czasu zawinięcia statku do najbliższego portu, w którym marynarz może uzyskać świadectwo zdrowia.

**Art. 7–15** projektu ustawy zawierają przepisy dotyczące książeczki żeglarskiej.

Książeczka żeglarska jest dokumentem osobistym marynarza, potwierdzającym jego tożsamość (**art. 7**), w którym odnotowywane są takie dane jak: nazwisko, imię (imiona), data i miejsce urodzenia, obywatelstwo, rysopis (w tym znaki szczególne). Ponadto w dokumencie tym odnotowywany jest przebieg zatrudnienia marynarza (w tym nazwa statku, jego tonaż brutto, nazwisko kapitana, nazwisko armatora, okres trwania marynarskiej umowy o pracę). W ten sposób książeczka żeglarska stanowi rodzaj, na bieżąco aktualizowanego, świadectwa pracy. Książeczka żeglarska uprawnia

do przekraczania granicy Rzeczypospolitej Polskiej. Marynarz może powrócić do RP na podstawie książeczki żeglarskiej w okresie 12 miesięcy od daty utraty jej ważności.

Zgodnie z **art. 8** marynarz, jak również praktykant są obowiązani do okazywania książeczki żeglarskiej właściwym organom. Ponadto zostało wskazane, że osobą poświadczającą przebieg zatrudnienia marynarza albo przebieg praktyki praktykanta jest kapitan statku. Zgodnie z normą A.2.1 ust. 3 dyrektywy Rady 2009/13/WE w książeczce żeglarskiej nie wolno dokonywać wpisów dotyczących jakości pracy marynarza oraz jego wynagrodzenia.

W **art. 9** wskazano, że książeczka żeglarska jest wystawiana na wniosek osoby posiadającej udokumentowane ukończenie szkolenia podstawowego, o którym mowa w rozdziale VI Konwencji STCW. W przypadku ucznia szkoły ponadgimnazjalnej wniosek taki musi być potwierdzony przez armatora lub dyrektora tej szkoły. Wniosek studenta musi być potwierdzony przez rektora uczelni. W tym przypadku wniosek taki nie będzie wymagał potwierdzenia przez armatora (samo potwierdzenie rektora uczelni będzie wystarczające), natomiast w przypadku młodocianego, za zgodą rodziców lub opiekunów prawnych, w celu przygotowania zawodowego, jak również w przypadku innej osoby pozostającej z armatorem w stosunku pracy, wniosek jest potwierdzony przez armatora. Rozwiązanie takie wynika z przeprowadzonych konsultacji społecznych.

W **art. 10** wskazane zostały organy uprawnione do wydawania książeczki żeglarskiej, tj. dyrektor urzędu morskiego, a za granicą konsul Rzeczypospolitej Polskiej, który jednak może wydać książeczkę żeglarską jedynie na czas określonej podróży morskiej i tylko w przypadku jej utraty, zniszczenia albo upływu terminu ważności. W związku z tym przed wystawieniem książeczki żeglarskiej konsul może zażądać informacji o posiadaczu książeczki od właściwego dyrektora urzędu morskiego.

**Art. 11** wskazuje okres, na jaki wydawana jest książeczka żeglarska, tj. 10 lat, a w przypadku cudzoziemców niebędących obywatelami państw członkowskich Unii Europejskiej, państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym oraz Konfederacji Szwajcarskiej ani członkami ich rodzin<sup>2)</sup> – 5 lat. Ponadto w artykule tym wskazano, że

<sup>2)</sup> Art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 lipca 2006 r. o wjeździe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, pobycie oraz wyjeździe z tego terytorium obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej i członków ich rodzin (Dz. U. z 2014 r. poz. 1525).

opłata za wystawienie książeczki żeglarskiej wynosi równowartość 50 euro, zaś w przypadku uczniów szkół ponadgimnazjalnych i studentów równowartość 25 euro (przeliczenia równowartości euro na złote dokonuje się według średniego kursu ogłoszonego przez NBP dla tej waluty w dniu roboczym poprzedzającym dzień złożenia wniosku o wydanie książeczki żeglarskiej). Opłaty te stanowią dochód budżetu państwa. Wysokość opłat za wydanie książeczek żeglarskich wynika z analizy kosztów, jakie ponoszą urzędy morskie za ich wydanie.

**Art. 12** dotyczy katalogu osób, którym dyrektor urzędu morskiego odmawia, w drodze decyzji administracyjnej, wystawienia książeczki żeglarskiej. Należą do nich: osoba nieuprawniona, np. nieposiadająca dokumentów potwierdzających jej kwalifikacje zawodowe, osoba niezdolna do wykonywania pracy na statku ze względu na stan zdrowia, osoba, wobec której prawomocnie orzeczono zakaz wykonywania pracy na statku, lub osoba, wobec której zachodzą przesłanki odmowy wydania paszportu, np. z powodu rozpoczęcia postępowania w sprawie karnej.

**Art. 13** wskazuje przypadki, w których wymieniana jest książeczka żeglarska, tj. w sytuacji kiedy należy dokonać zmian w danych w niej zamieszczonych, uszkodzenia lub zaistnienia innej okoliczności utrudniającej ustalenie tożsamości jej posiadacza lub przebiegu zatrudnienia, braku miejsca na dokonanie odpowiednich adnotacji lub wpisów, upływu terminu ważności. Koszt wymiany książeczki żeglarskiej ponosi wnioskodawca. Za wymianę książeczki żeglarskiej pobierana jest opłata w takiej samej wysokości jak za wystawienie książeczki. Opłaty te stanowią dochód budżetu państwa.

**Art. 14** dotyczy kwestii utraty ważności książeczki żeglarskiej z upływem określonego w niej okresu ważności (nie wcześniej jednak niż z dniem rozwiązania marynarskiej umowy o pracę – zawartej na czas określony lub na czas podróży morskiej) albo w razie jej unieważnienia przez dyrektora urzędu morskiego m.in. w przypadku zgłoszenia jej zaginięcia. Dyrektor urzędu morskiego unieważnia również książeczkę żeglarską, w przypadku gdy uczeń szkoły ponadgimnazjalnej został skreślony z listy uczniów lub w przypadku skreślenia studenta z listy studentów. O fakcie skreślenia dyrektor szkoły ponadgimnazjalnej lub rektor uczelni informuje dyrektora urzędu morskiego. Tryb unieważnienia książeczki żeglarskiej wynika z przepisów k.p.a. Książeczkę żeglarską podlegającą unieważnieniu należy przedłożyć dyrektorowi urzędu morskiego niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 14 dni

od dnia, w którym decyzja o unieważnieniu książeczki żeglarskiej stała się ostateczna. Dyrektor urzędu morskiego unieważnia książeczkę żeglarską i zwraca ją posiadaczowi.

**Art. 15** zawiera delegację dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw zagranicznych, w którym zostaną określone dokumenty, które należy dołączyć do wniosku o wystawienie lub wymianę książeczki żeglarskiej, tryb postępowania w sprawie wystawiania, wymiany i unieważniania książeczki żeglarskiej oraz wzór książeczki żeglarskiej.

### **Rozdział 3. Pośrednictwo pracy**

Zagadnienie pośrednictwa pracy dla osób poszukujących pracy na statkach jest przedmiotem regulacji Konwencji MLC i zostało zawarte w **art. 16–25** projektu ustawy.

Stosownie do **art. 16** usługa pośrednictwa pracy obejmuje pomoc osobom zainteresowanym podjęciem pracy na statku, jak również pomoc armatorom w poszukiwaniu odpowiednich kandydatów do pracy na statku. Za czynności związane z pośrednictwem pracy nie wolno pobierać bezpośrednio lub pośrednio opłat od osób poszukujących pracy na statkach. Usługi pośrednictwa pracy prowadzą agencje zatrudnienia, o których mowa w ustawie z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (Dz. U. z 2015 r. poz. 149 i 357), oraz powiatowe urzędy pracy.

**Art. 17** dotyczy działań prowadzonych przez powiatowy urząd pracy, który udziela pomocy przez informowanie osoby zainteresowanej podjęciem pracy na statku, zarejestrowanej jako bezrobotny lub poszukujący pracy, o prowadzeniu usług pośrednictwa pracy również przez agencje zatrudnienia oraz udziela pomocy w przypadku zainteresowania pracą inną niż praca na statku. Zgodnie z tym artykułem powiatowe urzędy pracy stanowią rolę „pośrednika” między armatorem a agencją zatrudnienia.

Zgodnie z **art. 18** pośrednictwo pracy prowadzone przez agencje zatrudnienia jest dobrowolne. Aby agencja mogła świadczyć usługi pośrednictwa pracy, musi uzyskać od dyrektora urzędu morskiego (właściwego dla jej siedziby) dokument uprawniający do kierowania marynarzy do pracy na statkach morskich. W artykule tym wskazano rodzaje przeprowadzanych przez dyrektora urzędu morskiego audytów, tj. audyt wstępny, odnowieniowy, dodatkowy. Ponadto w artykule tym znajduje się

delegacja dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia (**ust. 6**), w którym zostanie określony zakres i tryb przeprowadzania audytów oraz wzór dokumentu dla agencji zatrudnienia na świadczenie usług pośrednictwa pracy. Za przeprowadzenie audytu wstępnego i odnowieniowego oraz wydanie dokumentu będą pobierane opłaty stanowiące dochód budżetu państwa. Audytorom za przeprowadzenie audytu będzie przysługiwało wynagrodzenie.

W zakresie audytów agencji zatrudnienia oraz wydawania dokumentów uprawniających do kierowania marynarzy do pracy na statkach morskich, projekt ustawy wykracza poza założenia projektu ustawy o pracy na statkach morskich, przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 22 lipca 2014 r. Wynika to z uzgodnień przeprowadzonych ze Związkiem Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych „APMAR” oraz armatorami, którzy wskazali na możliwość wystąpienia problemów z uznaniem polskich agencji zatrudnienia przez zagranicznych armatorów, jeżeli nie będą one posiadać stosownego dokumentu potwierdzającego zgodność z Konwencją MLC i wystawionego przez administrację morską.

Zgodnie z art. 18 **ust. 11** dyrektor urzędu morskiego umieszcza na stronie internetowej urzędu aktualną listę agencji zatrudnienia, którym wydał dokument uprawniający do kierowania marynarzy do pracy na statkach.

W **art. 19** wskazany został zakres działania agencji zatrudnienia dotyczący m.in. przekazywania osobie zainteresowanej podjęciem pracy na statku informacji o posiadanych ofertach pracy. W przypadku braku odpowiednich kandydatów do pracy na statku, agencja zatrudnienia informuje o tym armatora, który może wycofać ofertę.

**Art. 20** dotyczy informacji, jakie oferta pracy powinna zawierać, m.in. nazwę i adres armatora, imię i nazwisko osoby upoważnionej do kontaktów (nr telefonu, adres poczty elektronicznej), nazwę statku oraz stanowiska do obsadzenia na statku, wysokość i warunki wynagradzania, oczekiwania stawiane kandydatom do pracy, termin rozpoczęcia pracy oraz okres, na jaki zostanie zawarta marynarska umowa o pracę, jak również warunki ubezpieczenia społecznego oraz ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków (również choroby, śmierci). Armator, składając ofertę pracy na statku, jest obowiązany dołączyć do niej takie dokumenty jak m.in. kopia ważnego Morskiego Certyfikatu Pracy albo Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy oraz ważnej Deklaracji Zgodności albo pisemne oświadczenie, że armator przestrzega postanowień Konwencji MLC dotyczących warunków pracy i życia marynarzy na

statku, projekt marynarskiej umowy o pracę, pisemne oświadczenie zawierające zobowiązanie armatora do przestrzegania przepisów wynikających z układu zbiorowego pracy, poniesienia kosztów repatriacji i innych zobowiązań finansowych wobec osoby zainteresowanej podjęciem pracy na statku, zawarcia umowy z agencją zatrudnienia – w przypadku gdy oferta dotyczy statku o obcej przynależności.

Zgodnie z **art. 21** agencja zatrudnienia udostępnia osobie zainteresowanej podjęciem pracy na statku projekt marynarskiej umowy o pracę.

**Art. 22** dotyczy pośrednictwa dla osób poszukujących pracy na statku o obcej przynależności oraz wymogów, jakie w tym zakresie powinna spełniać agencja zatrudnienia, np. przygotowując umowę o pracę z osobą zainteresowaną podjęciem pracy na statku. Agencja zatrudnienia zwraca się do armatora o informację o objęciu marynarza ubezpieczeniami emerytalnym i rentowym oraz zdrowotnym, a w przypadku uzyskania informacji o nieobjęciu marynarza tymi ubezpieczeniami, zamieszcza informację o ubezpieczeniach dobrowolnych. W ślad za postanowieniami Konwencji MLC, projekt wyraźnie wskazuje, że agencje zatrudnienia zobowiązane są do pokrycia kosztów związanych ze skierowaniem do pracy za granicą, w tym kosztów poniesionych na dojazd i powrót osoby skierowanej, wydanie wize, badania lekarskie oraz tłumaczenie dokumentów. Kosztami ponoszonymi w tym zakresie agencja zatrudnienia nie może obciążać osoby zainteresowanej podjęciem pracy na statku.

Zgodnie z **art. 23** agencje zatrudnienia obowiązane są posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody poniesione przez marynarzy z tytułu nieskuteczności pośrednictwa pracy lub niewypełnienia przez armatora zobowiązań wynikających z marynarskiej umowy o pracę. Agencja za te szkody wypłaca osobie poszkodowanej odszkodowanie równe odszkodowaniu, jakie otrzymuje marynarz w przypadku rozwiązania marynarskiej umowy o pracę na skutek zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku w inny sposób (np. pożaru statku), tj. do wysokości wynagrodzenia za pracę przysługującego do końca obowiązywania marynarskiej umowy o pracę, nie wyższej niż trzymiesięczne wynagrodzenie za pracę określone w marynarskiej umowie o pracę.

W sytuacji gdy agencja zatrudnienia poweźmie przypuszczenie, że oferta złożona przez armatora nie spełnia wymagań, np. w zakresie warunków wynikających z dokumentów MLC, jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić o tym fakcie organ inspekcyjny (dyrektora urzędu morskiego) – **art. 24**.

Zgodnie z **art. 25** agencja zatrudnienia jest obowiązana prowadzić wykaz osób, które podjęły pracę za jej pośrednictwem. Wykaz ten jest udostępniany organom administracji morskiej (dyrektorom urzędów morskich) na ich żądanie. Obowiązek prowadzenia takiego wykazu wynika z normy A1.4 Konwencji MLC – „Nabór i pośrednictwo pracy marynarzy”.

#### **Rozdział 4. Warunki zatrudnienia i organizacja pracy na statku**

W rozdziale 4 (**art. 26–62**) zostały zawarte regulacje dotyczące warunków zatrudnienia marynarzy (umów o pracę z nimi zawieranych, ich wynagrodzenia za pracę, godzin pracy i odpoczynku, urlopów, jak również kwestie repatriacji i obsady statku załogą statku).

Z uwagi na specyfikę pracy marynarza wystąpiła konieczność wprowadzenia nowego pojęcia marynarskiej umowy o pracę w projekcie ustawy, ponieważ nie można w sposób bezpośredni odnieść kwestii pracy marynarzy do przepisów Kodeksu pracy i innych przepisów prawa pracy.

Zgodnie z **art. 26** projektu ustawy zatrudnienie na statku następuje na podstawie marynarskiej umowy o pracę. Marynarska umowa o pracę zawierana jest na czas nieokreślony, na czas określony lub na czas określonej podróży morskiej. Z młodocianym niebędącym praktykantem można zawrzeć marynarską umowę o pracę wyłącznie w celu przygotowania zawodowego.

W projekcie wzięto pod uwagę specyfikę zawierania umów na czas określony z uwagi na charakter pracy na statkach.

W zakresie regulacji marynarskiej umowy o pracę na czas określony, art. 26 stanowi przepis szczególny w stosunku do art. 25<sup>1</sup> Kodeksu pracy. Art. 26 ust. 3 zawiera mechanizm zapobiegający nadużyciom w stosowaniu umów na czas określony. Przewiduje on, że łączny okres zatrudnienia na podstawie takich umów nie może przekraczać 36 miesięcy, o ile przerwa między rozwiązaniem poprzedniej a nawiązaniem kolejnej marynarskiej umowy o pracę nie przekroczyła 90 dni. Art. 26 ust. 4 zawiera zaś sankcję, polegającą na uznaniu umowy naruszającej ograniczenia przewidziane w ust. 3 za zawartą na czas nieokreślony.

Jak już wyżej wskazano, regulacja ta podyktowana jest koniecznością uwzględnienia specyfiki zatrudnienia na morzu. Z informacji uzyskanych z pomocą Stałego Przedstawicielstwa RP przy UE wynika, że specyficzne uregulowania w tym



zakresie stosuje również szereg krajów UE, między innymi: Wielka Brytania, Belgia, Cypr czy Bułgaria.

W **art. 27 oraz w art. 28** projektu ustawy zostały zawarte przepisy określające podstawowe elementy marynarskiej umowy o pracę. Marynarska umowa o pracę powinna być zawarta na piśmie przed wpisaniem marynarza lub praktykanta na listę załogi statku. Marynarska umowa o pracę określa dane osobowe marynarza (imię, nazwisko oraz datę i miejsce urodzenia marynarza), nazwę i adres siedziby armatora, rodzaj umowy oraz datę i miejsce jej zawarcia, nazwę i rodzaj statku, na którym ma być wykonywana praca (w przypadku umów innych niż umowa na czas nieokreślony), warunki pracy i płacy, a w szczególności: stanowisko, na którym marynarz będzie zatrudniony, zakres obowiązków marynarza, wynagrodzenie za pracę odpowiadające rodzajowi pracy, ze wskazaniem wysokości wynagrodzenia podstawowego i innych składników wynagrodzenia oraz innych świadczeń związanych z pracą, a także rodzaj waluty, w której wynagrodzenie będzie wypłacane, sposób i termin wypłaty wynagrodzenia, wymiar corocznego płatnego urlopu albo sposób jego obliczania, miejsce i termin rozpoczęcia pracy na statku oraz termin jej zakończenia, wskazanie układu zbiorowego pracy, którym jest objęty marynarz (jeżeli taki układ obowiązuje).

Zgodnie z **art. 27** marynarska umowa o pracę określa również świadczenia armatora na rzecz marynarza z zakresu opieki zdrowotnej i zabezpieczenia społecznego. W razie potrzeby armator może zmienić statek, na którym marynarz będzie wykonywał pracę. Następuje to jednak jedynie przy zachowaniu pozostałych warunków, na podstawie których marynarska umowa o pracę została podpisana. Rozwiązanie takie wynika z faktu, iż armator najczęściej nie jest właścicielem statku, a jedynie dysponuje nim na podstawie umowy cywilnoprawnej – np. tzw. czarteru bareboat (czarter statku bez załogi). W praktyce zdarzyć się może, że w ramach takiej umowy armatorowi udostępniony zostanie inny, niż pierwotnie przewidziano, statek.

Zgodnie z przepisami Konwencji MLC (norma A2.1) **art. 28** projektu ustawy dotyczy dostępności na statku wzoru marynarskiej umowy o pracę, układu zbiorowego pracy lub regulaminu wynagradzania oraz aktów prawnych dotyczących warunków pracy i życia na statku, np. Konwencji MLC, przygotowanych w języku polskim lub angielskim.

**Art. 29 do art. 34** projektu ustawy regulują kwestie związane z rozwiązaniem marynarskiej umowy o pracę.

Zgodnie z **art. 29** marynarska umowa o pracę może zostać rozwiązana w przypadkach określonych w Kodeksie pracy, na skutek zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku w inny sposób (np. pożaru) – za wyjątkiem umowy zawartej na czas nieokreślony, z dniem odmowy pracy na statku udającym się do strefy konfliktów zbrojnych albo jeżeli o skierowaniu statku do takiej strefy postanowiono po rozpoczęciu podróży morskiej z dniem zejścia marynarza ze statku przed osiągnięciem takiej strefy (wówczas marynarzowi przysługuje świadczenie w wysokości jednomiesięcznego wynagrodzenia za pracę obliczonego według zasad obowiązujących przy ustalaniu wynagrodzenia za czas urlopu wypoczynkowego – o czym stanowi **art. 32** projektu ustawy), w przypadku wydania przez kapitana statku polecenia zejścia marynarza ze statku (opuszczenie statku), jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo statku, załogi statku lub pasażerów, a także gdy ze względu na brak wymaganej sprawności psychofizycznej lub rzeczywistych kwalifikacji zawodowych marynarz nie jest w stanie należycie wykonywać obowiązków na stanowisku określonym w marynarskiej umowie o pracę. W przypadku gdy marynarska umowa o pracę jest zawarta na czas trwania podróży morskiej, umowa taka rozwiązuje się automatycznie z chwilą przybycia statku do miejsca zakończenia podróży morskiej. W artykule tym zawarte zostało również rozwiązanie dotyczące przypadku, gdy to z winy armatora, który dopuścił się ciężkiego naruszenia podstawowych obowiązków wobec marynarza (polegających np. na niezapewnieniu bezpiecznych i higienicznych warunków pracy i życia na statku), marynarska umowa o pracę może być rozwiązana. Zgodnie z art. 1 ust. 5 projektu, w zakresie w nim nieuregulowanym stosuje się przepisy Kodeksu pracy i inne przepisy prawa pracy. Do marynarskich umów o pracę będą miały zatem zastosowanie art. 52–55 Kodeksu pracy dotyczące rozwiązania umowy o pracę bez wypowiedzenia.

**Art. 30** dotyczy okresów wypowiedzenia marynarskiej umowy o pracę zawartej na czas określony. Ponadto w artykule tym wskazano, że marynarz może rozwiązać marynarską umowę o pracę bez zachowania ustawowych terminów z ważnego powodu rodzinnego lub innej nagłej konieczności przerwania marynarskiej umowy o pracę. Okresy te zostały skonsultowane w ramach uzgodnień publicznych projektu, co stanowi wykonanie normy A2.1 ust. 5 dyrektywy Rady 2009/13/WE.

Projektowane różnice w zakresie okresów wypowiedzenia dla umów na czas nieokreślony oraz dla umów na czas określony wynikają ze specyfiki pracy w sektorze morskim i mają charakter obiektywny. Powiązanie okresu wypowiedzenia z okresem,

na jaki zawarta została marynarska umowa o pracę, wynika z faktu, że dla marynarza zmiana statku lub zmiana rejonu żeglugi może powodować zmianę jego sytuacji życiowej i pracowniczej. Przykładowo, zdarzyć się mogą sytuacje zmiany rejonu żeglugi – z żeglugi na Bałtyku na żeglugę w obszarach tropikalnych. Podobne zmiany mogą zachodzić w przypadku zmiany typu statku. Sytuacje takie nie mają miejsca w przypadku pracy na lądzie.

**Art. 31** wskazuje sytuację, gdy marynarska umowa o pracę ulega przedłużeniu z powodu upływu jej terminu obowiązywania podczas podróży morskiej. Wówczas umowa ta ulega przedłużeniu do dnia przybycia statku do najbliższego portu. W sytuacji gdy marynarz wraca do kraju w inny sposób niż na statku (na którym był wpisany jako członek załogi statku), umowa ulega przedłużeniu do dnia przybycia marynarza do miejsca repatriacji wskazanego w marynarskiej umowie o pracę. Czas oczekiwania na repatriację i czas repatriacji zalicza się do okresu zatrudnienia marynarza.

W **art. 33** znalazł się przepis dotyczący odszkodowania wypłacanego przez armatora marynarzowi, w przypadku rozwiązania marynarskiej umowy o pracę na skutek zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku w inny sposób. W tym przypadku nie mają zastosowania przepisy ustawy z dnia 13 marca 2003 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników (Dz. U. z 2015 r. poz. 192).

**Art. 34** dotyczy kwestii pozostawania w rezerwie marynarza, z którym została zawarta marynarska umowa o pracę, niebędącego członkiem załogi statku. W czasie pozostawania w rezerwie, armator może powierzyć marynarzowi (za jego zgodą), wykonywanie innej pracy niż określona w marynarskiej umowie o pracę. Marynarz pozostający w rezerwie oczekuje w miejscu uzgodnionym z armatorem na wezwania do wykonywania pracy w rezerwie lub na statku. Za czas oczekiwania marynarzowi pozostającemu w rezerwie przysługuje podstawowe wynagrodzenie przewidziane za daną pracę, nie niższe niż wynagrodzenie ustalone w marynarskiej umowie o pracę.

**Art. 35** dotyczy warunków wynagradzania za pracę i przyznawania innych świadczeń związanych z pracą. Artykuł ten wprowadza podział wynagrodzenia marynarza na dwa elementy, tzn. wynagrodzenie podstawowe (określone stawką godzinową lub miesięczną) oraz dodatek morski, który ustala się zgodnie z uwzględnieniem rodzaju żeglugi, sposobu eksploataowania statku, szczególnej

uciążliwości i niebezpieczeństwa pracy na statku. Wynagrodzenie podstawowe nie może być niższe niż minimalne wynagrodzenie za pracę ustalone na podstawie przepisów o minimalnym wynagrodzeniu za pracę. Armator ma obowiązek wypłaty wynagrodzenia za pracę miesięcznie z dołu, nie później niż w ciągu pierwszych 15 dni następnego miesiąca kalendarzowego. Wprowadzenie takiego przepisu wynika z dotychczasowej praktyki stosowanej przez armatorów. Wynagrodzenie za pracę może być wypłacane w walucie obcej. W takiej sytuacji kurs wymiany walut powinien być zgodny ze średnim kursem wymiany walut ogłoszonym przez Narodowy Bank Polski. Armator jest zobowiązany do przekazywania marynarzowi miesięcznych zestawień dotyczących jego wynagrodzenia.

**Art. 36 do art. 42** projektu ustawy zawierają przepisy dotyczące załogi statku oraz kapitana statku. Załogę statku stanowią marynarze zatrudnieni przez armatora, którzy zostają wpisani na listę załogi statku, poprzez wpisanie imienia, nazwiska, daty i miejsca urodzenia marynarza, obywatelstwa, funkcji, jaką marynarz będzie pełnił na statku, numeru książeczki żeglarskiej, rodzaju zawartej marynarskiej umowy o pracę oraz daty rozpoczęcia pracy na statku. Listę załogi statku wystawia armator albo w jego imieniu kapitan poprzez jej sporządzanie i uzupełnianie.

Wpisanie na listę załogi statku następuje najpóźniej z chwilą wyjścia statku w morze, a skreślenie z tej listy – najwcześniej z chwilą przybycia statku do portu, w którym marynarz kończy pracę na statku, np. po zakończeniu podróży morskiej. Przepisy te stosowane są odpowiednio do praktykanta.

W **art. 36 ust. 6** znajduje się delegacja dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie wzoru listy załogi statku oraz sposobu jej wystawiania i dokonywania w niej wpisów.

**Art. 37** projektu dotyczy składu załogi statku, która powinna posiadać takie kwalifikacje zawodowe, aby na statku została zapewniona prawidłowa obsługa urządzeń statku i ładunku oraz należyta obsługa załogi i pasażerów.

W artykule tym określono też kwestie kwalifikacji wymaganych wobec osób przygotowujących posiłki na statku (konieczność posiadania kwalifikacji i przeszkolenia określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 68 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim). Ze względu na coraz większą konkurencję na międzynarodowym rynku żeglugowym i konieczność oszczędności coraz częściej funkcje kucharza pełnią marynarze pełniący również inne obowiązki.

Ponadto w sytuacjach szczególnych (np. choroba czy zgon marynarza) dyrektor urzędu morskiego może zezwolić, aby posiłki na statku przygotowywał członek załogi niebędący kucharzem do czasu zawinięcia statku do następnego portu, pod warunkiem że osoba taka zostanie przeszkolona w zakresie higieny osobistej, higieny żywności i żywienia oraz zasad przechowywania żywności na statku. Z praktyki wynika, że nie zawsze zatrudnienie kucharza na statku jest niezbędne (mniej niż dziesięciu marynarzy na statku), wówczas marynarz przygotowujący posiłki powinien być przeszkolony w zakresie higieny osobistej, higieny żywności i żywienia oraz zasad przechowywania żywności na statku.

Zgodnie z **art. 38** kapitan statku kieruje pracą na statku i reprezentuje armatora wobec załogi statku. Kapitan statku jest obowiązany do dokonania wpisu w dzienniku pokładowym o każdym ważnym zdarzeniu dotyczącym załogi statku. Ponadto rozpatruje skargi dotyczące warunków pracy i życia marynarzy na statku. Kapitan statku (lub osoba przez niego upoważniona) przeprowadza kontrole: stanu pomieszczeń mieszkalnych na statku w zakresie utrzymania czystości i porządku (kapitan statku przeprowadza te kontrole nie rzadziej niż raz w miesiącu), zapasów żywności i wody przeznaczonej do spożycia, miejsc przechowywania żywności i wody przeznaczonej do spożycia, kuchni na statku oraz sprzętu do przyrządzania i wydawania posiłków. W tych ostatnich przypadkach kontrole przeprowadza się raz w tygodniu, a ich wyniki kapitan statku dokumentuje w dzienniku pokładowym, który zgodnie z art. 51 Kodeksu morskiego jest przechowywany na statku i okazywany na żądanie upoważnionych władz, co stanowi wykonanie normy A3.1 ust. 3 dyrektywy Rady 2009/13/WE. Ze względu na międzynarodowy charakter żeglugi i potrzebę uzupełniania zapasów żywności i wody poza granicami RP, w zakresie tym stosuje się międzynarodowe standardy określone przez Międzynarodową Organizację Zdrowia<sup>3)</sup>.

**Art. 39** projektu ustawy zawiera przepisy dotyczące polecenia zejścia marynarza ze statku w porcie (polecenie takie wydaje kapitan statku) – jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo statku, załogi statku lub pasażerów, a także gdy ze względu na brak wymaganej sprawności psychofizycznej lub rzeczywistych kwalifikacji zawodowych marynarz nie jest w stanie należycie wykonywać obowiązków na stanowisku

<sup>3)</sup> W szczególności: WHO Guide to ship sanitation, Genewa 2011 r. oraz WHO Guidelines for drinking-water quality, Genewa 2011 r.

określonym w marynarskiej umowie o pracę. Informacja o takim zdarzeniu jest odnotowywana w dzienniku pokładowym.

**Art. 40 oraz art. 41** projektu ustawy zawierają przepisy dotyczące przedstawiciela załogi statku, który reprezentuje załogę statku wobec kapitana statku i jest uprawniony do zgłaszania kapitanowi statku interwencji w sprawach związanych z codziennym życiem załogi statku (np. kwestie posiłków, organizacji świąt itp.). Rozwiązania te wzorowane są na przepisach obecnie obowiązującej ustawy o pracy na morskich statkach handlowych oraz w praktyce przyjętej w żegludze morskiej. Ze względu na fakt, że kapitan jest przedstawicielem armatora, jego partnerem w zakresie organizacji bieżących spraw życia codziennego na statku jest przedstawiciel załogi. Kadencja przedstawiciela załogi statku jest powiązana z okresem jego zatrudnienia (marynarska umowa o pracę). Kapitan statku nie może odmówić przeprowadzenia zebrania załogi statku.

Zgodnie z **art. 42** kapitan statku na czas uzasadniony potrzebami statku może polecić marynarzowi wykonywanie (zgodnie z jego kwalifikacjami zawodowymi) innej pracy niż określona w marynarskiej umowie o pracę. Sytuacja taka może wynikać np. z choroby innego marynarza, którego należy natychmiast zastąpić na danym stanowisku pracy. W takim przypadku wynagrodzenie marynarza nie może być niższe od wynagrodzenia określonego dla jego właściwego stanowiska pracy określonego w marynarskiej umowie o pracę. O zaistnieniu takiej sytuacji kapitan statku sporządza wzmiankę w dzienniku pokładowym.

W **art. 43** doprecyzowane zostały kwestie dotyczące czasu pracy, do którego zalicza się również czas, w którym odbywają się zbiórki załogi statku, szkolenia np. w zakresie posługiwania się środkami ratunkowymi na statku, ćwiczenia opuszczenia statku, ćwiczenia przeciwpożarowe oraz inne ćwiczenia wymagane postanowieniami umów i przepisów międzynarodowych oraz prawa krajowego. Takie wskazanie wynika ze specyfiki pracy na statku morskim. Czasu pozostawania w gotowości do pracy, podczas którego praca nie była wykonywana, nie wlicza się do czasu pracy. Marynarz może wykonywać pracę w niedziele i święta, zgodnie z przepisami o dniach wolnych od pracy.

**Art. 44 do art. 52** projektu ustawy zawierają przepisy dotyczące norm czasu pracy i odpoczynku na statku. Konieczność wprowadzenia przepisów w tym zakresie wynika z dyrektywy Rady 2009/13/WE.

W **art. 44** został określony czas pracy na statku, który nie może przekroczyć 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 6 miesięcy. Czas pracy na statku będącym w morzu nie może przekraczać 56 godzin w siedmiodniowym tygodniu pracy, a dla pracowników niepełniących wacht – 46 godzin w sześciodniowym tygodniu pracy. Zgodnie z przepisami dyrektywy Rady 2009/13/WE ustawodawca został zobowiązany do określenia maksymalnego czasu pracy, który zgodnie z projektem ustawy nie może przekroczyć 14 godzin na dobę oraz 72 godzin na tydzień.

**Art. 45** dotyczy kwestii czasu odpoczynku, który może być podzielony na dwie części, z których jedna nie może być krótsza niż 6 godzin, a przerwa między dwoma następującymi po sobie okresami odpoczynku nie może być dłuższa niż 14 godzin. Specyfika pracy na statku to występowanie przypadków (np. nagłe akcje ratownicze), które spowodują, że może wystąpić naruszenie zasad odpoczynku. W takiej sytuacji marynarzowi będzie przysługiwał równoważny odpoczynek. Kapitan, zarządzając zbiórki załogi statku, np. w celu przeprowadzenia ćwiczeń, musi brać pod uwagę, aby czas odpoczynku marynarza nie był zakłócony i nie powodował jego przemęczenia.

Jeżeli statek jest obsługiwany przez kolejno wymieniające się załogi lub część załogi statku, to **art. 46** wskazuje, że czas trwania pracy w takim przypadku może być przedłużony do 14 godzin na dobę i 72 godzin na tydzień, jeżeli po każdym nieprzerwanym okresie takiej pracy, nie dłuższym niż 6 tygodni, marynarzowi zapewnia się co najmniej taki sam okres wolnego od pracy pobytu na lądzie. Za zgodą marynarza okres takiej pracy może być przedłużony do 3 miesięcy. Zgodnie z projektem ustawy praca określona w tych granicach czasowych nie jest pracą w godzinach nadliczbowych, jeżeli liczba przepracowanych godzin w okresie rozliczeniowym nie dłuższym niż 8 miesięcy nie przekroczy sumy tygodniowych norm czasu pracy, obliczonej na podstawie art. 44 ust. 2.

**Art. 47** dotyczy pracy marynarza ponad obowiązujące normy czasu pracy. Praca taka traktowana jest jako praca w godzinach nadliczbowych. Podczas pracy na statku występują sytuacje, gdy normy czasu pracy obowiązujące marynarza muszą ulec przedłużeniu. Może to być spowodowane np. koniecznością udzielenia pomocy innym statkom lub osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie na morzu. Liczba godzin nadliczbowych nie może przekroczyć dla każdego marynarza 140 godzin w każdym okresie 30-dniowym, licząc od dnia wpisania marynarza na listę załogi statku. Za pracę

w godzinach nadliczbowych marynarz otrzymuje dodatkowe wynagrodzenie w wysokości co najmniej 25% wynagrodzenia za pracę. W artykule tym (**ust. 6**) zostało wskazane, że w przypadku kapitana statku i kierowników działów na statku są stosowane przepisy art. 151<sup>4</sup> Kodeksu pracy.

Armator może zobowiązać marynarza do pozostawania poza normalnym czasem pracy wynikającym z marynarskiej umowy o pracę w gotowości do pracy – **art. 48**. Sytuacja taka może wystąpić, gdy statek oczekuje na manewry, zachodzi konieczność ochrony statku, pasażerów, załogi statku lub ładunku lub też wymaga tego organizacja obsługi systemów i urządzeń zautomatyzowanych na statku.

W sytuacji gdy statek przybywa w trakcie podróży morskiej do portu, np. z uwagi na konieczność wyładunku towaru, marynarz ma prawo do wykorzystania na lądzie czasu wolnego od pracy, chyba że marynarz został zobowiązany przez kapitana do wykonywania innej pracy niż ta, która wynika z marynarskiej umowy o pracę – **art. 49**.

**Art. 50** stanowi o ewidencji czasu pracy i odpoczynku dla każdego marynarza. Przepis ten ma na celu umożliwienie kontroli wypełniania norm dotyczących pracy i odpoczynku na statku i wynika z przepisów dyrektywy Rady 2009/13/WE. Ewidencję prowadzi się w języku polskim i angielskim. Nadzór nad ewidencją czasu pracy i odpoczynku marynarza prowadzi kapitan. Zapisy w ewidencji dokonywane są na bieżąco i są jawne. Szczegóły w sprawie sposobu prowadzenia ewidencji czasu pracy i odpoczynku oraz wzoru formularza do prowadzenia ewidencji czasu i odpoczynku marynarza będzie zawierało rozporządzenie. Delegacja dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do jego wydania znajduje się w **ust. 4** tego artykułu.

W celu ułatwienia kontrolowania czasu pracy dla każdego stanowiska na statku kapitan statku umieszcza w dostępnym na statku miejscu informację obejmującą: czas pracy na statku w morzu, podczas postoju statku w porcie oraz maksymalną liczbę godzin pracy. Informacje te sporządza się w języku polskim i angielskim – **art. 51**.

Mając na uwadze konieczność ochrony młodych, rozwijających się jeszcze ludzi, w **art. 52** uregulowano kwestie dotyczące pracy młodocianego zatrudnionego na statku w celu przygotowania zawodowego.

Zgodnie z projektem ustawy młodociany nie będzie mógł pracować dłużej niż 8 godzin na dobę i 40 godzin tygodniowo oraz w porze nocnej (obejmującej okres 9 godzin kolejno następujących po sobie, włączając w to czas między godziną 24<sup>00</sup> a 5<sup>00</sup>).



Przepisów tych nie będzie się stosować, jeżeli wpływałoby to negatywnie na efektywność szkolenia młodocianych, prowadzonego zgodnie z programem szkolenia określonym na podstawie art. 74 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim. W odniesieniu do pracy w godzinach nadliczbowych młodociany będzie mógł wykonywać pracę tylko w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa statku. Zgodnie z dyrektywą Rady 2009/13/WE młodocianemu należy zapewnić wystarczający czas na posiłki, tj. co najmniej godzinną przerwę na główny posiłek dnia oraz, po każdym dwugodzinnym okresie ciągłej pracy, 15-minutową przerwę. Przepisy te są odpowiednio stosowane do praktykanta.

**Art. 53** dotyczy wymiaru płatnego urlopu wypoczynkowego, który wynosi 2,5 dnia z upływem każdego miesiąca zatrudnienia marynarza na statku. Przepisy dotyczące wymiaru urlopu wypoczynkowego w projekcie ustawy są zgodne z postanowieniami Konwencji MLC oraz dyrektywy Rady 2009/13/WE. Prawidło 2.4 ust. 2 dyrektywy Rady 2009/13/WE wskazuje, że „marynarzom przysługuje prawo do urlopu na lądzie”. Sformułowanie „na lądzie” stanowi jednak skrót myślowy i nie wyłącza możliwości wykorzystania urlopu np. na jachcie rekreacyjnym lub statku wycieczkowym – jako pasażer. Wskazuje ono jedynie, że urlop powinien być wykorzystany poza statkiem będącym miejscem pracy, więc nie zostało powtórzone w projekcie ustawy.

Wymiar tego urlopu może ulec podwyższeniu, jeżeli tak postanowi się w układzie zbiorowym pracy lub regulaminie pracy lub marynarskiej umowie o pracę (w przypadku gdy u armatorów nie obowiązuje ten układ lub regulamin). Za niewykorzystany urlop wypoczynkowy w przypadku rozwiązania marynarskiej umowy o pracę, marynarzowi przysługuje ekwiwalent pieniężny. Wymiar urlopu wypoczynkowego ustala się proporcjonalnie, przy czym niepełny dzień urlopu zaokrągla się w górę do pełnego dnia. Do udzielonego płatnego urlopu wypoczynkowego nie wlicza się w szczególności niedziel i świąt określonych w przepisach o dniach wolnych od pracy, okresu urlopu wyrównawczego oraz okresów urlopów określonych przepisami Kodeksu pracy (m.in. urlopów macierzyńskich, wychowawczych).

Armator udziela urlopu wypoczynkowego zgodnie z planem urlopów – **art. 54**, przy czym przesunięcie terminu urlopu lub odwołanie marynarza z urlopu może nastąpić jedynie w sytuacji, gdy armator ma utrudnioną możliwość skompletowania załogi statku z uwzględnieniem jej składu i kwalifikacji zawodowych – **art. 55**.

Armator jest obowiązany pokryć koszty poniesione przez marynarza w związku z przesunięciem terminu urlopu wypoczynkowego lub odwołaniem marynarza z urlopu wypoczynkowego.

**Art. 56** projektu ustawy reguluje kwestie dotyczące urlopu wyrównawczego. Udzielanie urlopu wyrównawczego wynika ze specyfiki pracy marynarza, który w tzw. dni wolne od pracy nadal przebywa na statku. Nie ma możliwości opuszczenia swojego miejsca pracy w dowolnym momencie. Dlatego korzysta z możliwości wykorzystania urlopu wyrównawczego, który wynosi 5 dni za każdy miesiąc przebywania marynarza na statku, chyba że układ zbiorowy pracy lub regulamin wynagradzania, a u armatorów nieobjętych tymi układami lub regulaminami – marynarska umowa o pracę stanowią inaczej. Urlopu wyrównawczego udziela się na zasadach określonych w art. 54, czyli takich, które związane są z urlopem wypoczynkowym. W przypadku kiedy marynarska umowa o pracę zostaje rozwiązana, marynarzowi przysługuje ekwiwalent pieniężny za niewykorzystany urlop wyrównawczy (kwota obliczana jest na zasadach obowiązujących przy ustalaniu wynagrodzenia za czas urlopu wypoczynkowego).

**Art. 57 do art. 62** projektu ustawy regulują kwestie związane z repatriacją zgodnie z postanowieniami wynikającymi z Konwencji MLC – norma A.2.5.

Marynarz nabywa prawo do bezpłatnej repatriacji po upływie czasu pracy na statku, który został określony w układzie zbiorowym pracy lub regulaminie wynagradzania (jeżeli u danego armatora nie funkcjonuje ten układ lub regulamin – to w marynarskiej umowie o pracę). Okres pracy na statku w tym przypadku nie może być dłuższy niż 8 miesięcy – **art. 57**.

Repatriacja dotyczy m.in. przypadków, gdy minął okres, na jaki została zawarta marynarska umowa o pracę, doszło do sprzedaży, zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku (np. pożaru) albo statek został wycofany z eksploatacji na okres co najmniej jednego miesiąca, marynarz z powodu choroby lub obrażeń odniesionych w wyniku wypadku przy pracy jest niezdolny do pracy i musi opuścić statek, po rozpoczęciu podróży morskiej statek został skierowany do strefy konfliktów zbrojnych, a marynarz nie wyraził na piśmie zgody na pracę na tym statku, marynarska umowa o pracę została rozwiązana przez armatora (np. gdy armator nie jest zdolny do wypełniania swych prawnych obowiązków jako pracodawca) lub marynarza z innych uzasadnionych powodów (np. z ważnego powodu rodzinnego) – **art. 58**. Prawo do bezpłatnej repatriacji (środkiem transportu uzgodnionym przez armatora i marynarza) przysługuje

marynarzowi albo do miejsca jego zamieszkania, albo do miejsca podpisania marynarskiej umowy o pracę, albo do innego miejsca wskazanego w tej umowie.

**Art. 59** dotyczy odpowiedzialności armatora, który ponosi koszty repatriacji w przypadku gdy marynarz pozostał za granicą bez własnej winy. Armator ponosi koszty obejmujące transport bagażu osobistego marynarza (do 30 kg) oraz niezbędną opiekę zdrowotną, dopóki marynarz nie zostanie się do miejsca wskazanego w marynarskiej umowie o pracę. Najczęściej repatriacja przebiega za pomocą transportu powietrznego. W artykule tym znalazł się również katalog przypadków, gdy to marynarz ponosi koszty repatriacji, m.in. gdy marynarze nie są już dłużej zdolni wykonywać swoich obowiązków lub nie można się spodziewać, że będą w stanie je wykonywać, np. z powodu braku wymaganej sprawności psychofizycznej.

Kwestie związane z uprawnieniami marynarza w związku z repatriacją, np. prawo do zakwaterowania i wyżywienia od momentu opuszczenia przez marynarza statku, aż do osiągnięcia przez niego miejsca repatriacji (np. kraju zamieszkania, portu, w którym został przyjęty do pracy albo portu wyjścia statku), określa układ zbiorowy pracy, regulamin pracy, a w przypadku armatorów nieobjętych tymi układami lub regulaminami – marynarska umowa o pracę – **art. 60**. Na statku powinna znajdować się kopia przepisów określających prawa i obowiązki marynarza i armatora związane z repatriacją.

Zgodnie z Konwencją MLC (prawidło 2.5) w **art. 61** zostało wskazane, że armator nie może wymagać wpłacenia przez marynarza zaliczki na poczet ewentualnej repatriacji z chwilą podpisania marynarskiej umowy o pracę, jak również potrącać kosztów repatriacji z wynagrodzenia za pracę.

**Art. 62** projektu ustawy odnosi się do sytuacji, w której armator statku o polskiej przynależności nie podejmie działań zmierzających do repatriacji marynarza lub gdy nie pokrył kosztów repatriacji. W takiej sytuacji dyrektor urzędu morskigo we współpracy z konsulem Rzeczypospolitej Polskiej organizuje repatriację na koszt Skarbu Państwa. Skarb Państwa ponosi koszty transportu bagażu osobistego marynarza (którego ciężar nie przekracza 30 kg) oraz koszty niezbędnej opieki zdrowotnej marynarza w czasie repatriacji. Skarb Państwa ma prawo dochodzić zwrotu kosztów od takiego armatora. Jak wskazano w OSR, ze względu na fakt, iż pod polską banderą zarejestrowane są małe statki, uprawiające głównie żeglugę bliskiego zasięgu, nie przewiduje się konieczności pokrywania kosztów repatriacji przez Skarb Państwa.

Niemniej jednak w sytuacji konieczności pokrycia takich kosztów będą one dochodzone od armatora. W tym celu wykorzystana będzie m.in. instytucja aresztu statku – zgodnie z Międzynarodową konwencją w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich z 1952 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 39, poz. 229).

W **art. 62 ust. 4** znajduje się delegacja dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych rozporządzenia określającego sposób i tryb dochodzenia zwrotu kosztów repatriacji.

## **Rozdział 5. Warunki pracy i życia na statku**

W **art. 63 do art. 69** projektu ustawy znajdują się przepisy dotyczące warunków pracy i życia na statku.

Zgodnie z wymaganiami zawartymi w tytule 3 Konwencji MLC projekt ustawy zawiera przepisy związane z obowiązkami armatora w zakresie zapewnienia, aby pomieszczenia pracy i pomieszczenia własnego użytku (pomieszczenia mieszkalne) marynarza na statku spełniały wymagania w zakresie powierzchni, oświetlenia, czystości powietrza, dopuszczalnego hałasu i drgań – **art. 63**. Zgodnie z **ust. 2** tego artykułu armator jest obowiązany zapewnić marynarzowi na statku bezpłatne zakwaterowanie oraz warunki do rekreacji (jeżeli to możliwe), jak również inne udogodnienia mające na celu zaspokojenie jego potrzeb. Armator, uwzględniając różnice kulturowe i religijne oraz czas trwania i charakter podróży morskiej, jest obowiązany, aby marynarz miał zapewnione na statku bezpłatne wyżywienie o odpowiedniej jakości i wodę przeznaczoną do spożycia.

Zgodnie z **art. 64** armator jest obowiązany zapewnić, aby stanowiska pracy, maszyny, instalacje i urządzenia na statku zapewniały bezpieczne i higieniczne warunki pracy i życia marynarzy oraz innych osób znajdujących się na statku.

Ponadto w artykule tym uregulowano przeprowadzanie przez armatora oceny i dokumentowanie ryzyka zawodowego związanego z wykonywaniem pracy na poszczególnych stanowiskach pracy na statku, wykorzystując ogólne statystyki wypadków przy pracy i chorób zawodowych marynarzy na statkach, ze szczególnym uwzględnieniem statków przez niego eksploatowanych. Konieczność prowadzenia takich statystyk wynika z przepisów działu dziesiątego rozdziału VII Kodeksu pracy.

Zgodnie z art. 100 ust. 1 projektu, stosowanie postanowień ust. 2–4 wyłączono w odniesieniu do statków niekonwencyjnych. W zakresie tym zastosowanie ma zatem Kodeks pracy.

W sytuacji gdy na statku przewożone są towary niebezpieczne, armator jest obowiązany poinformować członków załogi statku o zagrożeniach, jakie mogą z tego tytułu wystąpić w czasie podróży morskiej, oraz o zasadach udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej w przypadku wystąpienia niepożądanych skutków tych zagrożeń – **art. 65**.

Zgodnie z **art. 66** armator jest obowiązany dostarczyć członkom załogi statku nieodpłatnie środki ochrony indywidualnej oraz odzież i obuwie robocze, zabezpieczające przed działaniem niebezpiecznych i szkodliwych dla zdrowia czynników występujących w środowisku pracy na morzu oraz poinformować ich o sposobach posługiwania się tymi środkami. Środki ochrony indywidualnej oraz odzież i obuwie stanowią własność armatora.

Zgodnie z przepisami Kodeksu pracy, każdy pracodawca odpowiada za przestrzeganie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy. W projektowanej ustawie zostało wskazane (**art. 67**), że kapitan statku odpowiada za przestrzeganie przepisów i zasad bezpieczeństwa i higieny pracy na statku. Ze względu na specyfikę pracy na statku oraz liczbę zatrudnionych marynarzy (powyżej pięciu) załoga statku ustanawia komisję do spraw bezpieczeństwa i higieny pracy na statku, która doradza kapitanowi w kwestiach bezpieczeństwa i higieny pracy na statku dotyczących np. zmian w organizacji pracy i wyposażenia stanowisk pracy na statku, oceny ryzyka zawodowego występującego przy wykonywaniu określonych prac oraz informowania marynarzy o tym ryzyku, opiniowania wniosków dotyczących przydzielania marynarzom środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego. Komisja może przedstawiać kapitanowi statku wnioski w sprawie eliminacji lub ograniczenia zagrożeń zdrowia lub życia marynarzy na statku. Marynarze wchodzący w skład komisji nie mogą ponosić niekorzystnych dla nich konsekwencji z tytułu pracy w komisji.

Marynarz nieposiadający wymaganych kwalifikacji zawodowych, a także dostatecznej znajomości przepisów i zasad bezpieczeństwa i higieny pracy na statku nie może być dopuszczony do pracy na określonym stanowisku – **art. 68**. Zapewnieniu skuteczności wiedzy na temat BHP na statku mają służyć udostępniane marynarzom aktualne instrukcje dotyczące np. wykonywania prac związanych z ryzykiem

wystąpienia wypadku lub zagrożeniami zdrowia i życia marynarzy, obsługi maszyn i urządzeń, pracy z materiałami szkodliwymi dla zdrowia i niebezpiecznymi, przeciwdziałania skutkom długotrwałego narażenia na hałas, drgania i inne czynniki szkodliwe dla zdrowia w środowisku pracy na statku, zasad stosowania środków ochrony indywidualnej przed hałasem, drganiami i innymi czynnikami szkodliwymi dla zdrowia w środowisku pracy na statku, udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej.

Zgodnie z dyrektywą Rady 2009/13/WE (norma A.4.3.5), w sytuacji gdy marynarz ulegnie wypadkowi przy pracy, kapitan statku jest obowiązany do ustalenia okoliczności i przyczyn tego wypadku, co zostało umieszczone w projekcie ustawy – **art. 69**. O każdym wypadku przy pracy i podejrzeniu choroby zawodowej na statku, kapitan statku niezwłocznie zawiadamia armatora. Na podstawie art. 237 § 1–4 Kodeksu pracy informacje dotyczące wypadków, obrażeń i chorób są zgłaszane właściwym organom. W artykule tym został również wskazany sposób dokumentowania ww. zdarzeń.

## **Rozdział 6. Ochrona zdrowia i ochrona socjalna**

Stosownie do **art. 70** armator jest obowiązany zapewnić marynarzowi dostęp do opieki medycznej, w tym do profilaktycznej opieki zdrowotnej, zaopatrzenia w produkty lecznicze i wyroby medyczne, leczenia ambulatoryjnego (w tym stomatologicznego) oraz leczenia szpitalnego. Koszty świadczeń opieki zdrowotnej ponosi armator, z wyjątkiem kosztów świadczeń udzielonych na podstawie ustawy z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 581) lub rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego (Dz. Urz. UE L 166 z 30.04.2004, str. 1, z późn. zm.). Armator jest uprawniony do nabywania produktów leczniczych i wyrobów medycznych na statek na podstawie zapotrzebowania wynikającego z przepisów prawa farmaceutycznego<sup>4)</sup>.

**Art. 71** projektu ustawy dotyczy konieczności zapewnienia odpowiedniego zaplecza i wyposażenia statku na potrzeby pomocy medycznej, w tym zaopatrzenia statku w apteczkę okrętową oraz poradnik medyczny (zgodny z wymaganiami

<sup>4)</sup> Ustawa z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne (Dz. U. z 2008 r. Nr 45, poz. 271, z późn. zm.).

Międzynarodowej Organizacji Zdrowia). Prowadzenie apteczki okrętowej i sprawowanie opieki medycznej na statku należy do osoby posiadającej odpowiednie przeszkolenie w tym zakresie. Za czynności te odpowiada kapitan statku. Praca na morzu powoduje utrudnienia w swobodnym dostępie do lekarza, stąd konieczność prowadzenia dla każdego marynarza karty zdrowia na statku. W karcie tej odnotowywane są informacje o stanie zdrowia (również o ilości i rodzaju wydanych marynarzowi produktów leczniczych i wyrobów medycznych) każdego marynarza, mające poufny charakter.

W **art. 72** znajduje się delegacja dla ministra właściwego do spraw zdrowia, który w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wymagania dotyczące wyposażenia apteczek okrętowych w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych i odtrutek, sposobu ich przechowywania, kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania, wymagania dotyczące wyposażenia środków ratunkowych w apteczki medyczne w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych i wyrobów medycznych, sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania, wykaz substancji i materiałów stanowiących zagrożenie zdrowia lub życia, znajdujących się na statku oraz wzór karty zdrowia dla marynarza na statku.

**Art. 73** dotyczy obowiązku armatora do ponoszenia kosztów związanych z chorobą lub uszkodzeniem ciała marynarza oraz opieki medycznej (zapewnienie kosztów leczenia i zaopatrzenia w niezbędne produkty lecznicze i wyroby medyczne, a w przypadku pobytu marynarza poza granicami kraju – także zakwaterowania i wyżywienia) do czasu, gdy marynarz wróci do zdrowia lub nabędzie prawo do korzystania ze świadczeń (w ramach świadczeń opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych). Zgodnie z dyrektywą Rady 2009/13/WE armator jest obowiązany pokryć koszty sprowadzenia zwłok marynarza do kraju oraz koszty pogrzebu w razie śmierci marynarza, mającej miejsce na statku lub na lądzie w czasie wykonywania pracy, a także w czasie repatriacji marynarza.

Zgodnie z **art. 74** armator jest obowiązany posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności w zakresie wskazanym w art. 73.

W **art. 75** wskazano sposób wypłaty przez armatora wynagrodzenia za pracę w sytuacji choroby marynarza lub uszkodzenia jego ciała, z wyjątkami przedstawionymi w **art. 76** (m.in. w sytuacji, gdy uszkodzenie ciała lub choroba wyniknęły ze

świadomego nieprawidłowego postępowania marynarza) oraz sposób zabezpieczenia rzeczy marynarza (**art. 77**) i wypłaty przez armatora świadczeń (**art. 78**) uprawnionym członkom rodziny marynarza.

## **Rozdział 7. Szczególne obowiązki i uprawnienia marynarza i armatora**

W **art. 79 do art. 87** projektu ustawy znajdują się przepisy dotyczące obowiązków i uprawnień marynarza i armatora wynikających z tytułu pracy na statku.

Stosownie do **art. 79** marynarz jest obowiązany przestrzegać przepisów wynikających z pracy na statku, w tym przepisów dotyczących bezpieczeństwa żeglugi, obowiązujących w portach i na morzu, i regulaminu pracy i przebywania na statku. Ponadto powinien dbać o bezpieczeństwo pasażerów, chronić statek, jego urządzenia i ładunek oraz środowisko naturalne przed zanieczyszczeniem, jak również dbać o pomieszczenia własnego użytku, wspólne pomieszczenia załogi statku oraz ich wyposażenie.

**Art. 80** stanowi o zakazie wnoszenia i przewożenia na statku przedmiotów zagrażających bezpieczeństwu statku przez marynarza i praktykanta. W sytuacji gdy kapitan statku poweźmie podejrzenia, że przedmioty takie znajdują się na statku, ma prawo dokonania przeszukania pomieszczeń własnego użytku i rzeczy marynarza (dotyczy to również praktykanta).

Specyfika pracy na statku powoduje występowanie nieplanowanych akcji, np. związanych z koniecznością niesienia pomocy innym statkom. Wówczas marynarz jest obowiązany (**art. 81**) do wykonywania innej pracy niż wynikająca z marynarskiej umowy o pracę, która zostanie zlecona przez kapitana statku.

Zgodnie z **art. 82** armator nie może skierować marynarza do pracy na statku udającym się w podróż morską do strefy konfliktów zbrojnych. Jeżeli o skierowaniu statku do takiej strefy postanowiono po rozpoczęciu podróży morskiej, marynarzowi, który nie wyraził zgody, armator umożliwi zejście ze statku przed osiągnięciem strefy konfliktów zbrojnych. Niedopełnienie tych wymagań stanowi ciężkie naruszenie obowiązków armatora wobec marynarza.

Dyrektywa Rady 2009/13/WE nakazuje, aby marynarz, który nie może pełnić wachty w nocy, został przesunięty do pracy (odpowiadającej jego kwalifikacjom zawodowym) w porze dziennej – **art. 83** projektu ustawy.



Obowiązkiem marynarza zgodnie z art. 79 jest przestrzegać regulamin pracy i przebywania na statku. Regulamin taki jest wprowadzany na statku z załogą statku liczącą co najmniej 15 osób (**art. 84**).

Zgodnie z **art. 85** armator będący przedsiębiorcą żeglugowym, który eksploatuje statek o polskiej przynależności, jest obowiązany do wystawienia, po zakończeniu roku, nie później niż do końca lutego następującego po tym roku, zaświadczenia marynarzowi, w którym umieszcza m.in. informację na temat liczby dni przepracowanych w danym roku. Zaświadczenie takie wydaje się w celu zastosowania zwolnienia, o którym mowa w art. 21 ust. 1 pkt 23c ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.). Przepis ten ma na celu umożliwienie stosowania instrumentu pomocowego przewidzianego w art. 118 projektu ustawy w celu poprawy konkurencyjności armatorów na światowym rynku żeglugowym. Przewidziane w projekcie zaświadczenie pozwoli na ustalenie informacji o nabyciu prawa do pomocy publicznej i umieszczanie stosownych informacji przez właściwego, udzielającego pomocy publicznej naczelnika urzędu skarbowego w aplikacji SHRiMP. Dniem udzielenia pomocy będzie 30 kwietnia roku następującego po danym roku podatkowym, co wynika z projektowanego art. 118 w związku z art. 45 ust. 1 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych.

Każdy marynarz w trakcie swojej pracy na statku ma prawo dostępu do obiektów, urządzeń i udogodnień socjalnych na lądzie, niezależnie od narodowości, rasy, płci, wieku, wyznania, poglądów politycznych, przynależności związkowej, pochodzenia etnicznego lub społecznego – **art. 86**.

Na podstawie **art. 87** organizacje armatorów i marynarzy oraz władze i organizacje lokalne w portach morskich Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście mogą tworzyć komisje socjalne, przy czym ich działalność może być finansowana z części opłat portowych wynikających z ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179). W przypadku otrzymania tych środków finansowych, komisje socjalne informują ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o ich podziale i sposobie ich wykorzystania w danym roku w terminie do dnia 30 kwietnia następnego roku. Komisje socjalne dokonują przeglądów obiektów i urządzeń socjalnych i monitorują ich dostosowanie do zmieniających się

potrzeb marynarzy (w szczególności w związku z postępowaniem technicznym i rozwojem żeglugi).

## **Rozdział 8. Dokumenty MLC oraz inspekcje i kontrole na statku**

**Art. 88** stanowi wykonanie dyrektywy Rady 2009/13/WE i przewiduje, że marynarz powinien mieć na statku dostęp do dokumentów związanych z pracą, m.in. do kopii Konwencji MLC, kopii Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., kopii ustawy oraz aktów wykonawczych, a także aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 204 Kodeksu pracy. Kopie tych aktów prawnych mogą być przechowywane w postaci elektronicznej.

W **art. 89** zostały opisane zasady wydawania Morskiego Certyfikatu Pracy, który jest potwierdzeniem spełniania przez statek wymagań projektowanej ustawy oraz Konwencji MLC w zakresie warunków pracy i życia marynarzy. Morski Certyfikat Pracy wydaje dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku na okres nieprzekraczający 5 lat. Certyfikat taki może być wydany na podstawie pozytywnych wyników inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statku. Odmowa wydania certyfikatu następuje w drodze decyzji administracyjnej. W sytuacji gdy statek nie spełnia wymagań ustawy lub postanowień Konwencji MLC (a armator nie podjął wymaganych środków naprawczych), dyrektor urzędu morskiego może certyfikat unieważnić.

W **art. 90** wskazano katalog sytuacji, w których armator może zgłosić się do dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku o wydanie Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy. Katalog ten obejmuje statek nowo zbudowany, który został już oddany do eksploatacji, statek, który zmienił przynależność (inna bandera statku), oraz statek, na którym armator przejął odpowiedzialność za jego eksploatację. Posiadanie Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy wydanego na okres nieprzekraczający 6 miesięcy jest niezbędne do uzyskania Morskiego Certyfikatu Pracy. Decyzja dyrektora urzędu morskiego o wydaniu Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy musi być poprzedzona przeprowadzoną przez niego inspekcją warunków pracy i życia marynarzy na statku z uzyskaniem wyniku pozytywnego. Ponadto powinny być spełnione następujące warunki: armator powinien wykazać, że na statku stosowane są właściwe procedury, zgodne z wymaganiami ustawy i Konwencji

MLC, kapitanowi statku znane są wymagania Konwencji MLC odnoszące się do warunków pracy i życia marynarzy na statku oraz obowiązki związane z ich wprowadzaniem, dyrektor urzędu morskiego powinien otrzymać niezbędne informacje umożliwiające sporządzenie Deklaracji Zgodności.

**Art. 91** stanowi o dokumencie potwierdzającym spełnianie na statku wymagań dotyczących minimalnego wieku umożliwiającego podjęcie pracy na statku, świadectw zdrowia, kwalifikacji zawodowych marynarzy, marynarskiej umowy o pracę, pośrednictwa pracy, czasu pracy i odpoczynku, składu załogi statku, warunków zakwaterowania, wyżywienia i przygotowania posiłków, pomieszczeń rekreacyjnych, bezpieczeństwa i higieny pracy, opieki medycznej, wypłaty wynagrodzeń i inny świadczeń oraz procedur składania skarg. Dokument ten zwany jest Deklaracją Zgodności. Deklarację tę wydaje, na wniosek armatora, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku.

Rozwiązania zasadniczo równoważne są z tymi, o których mowa w art. VI ust. 4 Konwencji MLC. Konwencja ta przewiduje bowiem możliwość stosowania przez państwa rozwiązań służących elastyczności przy jej wdrażaniu, które jednak muszą prowadzić do pełnego osiągnięcia ogólnego przedmiotu i celu postanowienia lub postanowień Konwencji.

Statek, który uprawia żeglugę międzynarodową lub żeglugę pomiędzy portami innego państwa, a jednocześnie spełnia warunek pojemności brutto (GT) co najmniej 500 jednostek, powinien posiadać Morski Certyfikat Pracy wraz z Deklaracją Zgodności lub Tymczasowy Morski Certyfikat Pracy – **art. 92**. Dla statku o pojemności brutto (GT) mniejszej niż 500 jednostek Morski Certyfikat Pracy, Tymczasowy Morski Certyfikat Pracy oraz Deklarację Zgodności wydaje się na wniosek armatora. Uzyskanie tych dokumentów wiąże się z koniecznością dokonania odpowiednich opłat stanowiących dochód budżetu państwa. Artykuł ten zawiera ponadto delegację ustawową (**ust. 6**) dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, który określi, w drodze rozporządzenia, wzory Morskiego Certyfikatu Pracy, Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy i Deklaracji Zgodności (cz. I i II).

W **art. 93** zostały określone wysokości opłat za przeprowadzenie inspekcji i wydanie Morskiego Certyfikatu Pracy wraz z Deklaracją Zgodności oraz Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy.

Statek o pojemności brutto (GT)<sup>5)</sup> co najmniej 500 jednostek podlega następującym, w zależności od czasu ubiegania się armatora o uzyskanie Morskiego Certyfikatu Pracy formom inspekcji: wstępnej, pośredniej, odnowieniowej, doraźnej – **art. 94**. Jeżeli armator ubiega się o uzyskanie po raz pierwszy Morskiego Certyfikatu Pracy, wówczas mówimy o tzw. inspekcji wstępnej. Z uwagi na fakt, że Certyfikat jest wydawany na okres 5 lat występuje konieczność sprawdzenia w trakcie trwania jego ważności, czy statek spełnia warunki niezbędne do uzyskania Certyfikatu – inspekcja pośrednia. Statek przed upływem okresu ważności Certyfikatu (nie wcześniej niż trzy miesiące) podlega inspekcji odnowieniowej. Inspekcja doraźna przeprowadzana jest w celu dokonania dodatkowej weryfikacji warunków pracy i życia na statku. Ponadto w artykule tym (**ust. 2**) znajduje się delegacja ustawowa dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do określenia, w drodze rozporządzenia, zakresu i trybu przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji.

Według **art. 95** inspekcje warunków pracy i życia marynarzy na statku przeprowadzają organy inspekcyjne, tj. dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku oraz organy Państwowej Inspekcji Pracy.

W artykule tym znajduje się również (**ust. 10**) upoważnienie dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do określenia, w drodze rozporządzenia, trybu wykonywania kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy.

## **Rozdział 9. Procedury wnoszenia i rozpatrywania skarg**

Zagadnienie wnoszenia przez marynarzy skarg zarówno na statku, jak i na lądzie, wynika z przepisów Konwencji MLC. Kwestie wnoszenia i rozpatrywania skarg na statkach pod polską banderą uregulowano w rozdziale 9 projektu ustawy. W przypadku statków obcych bander zawijających do polskich portów, regulacja znajduje się w art. 121 projektu ustawy zmieniającym ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

Zgodnie z **art. 96** marynarz ma prawo do składania skarg w sytuacji, gdy warunki jego pracy i życia na statku nie spełniają wymagań określonych w Konwencji MLC. Jednocześnie zakazane są wszelkie formy stosowania represji oraz podejmowania jakichkolwiek niekorzystnych działań w stosunku do marynarza w

<sup>5)</sup> GT – ang. gross tonnage - pojemność brutto.

związku ze złożoną przez niego skargą. Osoba, do której marynarz złożył skargę, jest obowiązana do zapewnienia poufności źródła otrzymanej skargi.

**Art. 97** przewiduje, że skarga może być złożona przez marynarza osobiście, za pośrednictwem upoważnionej przez niego osoby albo przedstawiciela załogi statku, jeżeli został wybrany. Marynarz może złożyć skargę do swojego bezpośredniego przełożonego, którego obowiązkiem jest niezwłoczne rozpatrzenie skargi. Jeżeli odpowiedź nie będzie satysfakcjonowała marynarza, ma on prawo złożyć skargę do kapitana statku, który rozpatruje skargę w terminie 14 dni od jej otrzymania. Jeżeli takie rozwiązanie również nie spotka się z akceptacją marynarza, kapitan statku przekazuje skargę armatorowi do realizacji w terminie 30 dni.

Na statku zgodnie z **art. 98** prowadzona jest ewidencja skarg.

Zgodnie z **art. 99** marynarz ma prawo złożenia skargi do właściwego organu inspekcyjnego w porcie, do którego zawinął statek, oraz do agencji zatrudnienia, za pośrednictwem której marynarz podjął pracę na statku. W przypadku gdy nie uda się rozstrzygnąć skargi, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, będzie mógł zatrzymać statek w porcie, a o złożonej skardze poinformować właściwe organizacje zrzeszające odpowiednio marynarzy lub armatorów oraz Państwową Inspekcję Pracy (PIP) albo Państwową Inspekcję Sanitarną (PIS) w zależności od tego, jakiego zagadnienia dotyczy złożona przez marynarza skarga – mogą to być np. kwestie niezgodności z Konwencją MLC marynarskiej umowy o pracę czy też nieodpowiednie warunki sanitarne na statku. Należy podkreślić, że nie przewiduje się dodatkowych zadań dla tych instytucji, jedynie dookreśla się przypadki, w których wizyta inspektorów PIP lub PIS będzie potrzebna na statku. Inspektor podejmuje wszelkie działania np. przez rozmowę z kapitanem, aby skarga złożona przez marynarza była rozpatrzona na statku. Powyższe rozwiązania opierają się na postanowieniach normy A5.2.1 – „Inspekcje w porcie” Konwencji MLC. Organ inspekcji państwa bandery obowiązany jest do nieujawniania informacji na temat powodów przeprowadzenia inspekcji. Jeżeli skarga została złożona do agencji zatrudnienia, agencja ta wyjaśnia skargę z armatorem, a w przypadku niemożności jej wyjaśnienia, agencja zatrudnienia zawiadamia organ inspekcyjny. Dyrektor urzędu morskiego sprawdza, w jaki sposób agencja zatrudnienia wyjaśnia skargi złożone przez marynarzy.

## **Rozdział 10. Praca na statkach niekonwencyjnych**

W związku z tym, że nie wszystkie sprawy regulowane w ustawie o pracy na morskich statkach handlowych objęte są postanowieniami Konwencji MLC<sup>6)</sup>, a ich pominięcie spowodowałoby powstanie poważnej luki w prawie – w projekcie ustawy uregulowane zostały niektóre kwestie związane z pracą na statkach rybackich oraz na statkach pełniących wyłącznie specjalną służbę państwową, w rozumieniu art. 5 Kodeksu morskiego, w tym m.in. na pełniących stałe pogotowie ratownicze (w celu prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych) oraz na statkach szkolnych, w aspekcie zawierania stosunku pracy (marynarska umowa o pracę), czasu pracy, wynagrodzenia za pracę oraz ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i higieny pracy.

Zgodnie z **art. 100** w przypadku pracy na statku niekonwencyjnym w kwestiach dotyczących stosunku pracy stosuje się przepisy projektu ustawy dotyczące m.in.: minimalnych wymagań dla marynarzy do pracy na statku z uwzględnieniem obowiązujących wymagań międzynarodowych i krajowych dotyczących rybaków morskich oraz pracowników szkół i uczelni morskich, warunków zatrudnienia i organizacji pracy na statku (z pewnymi wyjątkami dotyczącymi np. rezerwy), warunków pracy i życia na statku (z wyjątkiem m.in. kwestii dotyczących powołania komisji do spraw bezpieczeństwa i higieny pracy na statku), ochrony zdrowia i ochrony socjalnej.

**Art. 101 do art. 102** dotyczą kwestii zatrudnienia na statku rybackim.

W **art. 101** określone zostało pojęcie przebywania statku rybackiego w morzu związane z czynnościami połowu, tj. od momentu wyjścia kutra rybackiego w morze do chwili przybycia z powrotem do portu. W okresie przebywania kutra rybackiego w morzu dopuszcza się wprowadzenie na nim wymiaru i rozkładu czasu pracy uzależnionych tylko od warunków połowowych, z zapewnieniem jednak pracownikowi co najmniej sześciogodzinnego nieprzerwanego odpoczynku w ciągu doby, przy czym przerwa między dwoma następującymi po sobie okresami odpoczynku nie może być dłuższa niż 14 godzin. Praca wykonywana według wymiaru i rozkładu czasu pracy w okresie tzw. połowu nie jest w rozumieniu ustawy uznana jako praca w godzinach nadliczbowych.

<sup>6)</sup> Konwencja MLC nie reguluje na przykład pracy na statkach rybackich. Kwestie pracy na statkach rybackich obejmuje konwencja Międzynarodowej Organizacji Pracy nr 188.

Zgodnie z **art. 102** stosunek pracy na statku rybackim może powstać na podstawie spółdzielczej umowy o pracę, jak również na okres sezonu połowowego. W takim przypadku rybakowi przysługuje prawo do urlopu wypoczynkowego w wymiarze 2 dni roboczych za każdy przepracowany miesiąc. Umowa o pracę zawarta z rybakim oprócz standardów wynikających z marynarskiej umowy o pracę zawiera również informacje dotyczące warunków żywienia na statku (ewentualnie ustalenia wypłaty ekwiwalentu), normy przydziału środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego, wysokości wynagrodzenia za pozostawanie w gotowości do pracy, jak również wysokości wynagrodzenia za dni wolne od pracy.

W **art. 103 do art. 105** znajdują się przepisy dotyczące pracy na statkach pełniących stałe pogotowie ratownicze, na których marynarze obowiązani są do prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych oraz do utrzymywania gotowości na podjęcie takich akcji.

Pozostawanie w gotowości na statkach pełniących stałe pogotowie ratownicze – **art. 103** wiąże się z obowiązkiem wykonywania pracy w wymiarze do 12 godzin na dobę i 40 godzin przeciętnie na tydzień, w przyjętym okresie rozliczeniowym nie dłuższym niż 1 miesiąc. Jednocześnie przy zachowaniu gotowości do podjęcia akcji ratowniczej marynarzowi przysługuje czas odpoczynku w wymiarze nie niższym niż 12 godzin na dobę.

Specyfika pracy powoduje, że za każdą godzinę gotowości do podjęcia akcji ratowniczej marynarzom przysługuje wynagrodzenie w wysokości nie niższej niż 18% stawki godzinowej wynikającej z minimalnego wynagrodzenia za pracę ustalonego na podstawie ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. Nr 200, poz. 1679, z późn. zm.).

W sytuacji gdy marynarze na statkach pełniących stałe pogotowie ratownicze pozostają na statku przez okres zmiany liczący 15 dni bez przerwy, po tym okresie marynarzom udziela się dni wolnych w wymiarze nie niższym niż liczba dni pracy (tj. 15 dni) – **art. 104**. W miesiącu liczącym 31 dni jest to odpowiednio 16 dni.

**Art. 105** dotyczy statków pełniących stałe pogotowie i statków, które muszą w sposób nieprzerwany wykonywać obowiązki specjalnej służby państwowej (zgodnie z art. 5 Kodeksu morskiego są to m.in. statki hydrograficzne, dozorcze, pożarnicze, telekomunikacyjne, celne, sanitarne, szkolne, pilotowe), na których istnieje możliwość zatrudnienia marynarzy na podstawie marynarskich umów o pracę na zastępstwo.

Na statkach szkolnych może być zatrudniony marynarz posiadający odpowiednie kwalifikacje przydatne w pracy dydaktyczno-wychowawczej określone przez armatora – **art. 106**. Należy wskazać, że kompetencja armatora dotycząca określania wymogów kwalifikacyjnych marynarzy wykonujących pracę dydaktyczno-wychowawczą odnosi się wyłącznie do sytuacji, gdy przepisy prawa nie regulują szczegółowych kwalifikacji wymaganych od osób pracujących z młodzieżą. Kompetencja ta nie dotyczy np. instruktorów praktycznej nauki zawodu, w stosunku do których wymagania kwalifikacyjne określa prawo oświatowe. Czas pracy może obejmować nie tylko pracę na statku, ale również pracę np. na uczelniach morskich (tzw. morskie jednostki edukacyjne, o których mowa w art. 74 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim). Dodatek morski przysługuje jedynie za pracę na statku.

**Art. 107** dotyczy marynarskich umów o pracę na statkach używanych w obsłudze ruchu turystycznego, które mogą być zawierane na okres sezonu turystycznego. Specyfika pracy powoduje, że do marynarzy zatrudnionych na tych zasadach mogą być stosowane również przepisy dotyczące pozostawania w rezerwie. Należy wskazać, że artykuł ten nie rodzi konfliktów z rozwiązaniami przewidzianymi w art. 26 projektu ustawy.

Specyfika pracy na platformach wiertniczych wymaga innego wymiaru czasu pracy. W **art. 108** określono, że czas pracy na platformach wiertniczych lub wydobywczych, obsługiwanych przez kolejno wymieniające się załogi lub część załogi, może być przedłużony do 14 godzin na dobę i 84 godzin na tydzień. Po upływie 2 tygodni takiej pracy marynarzowi zapewniony powinien być co najmniej równy okres wolnego od pracy pobytu na lądzie, jednakże za zgodą pracownika, okres pracy może być przedłużony do 3 tygodni. Praca w granicach tych norm czasu pracy nie jest traktowana jak praca w godzinach nadliczbowych (jeżeli liczba godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nie przekroczy przeciętnie 44 godzin).

## **Rozdział 11. Odpowiedzialność karna**

Rozdział 11 (**art. 109–117**) projektu ustawy zawiera przepisy dotyczące kar za wykroczenia przeciwko prawom marynarzy lub osób poszukujących pracy na statkach morskich.



Za naruszenie regulaminu pracy i przebywania na statku przez marynarza (**art. 109**) mogą być stosowane kary porządkowe zgodnie z przepisami Kodeksu pracy, przy czym sprzeciw marynarza rozpatruje kapitan statku, a w przypadku gdy naruszenie nastąpiło w porcie będącym siedzibą armatora, sprzeciw marynarza jest rozpatrywany przez armatora. W artykule tym przewidziano też możliwość złożenia przez marynarza w terminie 7 dni od dnia podjęcia przez kapitana statku decyzji o odrzuceniu sprzeciwu wobec zastosowanej kary uzasadnionego protestu w tej sprawie do kapitana statku. W takim przypadku kapitan statku przekazuje sprawę do rozpatrzenia armatorowi. Projektowane przepisy umożliwiają również ukaranie kapitana statku przez armatora w terminie 30 dni od dnia jego przybycia do siedziby armatora, nie później niż po upływie 9 miesięcy od naruszenia regulaminu pracy i przebywania na statku.

W **art. 110** zawarto katalog kar pieniężnych za naruszanie przepisów dotyczących m.in. przechowywania na statku kopii marynarskiej umowy o pracę przez okres, w którym marynarz wpisany jest na listę załogi statku, przechowywania na statku wzoru marynarskiej umowy o pracę, układu zbiorowego pracy lub regulaminu wynagradzania, wpisów i adnotacji dokonywanych na liście załogi statku, przeprowadzania oceny i dokumentowania analizy ryzyka zawodowego związanego z wykonywaniem pracy na poszczególnych stanowiskach pracy na statku, informowania marynarzy o wynikach przeprowadzonej oceny ryzyka zawodowego, stosowania niezbędnych środków profilaktycznych oraz szkolenia marynarzy w zakresie ochrony przed zagrożeniami, informowania marynarzy o zagrożeniach stwarzanych przez towary niebezpieczne przewożone na statku, środkach zapobiegawczych i procedurach postępowania z nimi na wypadek zagrożenia oraz zasadach udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej w przypadku wystąpienia niepożądanych skutków tych zagrożeń.

Ponadto w **ust. 2** ww. artykułu zawarto katalog kar pieniężnych skierowanych do kapitana statku m.in. za niedokonywanie odpowiednich wpisów w książeczce żeglarskiej (z naruszeniem art. 8 ust. 2) oraz w dzienniku pokładowym, za naruszanie przepisów o rozpatrywaniu skarg dotyczących warunków pracy i życia marynarzy na statku, za nieprzeprowadzanie kontroli zapasów żywności i wody przeznaczonej do spożycia, miejsc przechowywania żywności i wody przeznaczonej do spożycia, kuchni na statku oraz sprzętu do przyrządzania i wydawania posiłków, za nieumieszczanie w dostępnym na statku miejscu informacji o rozkładzie czasu pracy dla każdego stanowiska na statku, za niezapewnianie przeszkolenia marynarza w zakresie

bezpieczeństwa i higieny pracy na statku przed dopuszczeniem go do pracy na określonym stanowisku pracy, za nieustalenie okoliczności i przyczyn wypadku przy pracy, za niepowiadomienie armatora o wypadku przy pracy lub podejrzeniu choroby zawodowej na statku.

W ust. 3 wskazano katalog kar pieniężnych skierowanych do osoby, która wydaje marynarzowi świadectwo zdrowia, nie będąc do tego uprawnioną, nie zawiadamia dyrektora urzędu morskigo o utracie ważności książeczki żeglarskiej przez ucznia szkoły ponadgimnazjalnej lub studenta.

Maksymalną wysokość kary pieniężnej – dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej – ustalono wzorując się w tym zakresie na art. 56 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2013 r. poz. 934 i 1014), zwanej dalej „ustawą o obszarach morskich”.

Niewypełnienie w należyty sposób usług pośrednictwa pracy przez agencje zatrudnienia, zgodnie z **art. 111** podlega karze grzywny m.in. w przypadku nieodstąpienia od realizacji oferty pracy na statku, składanej przez armatora w przypadku braku dołączonych do oferty pracy odpowiednich dokumentów, świadczenia usług bez dokumentu uprawniającego do kierowania marynarzy do pracy na statkach (wydanego przez właściwego dyrektora urzędu morskigo), braku 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.

Ponadto w **ust. 2** ww. artykułu zawarto katalog kar grzywny skierowanych do prowadzących pośrednictwo pracy, którzy pobrali bezpośrednio lub pośrednio od osoby poszukującej pracy na statku opłatę za czynności związane z pośrednictwem pracy oraz nie zapewnili, aby osoba poszukująca pracy na statku nie ponosiła kosztów bezpośrednio związanych ze skierowaniem do pracy za granicą (koszty dojazdu na statek i powrotu do miejsca repatriacji wskazanego w marynarskiej umowie o pracę, wydania wizy, badań lekarskich, tłumaczenia dokumentów związanych z pracą na statku).

**Art. 112** dotyczy kar grzywny związanych z naruszeniem zasad m.in. związanych z pokrywaniem kosztów badań lekarskich przeprowadzanych w celu wydania marynarzowi świadectwa zdrowia, z niewypłacaniem marynarzowi

świadczenia lub odszkodowania w przypadku zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku, z niepokrywaniem kosztów poniesionych przez marynarza, pozostających w bezpośrednim związku z przesunięciem terminu urlopu wypoczynkowego (lub odwołaniem z urlopu wypoczynkowego). Kara grzywny podlega armator również w przypadku, gdy nie zapewni odpowiednich wymagań określonych w Konwencji MLC, jakie powinny spełniać pomieszczenia pracy, pomieszczenia mieszkalne, rekreacyjne, higieniczno-sanitarne oraz mesy na statku w zakresie powierzchni, oświetlenia, czystości powietrza, dopuszczalnego hałasu i drgań. Kara grzywny obejmuje również przypadki, gdy armator nie pokrywa kosztów związanych z chorobą lub uszkodzeniem ciała marynarza oraz kosztów opieki medycznej wynikających z tego tytułu oraz nie posiada ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego.

Zgodnie z **art. 113** armator lub osoba działająca w jego imieniu, którzy zatrudnią na statku osobę, która nie ukończyła 18 roku życia (z wyjątkiem młodocianego, który ukończył 16 lat i jest zatrudniony na statku wyłącznie w celu przygotowania zawodowego), jak również zatrudnią na statku marynarza, nie wpisując go na listę załogi statku, podlega karze grzywny. Dotyczy to również sytuacji zatrudnienia marynarza bez marynarskiej umowy o pracę albo nieposiadającego odpowiednich dokumentów potwierdzających kwalifikacje zawodowe niezbędne do zajmowania stanowiska na statku, młodocianego w celu innym niż przygotowanie zawodowe, a także nieposiadającego aktualnego świadectwa zdrowia, z zastrzeżeniem art. 6 ust. 2 i 3, oraz ważnej książeczki żeglarskiej.

Karze grzywny podlega armator lub osoba działająca w jego imieniu, którzy kierują marynarza (bez jego zgody wyrażonej na piśmie) do pracy na statku udającym się w podróż morską do strefy konfliktów zbrojnych – **art. 114**. Ponadto zgodnie z tym artykułem karze grzywny podlega osoba, która uniemożliwia marynarzowi, który nie wyraził zgody na pracę w strefie konfliktów zbrojnych, zejście ze statku przed osiągnięciem tej strefy.

**Art. 115** dotyczy kary grzywny, której podlega armator lub osoba działająca w jego imieniu, w przypadku m.in. naruszenia przepisów o wymaganej formie i treści marynarskiej umowy o pracę, okresów zatrudnienia marynarza na podstawie marynarskiej umowy o pracę na czas określony, o czasie pracy i odpoczynku marynarza.

Ponadto w **ust. 2** ww. artykułu zawarto katalog kar grzywny dotyczących armatora (lub osoby działającej w jego imieniu), który uniemożliwia marynarzowi zapoznanie się z treścią marynarskiej umowy o pracę przed jej podpisaniem, nie informuje marynarza o warunkach marynarskiej umowy o pracę przed jej podpisaniem, nie wypłaca w ustalonym terminie wynagrodzenia za pracę lub innego świadczenia związanego z pracą na statku marynarzowi albo uprawnionym członkom rodziny, wysokość tego wynagrodzenia lub świadczenia bezpodstawnie obniża lub dokonuje bezpodstawnych potrąceń, albo nie udziela przysługującego marynarzowi urlopu wypoczynkowego lub urlopu wyrównawczego lub bezpodstawnie obniża wymiar tego urlopu.

Kara grzywny obejmuje również działania związane z niedokonaniem we właściwym czasie repatriacji, niezapewnieniem, aby stanowiska pracy, maszyny, instalacje i urządzenia na statku zapewniały bezpieczne i higieniczne warunki pracy i życia marynarzy oraz innych osób znajdujących się na statku, niezapewnieniem marynarzowi bezpłatnego wyżywienia i wody przeznaczonej do spożycia, niezapewnieniem marynarzom bezpłatnych środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego zabezpieczających przed działaniem niebezpiecznych i szkodliwych dla zdrowia czynników występujących w środowisku pracy na morzu, niezapewnieniem marynarzowi dostępu do opieki medycznej, niezatrudnieniem na statku lekarza, niezapewnieniem, aby w składzie załogi statku znajdował się co najmniej jeden marynarz przeszkolony w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym – **art. 116**.

Zgodnie z **art. 117**, w zakresie kar pieniężnych określonych w art. 110, zastosowanie mają odpowiednie przepisy ustawy o obszarach morskich. W pozostałym zakresie, tj. orzekania w sprawach o czyny, o których mowa w art. 111–116, stosuje się przepisy ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 395, z późn. zm.).

## **Rozdział 12. Zmiany w przepisach obowiązujących**

W rozdziale tym proponuje się stosowne zmiany w obowiązujących ustawach w związku z wejściem w życie projektu ustawy.

**Art. 118** projektu ustawy zawiera zmiany do ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, w zakresie zwolnienia z opodatkowania dochodów marynarzy, którzy są obywatelami państwa członkowskiego Unii

Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, uzyskane z tytułu pracy na statkach morskich o polskiej przynależności używanych do przewozu ładunku lub pasażerów w żegludze międzynarodowej, w rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. z 2014 r. poz. 511, z późn. zm.), wykonywanej łącznie przez okres przekraczający 183 dni w roku podatkowym, z wyjątkiem marynarzy zatrudnionych na:

- a) holownikach, na których mniej niż 50% czasu pracy faktycznie wykonywanej przez holownik w ciągu roku stanowił przewóz ładunku lub pasażerów drogą morską,
- b) pogłębiarkach, na których mniej niż 50% czasu pracy faktycznie wykonywanej przez pogłębiarkę w ciągu roku stanowił przewóz wydobytego materiału drogą morską.

Celem projektowanego przepisu jest obniżenie kosztów pracy marynarzy zatrudnionych na eksploatowanych przez polskich armatorów statkach. Rozwiązanie to ma stanowić przesłankę do ograniczenia negatywnego zjawiska przenoszenia statków do rejestrów tzw. tanich bander, gdzie nie obowiązują polskie przepisy dotyczące warunków pracy i życia na morzu. Zjawisko to nasiliło się w ostatnim czasie ze względu na utrzymujący się od 2008 r. kryzys na rynku żeglugowym powodujący wzrost konkurencji na międzynarodowym rynku przewozów morskich.

Utrzymanie statków pod polską banderą w szczególności umożliwi dochodzenie przez zatrudnionych na tych statkach obywateli swych praw przed polskimi organami i sądami, na podstawie polskich przepisów.

Rozwiązanie takie zgodne jest z „Wytycznymi Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego”.

Wytyczne te przewidują możliwość stosowania środków pomocowych w zakresie kosztów pracy do następujących kategorii osób:

„– obywateli Wspólnoty/EOG, w przypadku marynarzy pracujących na pokładach statków (włączając promy typu ro-ro) wykonujących regularne przewozy pasażerskie między portami Wspólnoty,

– wszystkich marynarzy objętych obowiązkiem opodatkowania i/lub składek na ubezpieczenie społeczne w Państwie Członkowskim, we wszystkich pozostałych przypadkach.”.

Podkreślić należy jednak, że przedmiotowe Wytyczne opracowane zostały w 2004 r., kiedy to na żeglugowym rynku pracy utrzymywał się niedobór pracowników będących obywatelami państw członkowskich UE. W chwili obecnej natomiast, ze względu na

kryzys w żegludze oraz zjawisko złomowania statków niedobory te praktycznie nie występują. Z tego względu zaproponowano zawężenia stosowania środka pomocowego w zakresie kosztów pracy do obywateli państw członkowskich UE/EOG na wszystkich kwalifikujących się statkach, a nie jedynie statkach wykonujących regularne przewozy pasażerskie między portami UE, jak przewidują Wytoczne.

Szczegóły dotyczące proponowanego środka pomocowego omówione zostały w ocenie skutków regulacji, która stanowi część niniejszego uzasadnienia.

**Art. 119** projektu ustawy zawiera propozycje zmian w ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich w zakresie opłat portowych na działalność komisji socjalnych. Podmiot zarządzający portem może przeznaczyć część opłaty portowej do wysokości 0,005 euro za jednostkę pojemności brutto (GT) statku.

**Art. 120** projektu ustawy zawiera propozycje zmian w ustawie z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych. Proponowane dodanie ust. 8a w art. 68 zakłada, że okres zatrudnienia na statku morskim nie będzie traktowany jak okres nieobjęcia ubezpieczeniem zdrowotnym na potrzeby wniesienia opłaty, o której mowa w art. 68 ust. 7. Zmiana ta wynika ze specyfiki pracy na morzu, gdzie regułą jest kilkumiesięczna praca na statku, a następnie dłuższy okres odpoczynku na lądzie. Podczas pracy na statku marynarz objęty jest tzw. ubezpieczeniem P&I. Rezygnacja z obowiązku wniesienia opłaty ma zachęcić marynarzy do dobrowolnego ubezpieczenia w czasie przebywania na lądzie.

Projektowana zmiana w art. 83 zaproponowana została przez Ministra Zdrowia i wynika z proponowanej zmiany art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, polegającej na dodaniu nowego zwolnienia od podatku dochodowego w pkt 23c. Konsekwencją projektowanego art. 83 będzie obowiązek opłacania składki zdrowotnej na normalnych, określonych w art. 79 i art. 81 tejsze ustawy zasadach, pomimo zwolnienia z podatku dochodowego od osób fizycznych.

Implementacja postanowień Konwencji MLC dotyczących warunków pracy i życia na statku wymaga zmian w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim – **art. 121**, w zakresie kontroli warunków pracy i życia marynarzy na statkach o polskiej i obcej przynależności. Inspekcje warunków pracy i życia na statku będą dokonywane przez organy inspekcyjne, którymi w stosunku do statków o polskiej przynależności będą właściwi dyrektorzy urzędów morskich (Inspekcja Państwa

Bandery – FSC), a także w odpowiednich przypadkach Państwowa Inspekcja Pracy. Dla statków obcych przebywających w portach polskich, czynności inspekcyjne będzie wykonywać dyrektor urzędu morskigo za pomocą Inspekcji Państwa Portu (PSC).

### **Rozdział 13. Przepisy przejściowe i końcowe**

Zawarte w tym rozdziale (**art. 122–132**) kwestie dotyczą takich zagadnień, jak m.in. status zawartych przed wejściem w życie projektowanej ustawy umów o pracę, książeczek żeglarskich wydanych na podstawie obowiązującej ustawy o pracy na morskich statkach handlowych, ważności listy załogi statku oraz konieczności uzyskania przez armatora Morskiego Certyfikatu Pracy lub Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy (wraz z Deklaracją Zgodności).

Zgodnie z **art. 122** z dniem wejścia w życie projektu ustawy marynarze stają się marynarzami w rozumieniu projektowanej ustawy.

Projekt ustawy wprowadza nową regulację marynarskiej umowy o pracę, w związku z powyższym na podstawie **art. 123** umowy o pracę zawarte z marynarzami na podstawie ustawy o pracy na morskich statkach handlowych przekształcają się w marynarskie umowy o pracę.

Na podstawie **art. 124** do spraw wszczętych i niezakończonych przez dniem wejścia w życie ustawy będą stosowane przepisy dotychczasowe – będą to w szczególności sprawy związane z wydawaniem książeczek żeglarskich.

Projekt ustawy określa wzór książeczki żeglarskiej. Z uwagi na istniejące zapasy tych druków zgodnie z **art. 125** ustawodawca określił, że będzie ona wydawana do czasu wyczerpania zapasów, nie dłużej jednak niż przez rok od dnia wejścia w życie ustawy. Książeczka żeglarska wydana na czas nieokreślony zachowuje ważność przez okres 10 lat od dnia wejścia w życie ustawy. Rozwiązanie to wynika z faktu, iż książeczka żeglarska zawiera dane osobowe oraz zdjęcie, które wymagają aktualizacji. Ponadto z praktyki wynika, że marynarz podczas swojej kariery zawodowej wymienia książeczkę żeglarską kilkakrotnie.

W **art. 126** określono, że lista załogi statku wystawiona na podstawie dotychczasowych przepisów oraz ewidencja czasu pracy, czasu pracy w nocy i czasu wypoczynku po pracy prowadzona na formularzu według wzoru określonego w przepisach dotychczasowych, zachowują ważność przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

**Art. 127** dotyczy obowiązku armatora do uzyskania w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, Morskiego Certyfikatu Pracy lub Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy dla statku o pojemności brutto (GT) co najmniej 500 jednostek, uprawiającego żeglugę międzynarodową lub żeglugę pomiędzy portami innego państwa.

Zgodnie z **art. 128** przepisy wykonawcze wydane na podstawie obowiązującej ustawy o pracy na morskich statkach handlowych, dotyczące m.in.: książeczki żeglarskiej, wzoru listy załogi statku, wzoru formularza do prowadzenia ewidencji czasu pracy, czasu pracy w nocy i wypoczynku marynarza oraz trybu wykonywania kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i wypoczynku pracowników na statku zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie projektowanej ustawy, jednak nie dłużej niż przez okres 6 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

W **art. 129** został wskazany maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym projektu ustawy w latach 2016–2025. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

Zgodnie z **art. 130** traci moc ustawa o pracy na morskich statkach handlowych.

Na podstawie **art. 131** przepisy art. 85 projektowanej ustawy oraz art. 21 ust. 1 pkt 23c i ust. 35 ustawy zmienianej w art. 118, w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą, stosuje się do dochodów uzyskanych począwszy od roku, w którym Komisja Europejska wydała pozytywną decyzję o zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym, i obowiązuje w okresie jej obowiązywania. Przepis ten wynika z obowiązku notyfikacji Komisji Europejskiej projektowanego środka pomocowego.

Zgodnie z **art. 132**, mając na uwadze fakt, że Konwencja MLC weszła już w życie, jak również dyrektywa Rady 2009/13/WE musi być jak najszybciej implementowana do polskiego prawa proponuje się, aby ustawa weszła w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.

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. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).



Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, z dniem przekazania go do konsultacji publicznych oraz uzgodnień międzyresortowych. Ponadto, stosownie do postanowień § 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, w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny (nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów UC144) z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem. Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b> Projekt ustawy o pracy na morzu</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Dorota Pyć, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Iwona Strzeżek, Wydział Żegluga Morskiej i Portów, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żegluga w MliR; tel. 22 630 13 85; e-mail: <a href="mailto:Iwona.Strzezek@mir.gov.pl">Iwona.Strzezek@mir.gov.pl</a></p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 23.06.2015 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Prawo UE: dyrektywa Rady 92/29/EWG, dyrektywa Rady 1999/63/WE, dyrektywa 1999/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE, dyrektywa Rady 2009/13/WE, dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE, dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE, Konwencja o pracy na morzu 2006 (Konwencja MLC).</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów</b> (na podstawie założeń ZC21 przyjętych przez RM w dniu 22.07.2014 r.)</p> <p><b>UC144</b></p>
--	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W polskim prawie warunki pracy i życia na statkach reguluje ustawa z dnia 23 maja 1991 r. *o pracy na morskich statkach handlowych* (Dz. U. z 2014 r. poz. 430). Mimo dokonania niezbędnych zmian dostosowawczych w związku z przystąpieniem Polski do UE, powyższa ustawa zawiera przepisy, które nie przystają do obecnych realiów funkcjonowania marynarzy i armatorów na europejskim i światowym rynku żeglugowym. Istnieje zatem pilna potrzeba opracowania nowego aktu prawnego, który zapewni wykonanie zobowiązań wynikających z przepisów międzynarodowych.

Na gruncie prawa międzynarodowego warunki pracy i życia na morzu zostały uregulowane w przyjętej w 2006 r. przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO) Konwencji o pracy na morzu (tzw. Konwencja MLC). Konwencja MLC została ratyfikowana przez Prezydenta RP w dniu 27 grudnia 2011 r. i weszła w życie w dniu 20 sierpnia 2013 r.

Projekt nowej ustawy o pracy na morzu ma na celu wdrożenie Konwencji MLC oraz będzie stanowił transpozycję następujących aktów prawnych UE:

- 1) dyrektywy Rady 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach (Dz. Urz. WE L 113 z 30.04.1992, str. 19, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 2, str. 21, z późn. zm.);
- 2) dyrektywy Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) – Załącznik: Umowa Europejska w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy (Dz. Urz. WE L 167 z 02.07.1999, str. 33, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 3, str. 363, z późn. zm.);
- 3) dyrektywy 1999/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. dotyczącej egzekwowania przepisów odnoszących się do godzin pracy marynarzy na pokładach statków zawijających do portów Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 14 z 20.01.2000, str. 29; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 3, str. 407);
- 4) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008, str. 33, z późn. zm.);
- 5) dyrektywy Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE (Dz. Urz. UE L 124 z 20.05.2009, str. 30);

6) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57, z późn. zm.);

7) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE z dnia 20 listopada 2013 r. dotyczącej pewnych obowiązków państwa bandery w zakresie zgodności z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r. oraz jej egzekwowania (Dz. Urz. UE L 329 z 10.12.2013, str. 1).

Wdrożenie ww. aktów prawnych ma na celu poprawę warunków pracy i życia marynarzy – zarówno na statkach o polskiej przynależności, jak i marynarzy podejmujących pracę za pośrednictwem agencji zatrudnienia i powiatowych urzędów pracy.

Projekt przewiduje również wykorzystanie jednego z instrumentów pomocy publicznej dla armatorów, w związku z utrzymującym się od 2008 r. kryzysem na rynku żeglugowym, powodującym wzrost konkurencji na międzynarodowym rynku przewozów morskich.

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

Istotą projektu jest przede wszystkim wdrożenie do polskiego prawa postanowień Konwencji MLC, do których odsyła większość wyżej wymienionych dyrektyw. Regulacja obejmować będzie następujące kwestie:

1) minimalne wymagania dla marynarzy do pracy na statku

Na statku będą mogły pracować osoby, które ukończyły 18 lat. Marynarz może być zatrudniony na statku, jeżeli posiada dokumenty potwierdzające kwalifikacje zawodowe niezbędne do zajmowania stanowiska na statku, ważne świadectwo zdrowia oraz ważną książeczkę żeglarską. Dopuszczalne będzie zatrudnienie młodocianego, który ukończył 16 lat, wyłącznie w celu przygotowania zawodowego;

2) pośrednictwo pracy

Usługa pośrednictwa pracy będzie obejmować pomoc osobom poszukującym pracy na statkach, jak również pomoc armatorom w poszukiwaniu odpowiednich kandydatów do pracy na statku. Korzystanie z pośrednictwa pracy będzie dobrowolne zarówno dla osób zainteresowanych podjęciem pracy na statku, jak i dla armatorów. Usługi pośrednictwa pracy będą prowadzić agencje zatrudnienia oraz powiatowe urzędy pracy. Projekt ustawy zakłada, że usługi pośrednictwa pracy będą miały zastosowanie również do marynarzy kierowanych do pracy na statki o obcej przynależności;

3) warunki zatrudnienia i organizacja pracy na statku

Nawiązanie stosunku pracy będzie następowało poprzez marynarską umowę o pracę, zawieraną na czas nieokreślony, na czas określony lub na czas określonej podróży morskiej;

4) warunki pracy i życia na statku

Określone zostaną kwestie bytowe na statku. Armator będzie miał obowiązek zapewnić, aby pomieszczenia do pracy i pomieszczenia do własnego użytku marynarzy spełniały określone parametry dotyczące: powierzchni, dopuszczalnego hałasu, drgań, oświetlenia i czystości powietrza. Ponadto armator obowiązany będzie do zapewnienia zaplecza rekreacyjnego dla marynarzy na statku, a także wyżywienia i warunków do przygotowywania posiłków;

5) szczególne obowiązki i uprawnienia marynarza i armatora

Marynarz obowiązany będzie w szczególności przestrzegać przepisów i zasad bezpieczeństwa żeglugi, przepisów i zarządzeń obowiązujących w portach i na morzu, przepisów regulaminu pracy i przebywania na statku (wprowadzonego na statku z załogą liczącą co najmniej 15 osób), dbać o bezpieczeństwo pasażerów, chronić środowisko przez zanieczyszczeniem, chronić statek, jego urządzenia i ładunek, dbać o pomieszczenia własnego użytku, wspólne pomieszczenia załogi statku oraz ich wyposażenie. Armator bez zgody marynarza wyrażonej na piśmie nie będzie mógł skierować marynarza do pracy na statku udającym się w podróż morską do strefy konfliktów zbrojnych;

6) ochrona zdrowia i ochrona socjalna

Uregulowane zostaną kwestie ochrony zdrowia, opieki medycznej, tryb realizacji badań lekarskich, zapewnienie dostępu do opieki medycznej na statku. Uregulowana będzie również kwestia zabezpieczenia świadczeń opieki zdrowotnej w okresie, gdy marynarze nie będą związani stosunkiem pracy. W marynarskich umowach o pracę będą określone przysługujące im rodzaje świadczeń z zakresu zabezpieczenia społecznego;

7) dokumenty MLC oraz kontrole i inspekcje na statku

Konwencja MLC wprowadza system certyfikacji warunków pracy i życia na statku. Wiąże się z tym obowiązek i odpowiedzialność państwa bandery za certyfikację warunków pracy i życia marynarzy na statkach podnoszących jego banderę. Poświadczeniem spełniania przez statek wymagań Konwencji MLC będzie Morski Certyfikat Pracy (lub Tymczasowy Morski Certyfikat Pracy) wydany zgodnie ze wzorem określonym w Konwencji MLC. Certyfikaty dla statków o polskiej przynależności wydawać będzie dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku. Kontrolę certyfikatów na statkach o obcej przynależności sprawować będzie dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu zawinięcia statku;

8) procedury wnoszenia i rozpatrywania skarg

Marynarz będzie miał prawo wnieść skargę dotyczącą niezapewnienia prawidłowych warunków pracy i życia na statku zgodnych z Konwencją MLC. Marynarzowi przysługuje prawo wniesienia skargi do swojego bezpośredniego przełożonego, do kapitana lub do inspektora Inspekcji Państwa Bandery (FSC) lub Inspekcji Państwa Portu (PSC). Przy składaniu skargi przez marynarza obowiązywać będzie poufność oraz zasada niekarania marynarza w związku ze

złożeniem przez niego skargi;

9) praca na statkach nieobjętych Konwencją MLC

W ustawie będą uregulowane niektóre kwestie związane z pracą na statkach niekonwencyjnych, statkach rybackich oraz na statkach pełniących wyłącznie specjalną służbę państwową, w tym m.in. na statkach pełniących stałe pogotowie ratownicze oraz statkach szkolnych;

10) odpowiedzialność karna

W ustawie będą określone kary za naruszenie regulaminu pracy i przebywania na statku przez marynarza. Wskazano też katalog kar za naruszenia Konwencji MLC i wdrażających je przepisów ustawy.

Ponadto, wykonując założenia projektu ustawy o pracy na statkach morskich, przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 22 lipca 2014 r., projekt ustawy przewiduje zmianę ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.) polegającą na możliwości zwolnienia marynarzy od podatku dochodowego w przypadku zatrudnienia na statkach morskich o polskiej przynależności eksploatowanych w żegludze międzynarodowej, po przepracowaniu na nich poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej więcej niż 183 dni w roku podatkowym.

Obniżenie kosztów pracy marynarzy zatrudnionych na eksploatowanych przez polskich armatorów statkach może stanowić przesłankę do ograniczenia negatywnego zjawiska przenoszenia statków do rejestrów tzw. tanich bander, gdzie nie obowiązują polskie przepisy dotyczące warunków pracy i życia na morzu. Zjawisko to nasiliło się w ostatnim czasie ze względu na utrzymujący się od 2008 r. kryzys na rynku żegludowym powodujący wzrost konkurencji na międzynarodowym rynku przewozów morskich.

Utrzymanie statków pod polską banderą w szczególności umożliwi dochodzenie przez zatrudnionych na tych statkach polskich obywateli swoich praw przed polskimi organami i sądami, na podstawie polskich przepisów.

Rozwiązanie takie zgodne jest z „Wytycznymi Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego” (Komunikat Komisji C(2004)43 (Dz. Urz. UE C 13 z 17.01.2004, str. 3). Jest ono jednak tylko jednym z instrumentów pomocowych przewidzianych w Wytycznych. Jak wskazuje natomiast Komisja Europejska oraz Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Związek Armatorów Polskich, jedynie wykorzystanie wszystkich przewidzianych w Wytycznych elementów stanowić będzie zachętę do powrotu armatorów pod narodowe flagi UE. W szczególności postulowane jest wykorzystanie instrumentów pomocowych w zakresie składek na ubezpieczenia społeczne marynarzy.

Brak stosowania instrumentów pomocowych doprowadzi natomiast do całkowitej utraty przez Polskę morskiej floty transportowej.

Podkreślić należy, że ze względu na wysokie koszty zatrudnienia marynarzy pod polską banderą i brak stosowania instrumentów pomocowych, podczas konsultacji publicznych projektu ustawy jeden z dwóch głównych armatorów statków podnoszących polską banderę zapowiedział przeniesienie swojej floty do obcych rejestrów statków. W 2015 r. przerejestrowane pod obce bandery zostały już dwa statki tego armatora.

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

Wszystkie państwa członkowskie UE są obowiązane do wdrożenia jednakowych rozwiązań wynikających z ww. dyrektyw. Konwencję MLC ratyfikowało 66 państw świata, w tym państwa OECD, jak np. Australia, Japonia oraz Kanada.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Marynarze	ok. 35 000 osób – obecnie zatrudnieni w większości na statkach o obcej przynależności (zarejestrowanych pod obcymi banderami)	Dane szacunkowe, na podstawie danych Związku Armatorów Polskich, związków zawodowych marynarzy oraz Związku Agentów i Przedstawicieli Żegludkowych.	Zapewnienie lepszych warunków zatrudnienia polskich marynarzy na międzynarodowym rynku pracy poprzez m.in. wprowadzenie nowych rozwiązań wzmacniających poziom ochrony praw pracowniczych.
W tym: marynarze zatrudniani na statkach morskich o polskiej przynależności uprawiających żegludę międzynarodową (z wyjątkiem statków uprawiających żegludę międzynarodową sporadycznie)	ok. 65 osób	Dane urzędów morskich – w oparciu o certyfikaty bezpiecznej obsługi dla statków, wydane na podstawie Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem z	Możliwość zwolnienia od podatku dochodowego w przypadku zatrudnienia na statkach morskich o polskiej przynależności eksploatowanych w żegludze międzynarodowej, po przepracowaniu na nich poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej więcej niż 183 dni w roku podatkowym.

		<p>1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321), i z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173 i 1174) (kwiecień 2015 r.).</p> <p>Brak możliwości dokładnego określenia ile statków będzie uprawiało żeglugę międzynarodową w danym roku.</p>	<p>Obniżenie kosztów pracy marynarzy zatrudnionych na eksploatowanych przez takich armatorów statkach może stanowić przesłankę do ograniczenia negatywnego zjawiska przenoszenia statków do rejestrów tzw. tanich bander, gdzie nie obowiązują polskie przepisy dot. warunków pracy i życia na morzu. Rozwiązanie takie w szczególności umożliwi dochodzenie przez polskich obywateli swoich praw przed polskimi organami i sądami, na podstawie polskich przepisów.</p>
Armatorzy statków morskich o polskiej przynależności	23 statki	Informacja sygnalna GUS, kwiecień 2015 r.	Konieczność dostosowania warunków pracy i życia na eksploatowanych statkach do wymagań Konwencji MLC oraz wdrażanych w ustawie dyrektyw.
W tym: armatorzy statków morskich o polskiej przynależności uprawiający żeglugę międzynarodową (z wyjątkiem statków uprawiających żeglugę międzynarodową sporadycznie)	7 statków	Dane urzędów morskich (kwiecień 2015 r.)	Obniżenie kosztów pracy marynarzy zatrudnionych na eksploatowanych przez takich armatorów statkach może stanowić zachętę do utrzymania statków pod polską banderą. Obecnie marynarze na statkach uprawiających żeglugę międzynarodową zatrudniani są, co do zasady, przez podmioty zagraniczne i na podstawie umów o unikaniu podwójnego opodatkowania nie płacą podatków w Polsce. Marynarze ci nie opłacają również składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne.
powiatowe urzędy pracy	340 powiatowych urzędów pracy	dane MPiPS	Informowanie osób zainteresowanych podjęciem pracy na statku o agencjach zatrudnienia, które posiadają dokument uprawniający do kierowania marynarzy do pracy na statkach morskich wydany przez właściwego dyrektora urzędu morskiego oraz o możliwości skorzystania z usług tych agencji. Projekt ustawy nie przewiduje dodatkowych obciążeń dla powiatowych urzędów pracy.

Agencje zatrudnienia prowadzące pośrednictwo pracy dla marynarzy	69 agencji zatrudnienia	Rejestr Podmiotów Prowadzących Agencje Zatrudnienia – <a href="http://www.kraz.praca.gov.pl">http://www.kraz.praca.gov.pl</a>	Określenie zasad regulujących pośrednictwo pracy dla osób poszukujących pracy na statkach.
Dyrektorzy urzędów morskich	3 dyrektorów urzędów morskich – w Gdyni, Słupsku oraz w Szczecinie	Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 października 1991 r. <i>w sprawie utworzenia urzędów morskich, określenia ich siedzib oraz terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów morskich (Dz. U. Nr 98, poz. 438)</i>	Przeprowadzanie inspekcji i audytów celem zapewnienia przestrzegania norm w zakresie warunków pracy i życia marynarzy.
Państwowa Inspekcja Pracy	1	–	Projektowane uregulowania szczególne dotyczące warunków pracy marynarzy będą musiały być uwzględnione przez organy Państwowej Inspekcji Pracy podczas wykonywania zadań określonych ustawą z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy
Skarb Państwa	1	–	Potencjalne ryzyko ponoszenia kosztów repatriacji marynarzy i dochodzenia ich zwrotu od armatorów. Mając jednak na uwadze dotychczasowe doświadczenia oraz fakt, że pod polską banderą zarejestrowane są bardzo małe statki, uprawiające głównie żeglugę bliskiego zasięgu, nie przewiduje się konieczności ponoszenia kosztów repatriacji przez Skarb Państwa. Niemniej jednak obowiązek przewidzenia w prawie krajowym takiej możliwości wynika z Konwencji MLC oraz prawa UE. W przypadku ewentualnego wystąpienia przedmiotowych kosztów zostaną one sfinansowane w ramach środków planowanych w ustawie budżetowej dla części 21 – Gospodarka morską, bez konieczności ubiegania się o dodatkowe środki na ten cel.

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

W dniu 4 listopada 2014 r. projekt ustawy został przekazany do konsultacji publicznych z terminem wnoszenia ewentualnych uwag i komentarzy do dnia 8 grudnia 2014 r. Konsultacje publiczne obejmowały wszystkie reprezentatywne organizacje związkowe oraz reprezentatywne organizacje pracodawców w rozumieniu ustawy z dnia 6 lipca 2001 r. o Trójstronnej Komisji do Spraw Społeczno-Gospodarczych i wojewódzkich komisjach dialogu społecznego (Dz. U. Nr 100, poz. 1080), tj.:



- 1) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
  - 2) NSZZ „Solidarność”,
  - 3) Forum Związków Zawodowych,
  - 4) Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej,
  - 5) Konfederację „Lewiatan”,
  - 6) Związek Rzemiosła Polskiego,
  - 7) Związek Pracodawców Business Centre Club,
- oraz branżowe organizacje związkowe (m.in. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy) i organizacje pracodawców (m.in. Związek Armatorów Polskich).
- Wyniki konsultacji przedstawione zostały w raporcie z przebiegu konsultacji publicznych.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2015 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [w zł]											
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Łącznie (0–10)
<b>Dochody ogółem</b>	62 000	1 021 200	900 700	873 100	875 400	920 000	919 100	873 100	873 100	943 000	1 233 400	9 494 100
budżet państwa	62 000	1 021 200	900 700	873 100	875 400	920 000	919 100	873 100	873 100	943 000	1 233 400	9 494 100
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Wydatki ogółem</b>	48 300	1400	1400	1400	48300	1400	1400	1400	48300	1400	1400	156100
budżet państwa	48 300	1400	1400	1400	48300	1400	1400	1400	48300	1400	1400	156100
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo ogółem</b>	13700	1019800	899300	871700	827100	918600	917700	871700	824800	941600	1 232 000	9338000
budżet państwa	13700	1019800	899300	871700	827100	918600	917700	871700	824800	941600	1 232 000	9338000
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Źródła finansowania</b>	Nowe zadania nałożone na organy administracji publicznej (urzędy morskie) będą finansowane w ramach przyznanego na dany rok limitu wydatków dla części budżetowej 21 – Gospodarka morska bez konieczności jego zwiększania. Zgodnie z projektowanym art. 98 ust. 6, organ inspekcyjny może poinformować Państwową Inspekcję Pracy albo Państwową Inspekcję Sanitarną o złożonej przez marynarza skardze. Przepis ten nie nakłada jednak dodatkowych obowiązków na ww. inspekcje, nie przewiduje się zatem powstania dodatkowych skutków finansowych dla budżetu państwa.											
<b>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</b>	<p>1. Opłaty za przeprowadzenie przez urzędy morskie inspekcji i wydanie certyfikatów dla statków</p> <p>Biorąc pod uwagę liczbę 23 statków (pkt 3 OSR) oraz fakt, iż w większości są to statki małe, o pojemności brutto w przedziale 500–2000 GT, wpływy z opłat za przeprowadzenie inspekcji oraz wydanie certyfikatów MLC wyniosą (zgodnie z projektowanym art. 93) ok. 46 000 zł. Podkreślić jednak należy, że obowiązek posiadania certyfikatów MLC dotyczy jedynie statków uprawiających żeglugę międzynarodową. Część armatorów może zatem nie wystąpić o wydanie certyfikatów.</p> <p>Certyfikaty MLC wydawane są na 5 lat. Statki je posiadające będą podlegać również inspekcji pośredniej – przeprowadzanej w celu potwierdzenia ważności certyfikatu między drugą i trzecią datą rocznicową. Koszt przeprowadzenia takiej inspekcji wynosi 50% opłaty standardowej, a więc łącznie ok. 23 000 zł.</p> <p>Wysokości opłat określone zostały po konsultacji z urzędami morskimi i pokrywają one koszty przeprowadzenia inspekcji i wydania dokumentów.</p> <p>Prognozowane wpływy z opłat przedstawiają się zatem (mając na uwadze okresy ich ważności) następująco:</p>											

2016 r. – ok. 46 000 zł  
2017 r. – ok. 0 zł  
2018 r. – ok. 0 zł  
2019 r. – ok. 23 000 zł  
2020 r. – ok. 0 zł  
2021 r. – ok. 46 000 zł  
2022 r. – ok. 0 zł  
2023 r. – ok. 0 zł  
2024 r. – ok. 23 000 zł  
2025 r. – ok. 0 zł  
2026 r. – ok. 46 000 zł

2. Opłaty za audyty agencji zatrudnienia i wydanie dokumentu uprawniającego do kierowania marynarzy do pracy na statkach morskich

Dla kalkulacji przyjęto założenie, że wszystkie z 69 agencji (pkt 3 OSR) wystąpią z wnioskiem o przeprowadzenie audytu oraz że większość z agencji zatrudnia od 2 do 5 pracowników. Ponadto nie można wykluczyć, że w przyszłości pojawi się więcej agencji zatrudnienia. Z tego względu przyjęto konieczność przeprowadzenia dwóch dodatkowych audytów rocznie. Opłaty te szacuje się następująco:

2016 r. – ok. 48 300 zł  
2017 r. – ok. 1400 zł  
2018 r. – ok. 1400 zł  
2019 r. – ok. 1400 zł  
2020 r. – ok. 48 300 zł  
2021 r. – ok. 1400 zł  
2022 r. – ok. 1400 zł  
2023 r. – ok. 1400 zł  
2024 r. – ok. 48 300 zł  
2025 r. – ok. 1400 zł  
2026 r. – ok. 1400 zł

Wysokości opłat określone zostały po konsultacji z urzędami morskimi.

Zgodnie z projektem, audytorom za przeprowadzenie audytu przysługuje wynagrodzenie.

Przewiduje się wykonywanie audytów w dwuosobowych zespołach, w składzie: audytor wiodący oraz audytor. Koszt jednego audytu wyniesie zatem 700 zł.

W związku z powyższym szacowane koszty dla budżetu państwa przedstawiają się następująco:

2016 r. – ok. 48 300,00 zł  
2017 r. – ok. 1400,00 zł  
2018 r. – ok. 1400,00 zł  
2019 r. – ok. 1400,00 zł  
2020 r. – ok. 48 300,00 zł  
2021 r. – ok. 1400,00 zł  
2022 r. – ok. 1400,00 zł  
2023 r. – ok. 1400,00 zł  
2024 r. – ok. 48 300,00 zł  
2025 r. – ok. 1400,00 zł  
2026 r. – ok. 1400,00 zł

3. Opłaty za wydanie (wymianę) książeczki żeglarskiej

Książeczki żeglarskie wydawane są obecnie na podstawie ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych, która zostanie uchylona. Opłaty za wydanie (wymianę) książeczki żeglarskiej ustalone zostały w oparciu o dane urzędów morskich dotyczące obecnych kosztów ich wydawania (wymiany).

Według informacji urzędów morskich, średnio rocznie wydawanych jest ok. 4900 książeczek żeglarskich (ok. 2700 w Gdyni, 1700 w Szczecinie oraz 500 w Słupsku). Wysokości opłat kształtują się zatem następująco (kurs EUR na podstawie „Wytycznych MF dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw”):

2016 r. – ok. 230 000 EUR (ok. 926 900 zł)  
2017 r. – ok. 230 000 EUR (ok. 899 300 zł)



2018 r. – ok. 230 000 EUR (ok. 871 700 zł)  
 2019 r. – ok. 230 000 EUR (ok. 871 700 zł)  
 2020 r. – ok. 230 000 EUR (ok. 871 700 zł)  
 2021 r. – ok. 230 000 EUR (ok. 871 700 zł)  
 2022 r. – ok. 230 000 EUR (ok. 871 700 zł)  
 2023 r. – ok. 230 000 EUR (ok. 871 700 zł)  
 2024 r. – ok. 230 000 EUR (ok. 871 700 zł)  
 2025 r. – ok. 230 000 EUR (ok. 871 700 zł)  
 2026 r. – ok. 325 000 EUR (ok. 1 232 000 zł)

**4. Instrument pomocy publicznej dla armatorów – zwolnienie marynarzy od podatku dochodowego**

Jak już wyżej wskazano, ze względu na brak pełnego wykorzystania przez RP możliwości przewidzianych w *Wytycznych Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego*, wprowadzone decyzją Rady Ministrów zwolnienie z podatku dochodowego może objąć jedynie ok. 65 osób – w przypadku gdy przepracują oni ponad 183 dni poza terytorium RP. W przypadku realizacji zapowiedzi jednego z dwóch głównych armatorów dotyczącej wyjścia z polskiego rejestru okrętowego, liczba ta jeszcze się zmniejszy.

Ponadto w praktyce marynarze na statkach uprawiających żeglugę międzynarodową zatrudniani są przez podmioty zagraniczne i na podstawie umów o unikaniu podwójnego opodatkowania nie płacą podatków w Polsce. Projektowane rozwiązanie wprowadza jednak wyraźne zwolnienie, co w konsekwencji spowoduje brak konieczności ponoszenia przez armatorów kosztów obsługi prawnej związanych z optymalizacją podatkową i pozytywnie wpłynie na pewność prawną prowadzenia działalności przez polskich armatorów.

Jak już wyżej wskazano, w polskim rejestrze okrętowym zarejestrowane są bardzo małe statki. Analiza certyfikatów bezpiecznej obsługi wydanych dla tych statków przez urzędy morskie wskazuje, iż mają one kilkusobowe załogi. Łącznie na statkach tych, mając na uwadze zmianowy charakter pracy na morzu, zatrudnionych jest ok. 65 osób. Miesięczny koszt zatrudnienia załogi na jednym statku obliczono na podstawie skali zarobków Międzynarodowej Federacji Pracowników Transportu (tzw. ITF Wage Scale, obowiązująca od 1 stycznia 2015 r.). Skala ta jest wynikiem negocjacji między pracownikami a pracodawcami. Wynosi on ok. 12 000 USD, co stanowi ok. 40 000 zł.

Przewiduje się, że nie wszyscy z 65 marynarzy zatrudnionych na 7 statkach przepracują ponad 183 dni poza terytorium RP.

Z tego względu szacowana kwota pomocy publicznej to ok. 600 000 zł rocznie. Jak już jednak wyżej wskazano, w chwili obecnej marynarze ci, co do zasady, zatrudnieni są przez podmioty zagraniczne i – korzystając z umów o unikaniu podwójnego opodatkowania – nie płacą podatków w Polsce.

Zgodnie z sugestią Ministra Zdrowia, projektowana ustawa zawiera zmianę art. 83 ustawy z dnia 27 sierpnia 2004 r. *o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych* (art. 120 projektu). Konsekwencją zmiany będzie obowiązek opłacania składki zdrowotnej na normalnych, określonych w art. 79 i art. 81 tejże ustawy, zasadach – mimo zwolnienia z podatku dochodowego przewidzianego w art. 21 ust. 1 pkt 23c ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. *o podatku dochodowym od osób fizycznych*.

Projekt przewiduje również zmianę art. 68 ust. 8a ww. ustawy, zakładającą, że okres zatrudnienia na statku morskim nie będzie traktowany jako okres nieobjęcia ubezpieczeniem zdrowotnym na potrzeby wniesienia opłaty, o której mowa w art. 68 ust. 7. Zmiana ta wynika ze specyfiki pracy na morzu, gdzie regułą jest kilkumiesięczna praca na statku, a następnie dłuższy okres odpoczynku na lądzie. Podczas pracy na statku marynarz objęty jest tzw. ubezpieczeniem P&I. Rezygnacja z obowiązku wniesienia opłaty ma zachęcić marynarzy do dobrowolnego ubezpieczenia w czasie przebywania na lądzie.

**7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz 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,	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich							

ceny stałe z 2014 r.)	przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
Niemierzalne	państwa członkowskie UE								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana ustawa wpłynie na sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw przez obowiązek poddania się inspekcjom i audytom celem zapewnienia zgodności z Konwencją MLC. Szczegółowe dane w tym zakresie przedstawione zostały w pkt 6.								
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>									
<input type="checkbox"/> nie dotyczy									
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).					<input checked="" type="checkbox"/> tak <input 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 checked="" 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 elektronizacji.					<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
Komentarz: Projekt przewiduje wprowadzenie nowych obciążeń administracyjnych w postaci certyfikatów MLC, potwierdzających zgodność z Konwencją MLC oraz dokumentów uprawniających do kierowania marynarzy do pracy na statkach morskich. Oba te dokumenty wynikają jednak z postanowień Konwencji MLC i są konieczne do działania przez polskich armatorów i agencje pośrednictwa na międzynarodowym rynku żeglugowym.									
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>									
Wejście w życie projektowanej ustawy wpłynie korzystnie na warunki pracy na statkach. Może również wpłynąć pozytywnie na utrzymanie miejsc pracy na statkach eksploatowanych pod polską banderą.									
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>									
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:			<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe			<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie			
Omówienie wpływu		brak							
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>									
Przewiduje się, że ustawa o pracy na morzu wejdzie w życie dnia 1 stycznia 2016 r.									
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>									
Ewaluacja efektów następować będzie corocznie, na podstawie danych GUS dotyczących stanu floty (Ośrodek Statystyki Morskiej Urzędu Statystycznego w Szczecinie).									
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>									
Brak									

## **RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH**

### **PROJEKTU USTAWY O PRACY NA STATKACH MORSKICH**

**1. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania (wykaz podmiotów, które przedstawiły stanowisko lub opinię, omówienie stanowiska lub opinii, oraz odniesienie się do niego przez organ wnioskujący).**

Projekt ustawy został skierowany w ramach konsultacji publicznych w dniu 4 listopada 2014 r. do następujących podmiotów:

1. Forum Związków Zawodowych,
2. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
3. NSZZ „Solidarność”,
4. Krajowa Izba Gospodarcza,
5. Konfederacja Lewiatan,
6. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej,
7. Związek Pracodawców Business Centre Club,
8. Związek Rzemiosła Polskiego,
9. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy,
10. Federacja Związków zawodowych Marynarzy i Rybaków,
11. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
12. Związek Zawodowy Marynarzy i Rybaków Kontraktowych,
13. Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów,
14. Związek Armatorów Polskich,
15. Polski Związek Żeglarski,
16. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
17. Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich,
18. Baltramp Shipping Sp. z o.o.,
19. Żegluga Gdańska Sp.z o.o.,
20. Kołobrzaska Żegluga Pasażerska Sp. z o.o.,
21. Baltex – Inżynieria i Górnictwo Morskie Sp. z o.o.,
22. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR),
23. Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej,
24. Północnoatlantycka Organizacja Producentów Sp. z o.o.,
25. Akademia Morska w Gdyni,
26. Akademia Morska w Szczecinie,
27. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
28. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
29. Zarząd Morskich Portów Szczecin - Świnoujście S.A.,
30. Polski Rejestr Statków S.A.,
31. DNV – GL Polska,
32. Rosyjski Morski Rejestr Statków – Oddział w Polsce,
33. RINA Poland,
34. Lloyd’s Register (Polska) Sp. z o.o.,
35. Bureau Veritas Polska.

Uwagi zostały zgłoszone przez:

1. Związek Armatorów Polskich,
2. Baltramp,
3. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR),
4. Akademię Morską w Gdyni,
5. Akademię Morską w Szczecinie,
6. Porozumienie Zielonogórskie,
7. Związki zawodowe (działające w ramach Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego),
8. Marynarską Radę Opiekuńczą w Szczecinie,
9. Duszpasterstwo Ludzi Morza

Informacja dotycząca stanowiska Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju do wniesionych uwag (tabela) stanowi załącznik do niniejszego raportu.

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

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

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

Projekt ustawy, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Przedmiotowy projekt, stosownie do § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979), został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

**TABELA UWAG DO PROJEKTU USTAWY O PRACY NA STATKACH MORSKICH ZGŁOSZONYCH W RAMACH KONSULTACJI PUBLICZNYCH**

	Przepis projektu	Podmiot zgłaszający uwagę	Treść uwagi	Stanowisko MliR	Uzasadnienie stanowiska MliR
1.	Art. 1 ust. 1	Polskie Ratownictwo Okrętowe (za pośred. ZAP)	Propozycja: uzupełnić pkt 1) o następujący przepis:  „ (...) z wyłączeniem statków uprawiających żeglugę w odległości nie przekraczającej 12 mil morskich od linii brzegu morskiego Rzeczypospolitej Polskiej”.	Uwaga nieuwzględniona	Przedstawiona propozycja dotyczy statków uprawiających żeglugę krajową. Ustawa odnosi się do żeglugi międzynarodowej.
	Art. 1 ust. 1	APMAR	Propozycja pkt 2), 3), 4): „2) pośrednictwo pracy dla osób poszukujących pracy na statkach morskich o polskiej i obcej przynależności; 3) wymagania dotyczące dokumentów związanych z pracą na statkach morskich o polskiej przynależności; 4) warunki pracy i życia marynarzy na statkach morskich o polskiej przynależności.	Uwaga nieuwzględniona	Nie ma potrzeby rozdzielania charakteru pośrednictwa pracy – czy dotyczy to statków o polskiej, czy obcej przynależności. Ideą jest pomoc w znalezieniu pracy dla polskich marynarzy.
	Art. 1 ust. 1	AM Szczecin	Propozycja art. 1 pkt 2) uzupełnić: „1. Ustawa reguluje stosunki	Uwaga nieuwzględniona	Przedstawiona propozycja dotyczy statków uprawiających żeglugę krajową. Ustawa odnosi się do

			pracy na statkach morskich o polskiej przynależności, z wyłączeniem statków uprawiających żeglugę w odległości nie przekraczającej 12 mil morskich od linii brzegu morskiego Rzeczypospolitej Polskiej."		żeglugi międzynarodowej.
Art. 3 pkt 1)	APMAR	Propozycja: Ilekcroć w ustawie jest mowa o: armatorze – należy przez to rozumieć armatora w rozumieniu ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758 i 1014 ) oraz właściciela statku o polskiej przynależności albo organizację lub osobę, taką jak zarządzający statkiem, agent lub czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela statku odpowiedzialność za jego eksploatację oraz przyjęła obowiązki armatora wynikające z ustawy i ponosi wyłączną odpowiedzialność z tego tytułu bez względu na to, czy jakkolwiek inny podmiot wypełnia niektóre obowiązki w imieniu armatora, chyba że z treści ustawy wynika, że jej zapis dotyczy armatora statku o obcej przynależności.	Uwaga nieuwzględniona	Według opinii MliR zbyteczne jest rozszerzenie definicji armatora, która znajduje się w Kodeksie morskim.	

Art. 3 pkt 3)	ZAP	Propozycja zmiany definicji marynarza, w taki sposób, by wyłączyć z tej kategorii niektóre osoby, których charakter pracy na statku odbiega znacznie od pracy marynarza <i>sensu stricto</i> , np. osoby, które tylko okazjonalnie, wykonują na statku pracę o charakterze niezwiązanym z żeglugą, np. artyści występujący na promach (zwykle jeden występ podczas jednego rejsu okrężnego). Wskazówki w tym zakresie zawiera Rezolucja nr VII MOP z dnia 22 lutego 2006r. dotycząca informacji o grupach zawodowych.	Uwaga uwzględniona	Zmiana definicji „marynarza”.
Art. 3 pkt 3)	Akademie morskie (za pośredn. ZAP	Należy uwzględnić definicję „praktykant” (chodzi o status studentów odbywających praktykę morską).	Uwaga uwzględniona	Dodany w art. 3 pkt 6) z definicją „praktykanta”
Art. 3 pkt 3)	AM Gdynia	W artykule tym brakuje definicji praktykanta, w szczególności, że w pkt. 3 w definicji „marynarz” stwierdza się, że marynarzem jest osoba posiadająca kwalifikacje..... , a także każda inna osoba zatrudniona lub pracująca na statku [praktyka - nauka zawodu poprzez pracę].	Uwaga uwzględniona	Dodany w art. 3 pkt 6) z definicją „praktykanta”

			<p>Niezbędny jest zapis w ustawie (stanowisko administracji morskiej), dopuszczający okrętowanie praktykantów (z uczelni, jak i szkół zawodowych) jako <i>supernumerary</i> (<i>supernumeraries</i>).</p> <p>Jednocześnie niezbędne jest zdefiniowanie kadeta, jako osoby zatrudnionej na statku na mocy marynarskiej umowy o pracę pomiędzy nim a armatorem.</p>		
Art. 3 pkt 4)	ZAP	<p>Definicja nie jest dostatecznie precyzyjna. W szczególności mogą powstać wątpliwości czy tylko jeden armator może być stroną układu zbiorowego. Ponadto, w praktyce zdarza się, że układy zbiorowe zawierane są przez federacje związków zawodowych, które nie są związkiem zawodowym. Wobec powyższego proponujemy, by zamiast „<i>armatorami</i>” zapisać „<i>armatorem</i>” oraz zamiast „<i>związkami zawodowymi marynarzy</i>” zapisać „<i>organizacjami związków zawodowych</i>”.</p>	Uwaga uwzględniona	Zmiana definicji morskiego układu zbiorowego pracy	
Art. 3 pkt 5)	ZAP	<p>W podanej definicji nie jest jednoznacznie sprecyzowane o</p>	Uwaga nieuwzględniona	Marynarska umowa o pracę stanowi na jaki czas jest zawierana, stąd według opinii MliR nie ma potrzeby	



			<p>jaką podróż marynarza na statku chodzi. W celu usunięcia wątpliwości warto byłoby doprecyzować, że chodzi o podróż w czasie, której wykonuje pracę na statku na podstawie marynarskiej umowy o pracę.</p>		<p>zmiany definicji podróży morskiej.</p>
Art.4 ust. 1	ZAP	<p>Wymogi określone w tym przepisie dotyczą marynarza <i>sensu stricto</i>, jednak nie są one dostosowane do innych osób, które z uwagi na wykonywanie pracy na statku są kwalifikowani jako marynarze, lecz faktycznie z tą grupą zawodową nie mają nic wspólnego, np. artyści dający występ na promie. Oni, w szczególności, nie dysponują dokumentami potwierdzającymi kwalifikacje zawodowe niezbędne do zajmowania stanowisk na statku.</p>	Uwaga uwzględniona	<p>Przepis został zmieniony:          „1. Na statku może być zatrudniona osoba, która ukończyła 18 lat.          2. Marynarz może być zatrudniony na statku, jeżeli posiada:          1) dokumenty potwierdzające kwalifikacje zawodowe;          2) ważne świadectwo zdrowia;          3) ważną książeczkę żeglarską”.</p>	
Art.4 ust. 3	Akademie morskie (za pośredn. ZAP)	<p>Propozycja:          (...) zgodnie z programem kształcenia kierunku i specjalności (poziom) uwzględnionej w certyfikacie uznania”.</p>	Uwaga częściowa uwzględniona	<p>Przepis został zmieniony:          „Na statku mogą odbywać praktykę zawodową uczniowie szkół ponadgimnazjalnych i studenci , zgodnie z programem nauczania szkoły lub kształcenia uczelni”.</p>	
Art.4 ust. 3	AM Gdynia	<p>"Na statku mogą odbywać praktykę zawodową uczniowie szkół ponadgimnazjalnych i</p>	Uwaga częściowa uwzględniona	<p>Przepis został zmieniony:          „Na statku mogą odbywać praktykę zawodową uczniowie szkół ponadgimnazjalnych i studenci ,</p>	

			<p>studenci szkół wyższych, zgodnie z programem nauczania szkoły."</p> <p><i>Nie ma czegoś takiego jak program nauczania szkoły... jest program kształcenia i na pewno nie szkoły!! Naszym zdaniem należałoby zmienić to stwierdzenie na program kształcenia kierunku i specjalności (poziomu) uwzględnionej w certyfikacie uznania.</i></p>		zgodnie z programem nauczania szkoły lub kształcenia uczelni".
Art.5 ust. 2	ZAP	<p>Wydaje się, że nie jest racjonalne nakładanie na osoby sporadycznie (jednorazowo) wykonujące prace nie marynarskie na statku obowiązku posiadania świadectwa zdrowia.</p> <p>W związku z tym proponujemy, by zwolnić z obowiązków wskazanych w ust. 1 osoby, które będą wykonywały prace nie marynarskie, przez krótki czas i tylko sporadycznie (gł. miejscem wykonywania ich pracy jest ląd).</p>	Uwaga uwzględniona	Zmiana przepisu art. 5 ust. 11: „Koszty badania lekarskiego, o którym mowa w art. 10, pokrywa marynarz”.	
Art.5 ust. 3	BALTRAMP	<p>Opinia:</p> <p>Koszty badań lekarskich – zaświadczenia wydawane są na 2 lata do 50 roku życia, kontrakty są kilkumiesięczne i marynarz może zmienić armatora</p>	Uwaga nieuwzględniona	Koszty badań lekarskich, również zgodnie z przepisami Kodeksu pracy ponosi pracodawca.	

			w związku z powyższym niesprawiedliwe jest obciążanie armatora opłatami w przypadku gdy marynarz zmieni pracodawcę. Powyższe dokumenty są dokumentami osobistymi marynarza i zasadnym jest aby marynarz ponosił powyższe opłaty.		
Art.5 ust. 10	ZAP	Propozycja dopisania: „Koszt kolejnych badań ponosi marynarz”.	Uwaga uwzględniona	Zmiana przepisu art. 5 ust. 11: „Koszty badania lekarskiego, o którym mowa w art. 10, pokrywa marynarz”.	
Art. 6 ust. 3	Porozumienie Zielonogórskie	Propozycja: Wyraz „niedawno” zastąpić konkretnym określeniem maksymalnego czasu utraty ważności świadectwa zdrowia przez jaki marynarz może pracować bez świadectwa zdrowia.	Uwaga nieuwzględniona	Specyfika pracy na morzu uniemożliwia określenie maksymalnego czasu utraty ważności świadectwa zdrowia.	
Art. 9	Akademie morskie (za pośredn. ZAP)	Pkt 1) ...osoba, która ukończy odpowiednie szkolenie zgodne z cz. VI STCW (6 kursów podstawowych) może ubiegać się o książeczkę żeglarską. I tu jest- naszym zdaniem- OGROMNA (!!!) sprzeczność prawna z art. 14, ponieważ studenci w celu uzyskania skierowania na praktyki muszą uzyskać potwierdzenie odbycia	Uwaga uwzględniona	Zmiana przepisu art. 9: „Książeczkę żeglarską wystawia się na wniosek: 1) osoby posiadającej udokumentowane ukończenie szkolenia podstawowego, o którym mowa w rozdziale VI Konwencji STCW; 2) ucznia szkoły ponadgimnazjalnej – potwierdzony przez armatora lub dyrektora tej szkoły; 3) studenta – potwierdzony przez rektora uczelni; 4) młodocianego, w celu przygotowania zawodowego – potwierdzony przez armatora; 5) innej osoby, jeżeli pozostaje ona z armatorem w	

			<p>szkolenia z cz. VI STCW, czyli nabywają prawa z pkt. 1 i nie można im unieważnić książeczek ze względu na to, czy studiują czy nie ponieważ prawa do posiadania książeczki zostały już nabyte - a zabranie Książeczki Żeglarskiej na podstawie tego, czy się jest studentem, czy też nie, w takiej sytuacji, może być niezgodne z Konstytucją. Por. "Ochrona praw nabytych w polskim systemie konstytucyjnym" - autor: Michał Jackowski (wydawca: Wydawnictwo Sejmowe); w monografii pierwsza w polskiej literaturze prawniczej próba kompleksowej analizy zasady ochrony praw nabytych.</p>		<p>stosunku pracy – potwierdzony przez armatora”.</p>
Art. 9	ZAP	<p>Art. 9 pkt 5)          Artysta występujący na promie (nie ma umowy o pracę z armatorem) nie ma drogi do uzyskania książeczki żeglarskiej, chociaż jej posiadanie jest wymagane).</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p>	<p>Zmiana przepisu art. 9:          „Książeczkę żeglarską wystawia się na wniosek:          1) osoby posiadającej udokumentowane ukończenie szkolenia podstawowego, o którym mowa w rozdziale VI Konwencji STCW;          2) ucznia szkoły ponadgimnazjalnej – potwierdzony przez armatora lub dyrektora tej szkoły;          3) studenta – potwierdzony przez rektora uczelni;          4) młodocianego, w celu przygotowania zawodowego – potwierdzony przez armatora;          5) innej osoby, jeżeli pozostaje ona z armatorem w stosunku pracy – potwierdzony przez armatora”.</p>	

	Art. 11 ust. 1	BALTRAMP	<p>1. W ustawie proponuje się, aby armator (wnioskodawca) ponosił koszty wystawienia książeczki żeglarskiej w przypadku zatrudniania marynarzy na marynarską umowę o pracę. Ponieważ książeczka żeglarska jest dokumentem osobistym, poświadczającym tożsamość właściciela, ponadto dokumentem uprawniającym do przekraczania granic, dokumentem zawierającym dane osobowe nie ma zasadności ponoszenia kosztów jej wystawienia przez armatora, tak jak w wypadku paszportu czy dowodu osobistego.</p> <p>2. Należy wziąć pod uwagę, że książeczka żeglarska, zgodnie z projektem ustawy ma być wystawiana na okres 5 lat i 10 lat. Może wystąpić sytuacja, że armator poniesie koszty wystawienia książeczki żeglarskiej, a pracownik przepracuje u niego okres znacznie krótszy, co dodatkowo podważa zasadność takiego podejścia. W konsekwencji, ponoszenie</p>	Uwaga nieuwzględniona	
--	-------------------	----------	---	-----------------------	--

			<p>kosztów przez armatora, może powodować naturalną niechęć do zatrudniania marynarzy nie posiadających aktualnej książeczki żeglarskiej. Nie bez znaczenia jest tu również fakt, że książeczka żeglarska podlega wymianie w przypadku zmiany danych osobowych, adresowych, braku miejsca na kolejne wpisy, czy w przypadku uszkodzenia, oraz podlega obowiązkowi wystawienia duplikatu w przypadku zagubienia.</p> <p>3. Książeczka żeglarska w ramach promocji zatrudnienia dla polskich marynarzy powinna być wydawana za darmo, a jeżeli nie to koszt wydania (opłata w PLN) powinien być zrównany z wydaniem paszportu - podobnie w art. 13 wymiana książeczki powinna być darmowa.</p>		
	Art. 11 ust. 5	Akademie morskie (za pośredn. ZAP)	<p>Artykuł ten podnosi cenę książeczki żeglarskiej z ok. 40 zł do ponad 100 zł. (25 EURO). Dla studentów to jednak spory wydatek.</p>	Uwaga nieuwzględniona	Wskazana w projekcie ustawy kwota za wystawienie książeczki żeglarskiej wynika z rzeczywistych kosztów i jest wynikiem konsultacji prowadzonych z Urzędami morskimi.

	Art. 14 ust. 2	Akademie morskie (za pośredn. ZAP); AM Gdynia	<p>Art.14 ust 2 wskazuje, że dyrektor UM unieważnia książeczkę żeglarską studenta, jeżeli ten przerwie naukę na uczelni. Uczelnie morskie mają obowiązek niezwłocznego powiadomienia UM o skreśleniu studenta. Dodatkowo, w ciągu 14 dni książeczka musi być dostarczona do UM. A co ze studentami, którzy zostali reaktywowani albo skreśleni ze studiów dziennych a potem przenoszą na zaoczne. Zgodnie z zapisami ustawy, powinni zdać swoje książeczki a następnie ubiegać się o wydanie nowych. Nie jest określone kto jest odpowiedzialny za dostarczenie dokumentu do dyrektora UM. Zaistnieje sprzeczność, ponieważ studenci spełniają wymogi do ubiegania się o zwykłą książeczkę żeglarską, tj. mają średnie wykształcenie i świadectwo zdrowia oraz ukończone 18 lat. Książeczka żeglarska nie jest świadectwem czy dyplomem potwierdzającym kwalifikacje zawodowe. A zgodnie z art. 4 ust. 1 na statku może być zatrudniona osoba, która</p>	Uwaga uwzględniona	<p>Zmiana przepisu:          „Dyrektor urzędu morskiego unieważnia, w drodze decyzji, książeczkę żeglarską:          1) z przyczyn określonych w art. 12 pkt 3-4;          2) jeżeli uczeń szkoły ponadgimnazjalnej lub student przerwał naukę w tej szkole lub uczelni”.</p>
--	----------------	---	--	--------------------	---

			ukończyła 18 lat i posiada dokumenty potwierdzające kwalifikacje zawodowe, świadectwo zdrowia i książeczkę żeglarską. Jeżeli student nie ma kwalifikacji zawodowych to i tak nie zostanie zatrudniony na statku, a jeżeli ma już świadectwo kwalifikacji zawodowych uprawniające do zajmowania danego stanowiska, to jakim prawem odbiera mu się książeczkę, za którą zapłacił. Chyba tylko po to, aby poszedł do Urzędu i zapłacił kolejne 50 EURO za ten sam dokument mając pełne uprawnienia do wydania Książeczki Żeglarskiej.		
Art. 14 ust. 2	BALTRAMP	Unieważnienie książeczki żeglarskiej nie ma wpływu na świadczenie pracy na morzu. Uczeń może przerwać naukę, ale dalej pracować na morzu, albowiem książeczka żeglarska jest dokumentem osobistym i dokumentuje jedynie zatrudnienie na podstawie marynarskiej umowy o pracę. Zgodnie z art. 7 „Książeczka żeglarska jest dokumentem osobistym,	Uwaga uwzględniona	Zmiana przepisu: „Dyrektor urzędu morskiego unieważnia, w drodze decyzji, książeczkę żeglarską: 1) z przyczyn określonych w art. 12 pkt 3-4; 2) jeżeli uczeń szkoły ponadgimnazjalnej lub student przerwał naukę w tej szkole lub uczelni”.	



			marynarza poświadczającym jego tożsamość, dokumentującym przebieg zatrudnienia na statkach oraz uprawniającym do przekraczania granicy Rzeczypospolitej Polskiej”.		
Art. 14 ust. 3	ZAP		Po pierwsze nie wydaje się zasadne, aby nakładać na armatora obowiązek informowania o przerwaniu nauki w szkole. Co do zasady armator nie posiada rzetelnych informacji w przedmiotowym zakresie.	Uwaga uwzględniona	Zmiana przepisu: „W razie zaistnienia przesłanki, o której mowa w ust. 2 pkt 2, odpowiednio dyrektor szkoły ponadgimnazjalnej oraz rektor uczelni są obowiązani do niezwłocznego zawiadomienia o tym dyrektora urzędu morskiego.
Art. 18 ust. 1	APMAR		Propozycja: „Agencja zatrudnienia świadczy usługi pośrednictwa pracy dla osób poszukujących pracy na statkach zarówno o polskiej, jak i obcej przynależności po uzyskaniu od dyrektora urzędu morskiego, właściwego dla jej siedziby, dokumentu uprawniającego do kierowania marynarzy do pracy na statkach morskich.	Uwaga nieuwzględniona	Według opinii MliR nie ma konieczności wskazywania jakich statków będzie dotyczyło pośrednictwo pracy dla polskich marynarzy.
Art. 18 ust. 5	BALTRAMP		Opłata za dokument uprawniający do kierowania marynarzy do pracy na statkach morskich jest wygórowana, jak również, zastanawiającym jest określanie	Uwaga częściowo uwzględniona	Zmiana przepisu art. 18 ust.5: „ 5. Za przeprowadzenie audytu w celu wydania dokumentu, o którym mowa w ust. 1, pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy. 6. Opłata stanowi dochód budżetu państwa”.

			opłat z tytułu należności za wydawane dokumenty w euro, skoro dokumenty wystawiane są przez polskie organy administracji publicznej, a należności stanowią równowartość kursu średniego ogłaszanego przez NBP. Opłaty winny być zatem określane w walucie polskiej.		
Art. 19 ust. 5	ZAP	Przepis ten wydaje się niezyciowy. W praktyce agencja będzie szukać pracownika do skutku, a jeśli nawet nie uda się znaleźć nikogo odpowiedniego to sama poinformuje o tym armatora i nie potrzebne jest „wycofanie oferty” przez agencję, tym bardziej, że wycofać ofertę może tylko armator bo on ją składa.	Uwaga uwzględniona	Zmiana przepisu art.19 ust. 5: „W przypadku braku odpowiednich kandydatów do pracy na statku, agencja zatrudnienia informuje o tym armatora, który może wycofać ofertę”.	
Art. 19 ust. 5	APMAR	Propozycja: „W przypadku braku odpowiednich kandydatów do pracy na statku, agencja zatrudnienia informuje o tym armatora, który może wycofać ofertę.	Uwaga uwzględniona	Zmiana przepisu art.19 ust. 5: „W przypadku braku odpowiednich kandydatów do pracy na statku, agencja zatrudnienia informuje o tym armatora, który może wycofać ofertę”.	
Art. 20 ust. 1	APMAR	Propozycja: „Oferta pracy na statku stanowi zestaw informacji otrzymanych od	Uwaga uwzględniona	Zmiana przepisu art. 20 ust. 1: „Oferta pracy na statku obejmuje w szczególności: 1) nazwę i adres armatora; 2) imię i nazwisko osoby upoważnionej do kontaktów;	

			<p>armatora, które agencja zatrudnienia zobowiązana jest przedstawić marynarzowi spełniającemu określone w tej ofercie wymagania. Obejmuje w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nazwę i adres armatora;</li> <li>2) imię i nazwisko osoby upoważnionej do kontaktów;</li> <li>3) numer telefonu oraz adres poczty elektronicznej osoby, o której mowa w pkt 2 ;</li> <li>4) nazwę statku i liczbę dostępnych miejsc pracy na danym stanowisku;</li> <li>5) nazwę stanowiska oraz wysokość i warunki wynagradzania;</li> <li>6) dodatkowe wymagania od kandydata;</li> <li>7) termin rozpoczęcia pracy oraz okres, na jaki zostanie zawarta marynarska umowa o pracę;</li> <li>8) warunki ubezpieczenia społecznego oraz ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków, choroby lub śmierci.</li> </ol>		<ol style="list-style-type: none"> <li>3) numer telefonu oraz adres poczty elektronicznej osoby, o której mowa w pkt 2 ;</li> <li>4) nazwę statku, liczbę oferowanych miejsc pracy ze wskazaniem stanowiska na statku;</li> <li>5) wysokość i warunki wynagradzania;</li> <li>6) oczekiwania wobec kandydatów do pracy;</li> <li>7) termin rozpoczęcia pracy oraz okres, na jaki zostanie zawarta marynarska umowa o pracę;</li> <li>8) warunki ubezpieczenia społecznego oraz ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków, choroby lub śmierci.</li> </ol>
Art. 20 ust. 1	BALTRAMP	Opinia dot. art. 20 ust. 1 pkt 8:  Zdaniem opiniującego, powyższy przepis, stanowiący o	Uwaga nieuwzględniona	MliR stoi na stanowisku, że osoba zainteresowana podjęciem pracy na statku powinna znać warunki jakie zapewni jej potencjalny pracodawca (armator) w aspektach ubezpieczenia społecznego oraz	

			<p>konieczności wskazania w ofercie pracy przez armatora warunków ubezpieczenia społecznego będzie znacząco ograniczał liczbę ofert pracy zgłaszanych agencjom zatrudnienia.</p> <p>Armatorzy zagraniczni nie zwykli zapewniać marynarzom ubezpieczenia społecznego. Obowiązek wskazywania powyższych informacji, nie spowoduje zmiany w powyższym zakresie, co jednocześnie oznaczać będzie, iż armatorzy nie będą zgłaszać swych ofert agencjom pośrednictwa.</p>		ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków, choroby lub śmierci. Wynika to ze specyfiki zawodu marynarza (lex specialis).
Art. 20 ust. 2	APMAR	<p>Propozycja:</p> <p>„W przypadku składania oferty pracy do powiatowego urzędu pracy armator <b>zarejestrowany w Polsce</b> dodatkowo podaje...</p>	Uwaga uwzględniona	Zmiana przepisu art. 20 ust. 2 pkt 1): „1) Numer Identyfikacji Podatkowej (NIP) – jeżeli posiada;”	
Art. 20 ust. 3	APMAR	<p>Propozycja treści pkt 1):</p> <p>1) kopię ważnego Morskiego Certyfikatu Pracy albo Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy oraz ważnej Deklaracji Zgodności, o których mowa odpowiednio w art. 88-90 ustawy <b>lub pisemne oświadczenie</b></p>	Uwaga uwzględniona	<p>Zmiana przepisu art. 20 ust. 3 pkt 1):</p> <p>„1) kopię ważnego Morskiego Certyfikatu Pracy albo Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy oraz ważnej Deklaracji Zgodności, o których mowa odpowiednio w art. 88-90 ustawy albo pisemne oświadczenie, że armator przestrzega postanowień Konwencji MLC dotyczących warunków pracy i życia marynarzy na statku;</p> <p>2) projekt marynarskiej umowy o pracę;</p>	

			zawierające zobowiązanie armatora o przestrzeganiu zapisów Konwencji MLC 2006;		3) pisemne oświadczenie zawierające zobowiązanie armatora do: a) przestrzegania przepisów wynikających z morskiego układu zbiorowego pracy, którym jest objęty marynarz, jeżeli taki układ na statku obowiązuje, b) poniesienia kosztów repatriacji i innych zobowiązań finansowych wobec osoby zainteresowanej podjęciem pracy na statku, c) zawarcia umowy z agencją zatrudnienia”.
Art. 20 ust. 3	BALTRAMP	Wykaz niezbędnych informacji, jakie ma udzielić armator dla Powiatowego Urzędu Pracy jest zbyt szeroka i nieuzasadniona, co spowoduje, iż armator nie będzie zainteresowany poszukiwaniem pracowników za pośrednictwem powiatowego urzędu pracy.	Uwaga nieuwzględniona	Zgodnie z Prawidłem 1.4 Konwencji MLC pośrednictwo pracy dotyczy zarówno państwowych, jak i prywatnych jednostek, stąd konieczność ujednolicenia wymagań.	
Art. 20 ust. 5	APMAR	Propozycja: „W przypadku pośrednictwa pracy dla osób poszukujących pracy na statku o obcej przynależności oferta pracy na statku oraz dokumenty, o których mowa w ust. 3, są przedkładane w języku polskim lub angielskim”.	Uwaga uwzględniona	Zmiana przepisu art. 20 ust. 5: „5. W przypadku pośrednictwa pracy dla osób poszukujących pracy na statku o obcej przynależności oferta pracy na statku oraz dokumenty, o których mowa w ust. 3, są przedkładane w języku polskim lub angielskim”.	
Art. 22 ust. 1	APMAR	Propozycja pkt 1): 1) z osobą zainteresowaną podjęciem pracy na statku pisemną umowę, zgodną z art. 85 ust. 2 pkt 1-6, 8 i 9 ustawy o	Uwaga uwzględniona	Przepis został zmieniony	

			<p>promocji zatrudnienia;          Wykreślić pkt 8          (jest niemożliwy do spełnienia ze względu na eksterytorialność statku oraz fakt wykonywania żeglugi międzynarodowej, mimo podnoszenia bandery danego kraju, warunki dopuszczenia cudzoziemców do pracy są inne niż dla pracowników lądowych").          Propozycja treści pkt 2):          „2) z armatorem, do którego zamierza kierować osoby do pracy, pisemną umowę, w której armator w szczególności potwierdza przestrzeganie zasad określonych w Konwencji MLC 2006, a także zakres odpowiedzialności cywilnej stron w przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania umowy zawartej między pracownikiem a pracodawcą, w tym stronę pokrywającą koszty dojazdu i powrotu osoby skierowanej do pracy w razie niewywiązania się pracodawcy zagranicznego z warunków umowy, oraz tryb dochodzenia związanych z tym roszczeń”.</p>		
Art. 22	BALTRAMP	Informacja o objęciu marynarza	Uwaga nieuwzględniona	Przepis ten stanowi „gwarancję” dla marynarza, że	

	ust. 2		ubezpieczeniem społecznym jest zbędna w przypadku posiadania przez statek certyfikatu MLC. Koszty przerzucane na agencję zgodnie z art. 22 ust. 4, wyeliminują polskiego marynarza z rynku.		korzysta z objęcia ubezpieczeniem społecznym.
	Art. 22 ust. 3	ZAP	Niecelowe jest wprowadzanie obowiązku zaciągania przez agenta zobowiązania umownego, podczas, gdy w ust. 4 przewiduje się obowiązek ustawowy w tym samym zakresie.	Uwaga uwzględniona	Zmiana przepisu art. 22 ust. 3 pkt 2): „ 2)zobowiązanie agencji zatrudnienia do zwrotu osobie zainteresowanej podjęciem pracy na statku poniesionych przez nią kosztów pieniężnych z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy z winy agenta”.
	Art. 22 ust. 4	APMAR	Propozycja wykreślenia tego ustępu: Uzasadnienie: Niefortunne przeniesienie do projektu ustawy o pracy na statkach morskich, przepisów ustawy o promocji z jednoczesnym odwróceniem ich znaczenia. Sprzeczność z A.1.4.5 Konwencji MLC i art. 85 ust.2 pkt 7 ustawy o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy.	Uwaga uwzględniona	Zmiana przepisu, wprowadzenie nowego ustępu 4, kumulującego ust. 4 i 5: „4. Agencja zatrudnienia, która zawarła z osobą zainteresowaną podjęciem pracy na statku umowę, o której mowa w ust. 1 pkt 1, jest obowiązana zapewnić, aby osoba ta nie ponosiła kosztów związanych ze skierowaniem do pracy za granicą, w tym kosztów poniesionych na dojazd i powrót osoby skierowanej, wydanie wizy, badania lekarskie oraz tłumaczenie dokumentów”.
	Art. 22 ust. 5	APMAR	Propozycja wykreślenia tego ustępu: Uzasadnienie: Niefortunne przeniesienie do projektu ustawy o pracy na	Uwaga uwzględniona	Zmiana przepisu, wprowadzenie nowego ustępu 4, kumulującego ust. 4 i 5: „4. Agencja zatrudnienia, która zawarła z osobą zainteresowaną podjęciem pracy na statku umowę, o której mowa w ust. 1 pkt 1, jest obowiązana zapewnić,

			statkach morskich, przepisów ustawy o promocji z jednoczesnym odwróceniem ich znaczenia. Sprzeczność z A.1.4.5 Konwencji MLC i art. 85 ust.2 pkt 7 ustawy o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy.		aby osoba ta nie ponosiła kosztów związanych ze skierowaniem do pracy za granicą, w tym kosztów poniesionych na dojazd i powrót osoby skierowanej, wydanie wizy, badania lekarskie oraz tłumaczenie dokumentów”.
Art. 23 ust. 1	ZAP		Zapis tego artykułu należałoby zrationalizować i zmodyfikować np. w taki sposób by agent musiał się ubezpieczyć tylko od odpowiedzialności cywilnej związanej z jego działalnością i ew. przewidzieć stosowny obowiązek ubezpieczeniowy armatora.	Uwaga uwzględniona	Zmiana przepisu art.23 ust. 2: „Agencja zatrudnienia odpowiada za szkody, o których mowa w ust. 1, wobec każdej osoby, z którą zawarła umowę, o której mowa w art. 22 ust. 1, do wysokości odszkodowania, o którym mowa w art. 33 ust. 1”.
Art. 23 ust. 1	APMAR		Propozycja treści art. 23 ust.1:  „Agencja zatrudnienia obowiązana jest posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe od odpowiedzialności za szkody poniesione przez marynarzy z którymi podpisała umowę wymienioną w art. 22 ust. 1 tytułu nieskuteczności pośrednictwa pracy lub niewypełnienia przez armatora zobowiązań wynikających z umowy o pracę. Odpowiedzialność agencji	Uwaga częściowo uwzględniona	Przepis został zmieniony



			zatrudnienia za szkody z tytułów wymienionych powyżej, ograniczona jest w każdym przypadku do wysokości, o której mowa w art. 33 ust. 1.”		
Art. 23 ust. 2	ZAP	Wątpliwości budzi sformułowanie ust. 2. Zgodnie z nim nie jest jasne (i) czy agencja powinna posiadać jedno czy więcej ubezpieczeń – w odniesieniu do każdego marynarza; (ii) czy ubezpieczenie powinna posiadać agencja czy marynarz; (iii) w jaki sposób z góry ustalić wysokość ubezpieczenia/zabezpieczenia finansowego skoro jego kwota uzależniona jest od liczby marynarzy, którzy zostaną wysłani do pracy przez agencję.	Uwaga uwzględniona	Przepis został zmieniony	
Art. 24 ust. 1	ZAP	Niezasadne jest nakładanie obowiązku w tak szerokim zakresie na agencje (szczególnie, że niewypełnienie obowiązku karane jest grzywną). Agencja w zasadzie nie ma możliwości stwierdzenia czy armator naruszył obowiązek wynikający z umowy o pracę czy nie, poza przypadkiem, gdy ta okoliczność zostanie stwierdzona	Uwaga nieuwzględniona	Agencje pośrednictwa pracy mogą uzyskać informacje na temat „nieprawidłowości” występujących na danym statku od marynarzy już tam wcześniej zatrudnionych. Wiedza taka jest ważna z uwagi na ewentualne dalsze kierowanie innych marynarzy do pracy.	

			prawomocnym wyrokiem sądowym.		
Art. 24 ust. 1	BALTRAMP	Opinia: Agencja ma obowiązek zawiadomienia organu inspekcyjnego w przypadku ujawnienia nieprawidłowości w ofercie armatora, co powoduje powielenie obowiązków kontroli państwa portu, a wręcz przerzucenie tych obowiązków na agencję.	Uwaga nieuwzględniona	Agencje pośrednictwa pracy mogą uzyskać informacje na temat „nieprawidłowości” występujących na danym statku od marynarzy już tam wcześniej zatrudnionych. Wiedza taka jest ważna z uwagi na ewentualne dalsze kierowanie innych marynarzy do pracy.	
Art. 25 ust. 1	BALTRAMP	Opinia: Niezrozumiałym jest obowiązek prowadzenia przez Agencję wykazu osób, które podjęły pracę za jej pośrednictwem. Nie wskazano bowiem celu jakiemu służyć ma prowadzenie takiego wykazu i jakie mogą być konsekwencje jego braku.	Uwaga nieuwzględniona	Przepis ten wynika z konieczności spełnienia Normy A 1.4. Konwencji MLC nakładającej na agencje pośrednictwa pracy obowiązku prowadzenia rejestru osób skierowanych do pracy na statku za ich pośrednictwem.	
Art. 26 ust. 2	BALTRAMP	Marynarska umowa o pracę powinna być zawierana na czas określony, wersja „na czas podróży” jest bardzo trudna do określenia, z uwagi na fakt, że większość armatorów nie zna dokładnego rozkładu rejsów. Zdarza się, że w trakcie rejsu statek nie zna dokładnego portu załadunkowego czy rozładunkowego (informacja	Uwaga nieuwzględniona	Przyjęcie tylko pojęcia umowa na określony stanowiłaby zagrożenie, że w czasie określonym w umowie o pracę mogą wystąpić okoliczności rozwiązania marynarskiej umowy o pracę pomimo odbywania jeszcze podróży morskiej. Przepis ten stanowi lex specialis.	

			<p>o porcie docelowym przychodzi ze znacznym opóźnieniem).          Natomiast umowa na czas nieokreślony stanowi znaczne ryzyko dla armatora. Z uwagi na wysokie koszty zatrudnienia, przy jednocześnie bardzo niskich stawkach frachtowych, trudnościach z pozyskaniem ładunków, wysoką konkurencją i występowaniem dodatkowych kosztów np. wchodzących cyklicznie w życie kolejnych konwencji.          Dodatkowo należy wziąć pod uwagę specyfikę działalności, silne bariery wejścia, wysoką kapitałochłonność, a przy tym trudności z pozyskaniem kapitału rynku (wysokie ryzyko w ocenie banków i firm ubezpieczeniowych). Należy więc zwrócić uwagę, że niezależnie od formy zatrudnienia, armator i tak tworzy miejsca pracy, co w konsekwencji powoduje wzrost gospodarczy. Zasadnym jest więc tworzenie dogodnych warunków do rozwoju i tak już w bardzo „odchudzonej” branży .</p>		
Art. 26	Akademie	Propozycja:	Uwaga częściowo	Zmiana treści przepisu art. 26 ust. 4:	

	ust. 4	morskie (za pośredn. ZAP)	„Uczniowie szkół ponadgimnazjalnych i/lub studenci szkół wyższych odbywają praktyki zawodowe zgodnie programem kształcenia kierunku i specjalności, uwzględnionej w certyfikacie uznania, na podstawie porozumienia pomiędzy szkołą ponadgimnazjalną/ uczelnią a armatorem przyjmującym na praktykę.”	uwzględniona	„4. Z uczniem szkoły ponadgimnazjalnej i studentem zawiera się marynarską umowę o pracę w celu odbycia praktyki zawodowej, zgodnej z programem nauczania szkoły lub kształcenia uczelni”.
	Art. 26 ust. 4	AM Gdynia	Propozycja: Propozycja dopisania pkt 5): „Zawieranie marynarskiej umowy o pracę nie dotyczy studentów i uczniów odbywających praktyki na statkach szkoleniowych”. (Uzasadnienie: Praktyka na statkach szkolnych realizowana jest w oparciu o regulaminy i programy praktyk uczelni/szkoły).	Uwaga uwzględniona	Zmiana treści przepisu art. 26 ust. 5: „ 5. Umowy, o której mowa w ust. 4, nie zawiera się w celu odbycia praktyki zawodowej na statkach szkolnych”.
	Art. 27 ust. 3	ZAP	Propozycja pkt 2): Zamiast : „ nazwę i siedzibę armatora” wprowadzić „nazwę i adres siedziby armatora”.  Pkt 4) Niecelowy jest wymóg by wskazać konkretny statek. Po pierwsze Konwencja MLC 2006 nie	Uwaga uwzględniona	Zmiana treści przepisu art. 27 ust. 3: „ 3. Marynarska umowa o pracę określa w szczególności: 1) imię i nazwisko oraz datę i miejsce urodzenia marynarza; 2) nazwę i adres siedziby armatora; 3) rodzaj umowy oraz datę i miejsce jej zawarcia; 4) nazwę i rodzaj statku, na którym będzie wykonywana praca – w przypadku umów innych niż umowa na czas

		<p>przewiduje takiego obowiązku. Po drugie w przypadku umów na czas nieokreślonych lub na czas określony, ale obejmujących więcej niż jeden rejs nie jest możliwe wskazanie konkretnego statku.</p> <p>Pkt 5 lit. b) (zakres obowiązków marynarza). Konwencja MLC 2006 nie wymaga, aby w umowie o pracę podany był zakres obowiązków.</p> <p>W praktyce żeglugowej nie określa się zakresu obowiązków w umowie o pracę.</p> <p>Pkt 5 lit. g)</p> <p>W projekcie niezbyt fortunnie został odzwierciedlony zapis konwencji MLC 2006 zawarty w standardzie A 2.1 ust. 4 lit. g pkt (iii). Zapis ten wymaga by w umowie o pracę na podróż wskazać okres czasu przez jaki marynarz zobowiązany jest pozostać na statku po przybyciu statku do finalnego portu podróży.</p>		<p>nieokreślony;</p> <p>5) warunki pracy i płacy, w szczególności:</p> <p>a) stanowisko, na którym marynarz będzie zatrudniony,</p> <p>b) wynagrodzenie za pracę odpowiadające rodzajowi pracy, ze wskazaniem składników oraz waluty wynagrodzenia,</p> <p>c) sposób i termin wypłaty wynagrodzenia,</p> <p>d) szczegółowe warunki wynagradzania za pracę i przyznawania innych świadczeń związanych z pracą - w przypadku armatora nieobjętego morskim układem zbiorowym pracy lub regulaminem wynagradzania,</p> <p>e) wymiar corocznego płatnego urlopu albo sposób jego obliczenia,</p> <p>f) miejsce i termin rozpoczęcia pracy na statku oraz termin jej zakończenia, a w przypadku gdy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- umowa została zawarta na czas nieokreślony – warunki upoważniające każdą ze stron do jej wypowiedzenia ze wskazaniem okresu wypowiedzenia, który dla armatora nie może być krótszy niż dla marynarza,</li> <li>- umowa została zawarta na czas określony – termin jej rozwiązania,</li> <li>- umowa została zawarta na czas trwania podróży morskiej – miejsce zakończenia podróży morskiej i czas od momentu przybycia statku do portu do zejścia marynarza ze statku,</li> </ul> <p>g) wskazanie morskiego układu zbiorowego pracy, którym jest objęty marynarz - jeżeli taki układ obowiązuje”.</p>
Art. 27	BALTRAMP	Opinia:	Uwaga nieuwzględniona	Przepis ten wynika z konieczności spełnienia wymagań

	ust. 3		<p>Obowiązek określenia powyższego zakresu w marynarskiej umowie o pracę jest zbyt daleko idące i powoduje obszerność umowy o pracę co może powodować niezrozumienie jej treści. Nadto należy wskazać, iż obowiązki pracodawcy w zakresie treści umowy o pracę jest znacznie szersza niż określana przepisami Kodeksu Pracy, choć marynarska umowa o pracę jest w kontekście ustawy umową szczególnego rodzaju, to jednak zakres wskazywanych w niej informacji, jak i obowiązków nakładanych na pracodawcę jest nieproporcjonalnie szerszy niż w umowach o pracę zawieranych na podstawie przepisów Kodeksu Pracy, co może wpływać na nieatrakcyjność tej formy zatrudnienia w oczach pracodawców.</p>		<p>Prawidła 2.1. Konwencji MLC „Marynarskie umowy o pracę”.</p>
	Art. 27 ust. 4	ZAP	<p>Propozycja: Pkt 3) Marynarz uprawniony jest do repatriacji w różnych przypadkach (np. zakończenie kontraktu, wypadek, odmowa udziału w</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Powiązanie ze zmienionym przepisem dotyczącym okresu pracy na statku, po którym marynarz nabywa prawo do repatriacji (8 miesięcy).</p>

			<p>rejsie do strefy działań wojennych), a nie tylko z nadejściem dnia wynikającego z maksymalnego/minimalnego okresu pobytu na statku.</p> <p>Pkt 4) Zapis ten nie jest spójny z zapisem art. 27 ust. 3 projektu. Nadto konwencja MLC 2006 nie wymaga by w umowie o pracę zawarte były warunki dotyczące odszkodowań z tytułu wskazanego w omawianym przepisie. Proponujemy, by dostosować zapis tego przepisu do art. 27 ust. 3.</p>		
Art. 27 ust. 7	ZAP	Propozycja wykreślenia tego ustępu.	Uwaga nieuwzględniona	Agencja zatrudnienia prowadząc rejestr osób kierowanych do pracy powinna mieć wgląd w kopie marynarskich umów o pracę.	
Art. 28 ust. 2	ZAP	Propozycja wykreślenia „ akty prawne w zakresie warunków pracy i życia marynarzy na statku” (Konwencja MLC nie wymaga tłumaczenia aktów prawnych). Po drugie proponujemy doprecyzować ten zapis, wskazując, że na statku ma być tłumaczenie na język angielski kontraktu, układu zbiorowego pracy/regulaminu pracy.	Uwaga uwzględniona	Zmiana treści przepisu art. 28 ust. 2: „ 2. Na statku powinna znajdować się kopia wzoru marynarskiej umowy o pracę, Morskiego układu zbiorowego pracy lub regulaminu wynagradzania. Kopie powinny być dostępne w języku polskim lub angielskim”.	

Art. 29 ust. 1	ZAP	<p>Propozycja wpisania dodatkowego punktu: „Armator jest zwolniony z obowiązku konsultacji ze związkami zawodowymi rozwiązania umowy o pracę lub wypowiedzenia umowy o pracę”.</p> <p>Pkt 3) Zapis wymaga dopracowania: (i) nie jest wystarczająco spójny z innymi zapisami projektu; (ii) nie jest wystarczająco jasny (nie wiadomo w jakich przypadkach umowa rozwiązuje się z momentem zejścia marynarza ze statku); (iii) czy w przypadku, gdy marynarz odmówi pracy na statku, to wówczas zastosowanie ma art. 30 ust. 1 projektu.</p> <p>Propozycja uzupełnienia o punkt: „ Samowolne pozostanie marynarza za granicą uważa się za niezgodne z prawem rozwiązanie umowy o pracę bez wypowiedzenia przez marynarza, dokonane z chwilą wypłynięcia statku z portu”.</p>	Uwaga uwzględniona	<p>Zmiana treści przepisu art. 29 ust. 1: „ 1. Marynarska umowa o pracę rozwiązuje się: 1) w przypadkach określonych w Kodeksie pracy; 2) na skutek zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku w inny sposób – za wyjątkiem umowy zawartej na czas nieokreślony; 3) z dniem odmowy pracy na statku udającym się do strefy konfliktów zbrojnych albo - jeżeli o skierowaniu statku do takiej strefy postanowiono po rozpoczęciu podróży morskiej - z dniem zejścia marynarza ze statku przed osiągnięciem takiej strefy; 4) w przypadku, o którym mowa w art. 39 ust. 1.</p>
Art. 29 ust. 2	ZAP	Propozycja nowej treści przepisu: „Rozwiązanie marynarskiej	Uwaga nieuwzględniona	Marynarska umowa o pracę zawarta na czas podróży morskiej jest rodzajem umowy zawartej na czas



			umowy o pracę zawartej na czas podróży morskiej następuje następnego dnia po przybyciu statku do miejsca zakończenia podróży morskiej”.		określony, dlatego termin jej zakończenia powinien być ograniczony do ostatniego dnia obowiązywania tj. do dnia zakończenia podróży morskiej.
Art. 30 ust. 1	BALTRAMP	Propozycja: Dodać pkt 4): „Okres wypowiedzenia marynarskiej umowy o pracę na czas określony może wynosić 1 dzień w wypadku dokonania przez marynarza bardzo poważnych uchybień typu: uszkodzenie statku, nabrzeża, urządzeń portowych itp.” .	Uwaga nieuwzględniona	Według opinii MliR przepis ten jest zbyteczny	
Art. 30 ust. 2	ZAP	Przepis należałoby uzupełnić o sytuację, w której marynarz na początku kontraktu wiedział, że statek płynie do strefy działań wojennych, godził się na to, a dopiero później zmienił zdanie. W takiej sytuacji wypłata świadczenia wydaje się nieuzasadniona, gdyż co do zasady ma ona rekompensować marynarzom skrócenie kontraktu z którym nie mogli się liczyć przy zawieraniu marynarskiej umowy o pracę.	Uwaga nieuwzględniona	Według opinii MliR przepis ten jest zbyteczny	
Art. 30	BALTRAMP	Propozycja:	Uwaga nieuwzględniona	Według opinii MliR stanowiłoby to konieczność	

	ust. 2		<p>„ ... Marynarz może wypowiedzieć marynarską umowę o pracę bez zachowania terminów wg art. 30.1 z ważnego powodu rodzinnego lub innej nagłej konieczności...”</p> <p>Proponujemy dodać zapis, będący kontynuacją tego punktu w brzmieniu: „... potwierzonego(ej) stosownym dokumentem (np. zaświadczenie szpitalne, pismo sądowe itd.)”</p> <p>Opinia:</p> <p>Powodem doprecyzowania powyższego zapisu są zbyt często występujące przypadki chęci opuszczenia statku przez pracownika i wcześniejszego rozwiązania umowy marynarskiej z mało istotnych powodów, nie związanych z zaniedbaniami po stronie armatora. Rodzi to dla armatora dodatkowe koszty, w tym koszty podmiany, a nawet koszty zawinięcia do innego niż docelowy port, w skrajnych sytuacjach nawet do czasowej lub całkowitej utraty frachtu. Nowa ustawa o pracy na morzu powinna być tak skonstruowana, by chronić zarówno interesy marynarzy jak</p>		<p>wskazania bardzo wielu rodzajów dokumentów, które stanowiłyby podstawę do wypowiedzenia marynarskiej umowy o pracę.</p>
--	--------	--	---	--	--

			i armatorów.		
Art. 33 ust. 1	ZAP	Propozycja obniżenia wysokości odszkodowania. W stosowanych w żegludzie międzynarodowej układach zbiorowych pracy (format ITF) wysokość odszkodowania stanowi równowartość 2-miesięcznego wynagrodzenia podstawowego.	Uwaga nieuwzględniona	Po konsultacjach ze związkami zawodowymi	
Art. 33 ust. 1	BALTRAMP	Opinia: Obowiązek wypłaty wynagrodzenia załodze wynagrodzenia w przypadku rozwiązania marynarskiej umowy o pracę na skutek zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku jest obowiązkiem zbyt wygórowanym w odniesieniu do strat jakie poniósł armator w związku z samym zatonięciem statku. Powyższa sytuacja ma charakter nadzwyczajny i często wywołany skutkiem siły wyższej, niezależnej od armatora, stąd nakładanie na niego dodatkowych obciążeń jest nieproporcjonalne.	Uwaga nieuwzględniona	Po konsultacjach ze związkami zawodowymi	
Art. 34 ust. 4	ZAP	Propozycja usunięcia ustępu 4 wobec treści ust. 5.	Uwaga nieuwzględniona	Po konsultacjach ze związkami zawodowymi	
Art. 34 ust. 6	ZAP	Proponujemy, aby w czasie rezerwy marynarz otrzymywał wynagrodzenie minimalne określone w ustawie o	Uwaga uwzględniona	Zmiana treści przepisu art. 34 ust. 6: „ 6. Marynarz pozostający w rezerwie oczekuje w miejscu uzgodnionym z armatorem na wezwanie armatora do wykonywania pracy w rezerwie lub na	

			<p>minimalnym wynagrodzeniu za pracę.          Ponadto, proponujemy sformułowanie: „w miejscu przez siebie wybranym” zmienić na sformułowanie: „w miejscu uzgodnionym z armatorem”.          Niezależnie od powyższego, należałoby doprecyzować, że wynagrodzenie przewidziane w tym przepisie przysługuje za cały miesiąc, a za niepełny miesiąc w wymiarze proporcjonalnym.</p>		<p>statku. Za czas oczekiwania, marynarzowi pozostającemu w rezerwie przysługuje co najmniej wynagrodzenie podstawowe, o którym mowa w art. 35 ust. 3”.</p>
Art. 35 ust. 3	ZAP	<p>Podział wynagrodzenia zasadny tylko o tyle o ile, wszelkie ewentualne składki z tytułu ubezpieczeń społecznych, ubezpieczenia zdrowotnego, podatek dochodowy oraz inne obciążenia naliczane będą jedynie od wynagrodzenia podstawowego.</p>	Uwaga uwzględniona	<p>Zmiana treści przepisu art. 35 ust. 3:          „ 3. Wynagrodzenie za pracę składa się z wynagrodzenia podstawowego, określonego stawką godzinową lub miesięczną, oraz dodatku morskiego, który ustala się z uwzględnieniem rodzaju żeglugi, sposobu eksploatawania statku, szczególnej uciążliwości i niebezpieczeństwa pracy na statku. Wynagrodzenie podstawowe nie może być niższe niż minimalne wynagrodzenie za pracę ustalone na podstawie odrębnych przepisów”.</p>	
Art. 35 ust. 6	BALTRAMP	<p>Propozycja:          „Armator poniesie koszty związane z operacją przelewu części bądź całości wynagrodzenia wyłącznie na rachunek pierwotnie wskazany przez marynarza. W przypadku jakiegokolwiek zmiany w</p>	Uwaga nieuwzględniona	<p>Niezgodne z obowiązującymi przepisami np. Kodeksu pracy. Pracownik w każdej chwili może zawiadomić pracodawcę o zmianie swojego numeru konta bankowego, na które jest przekazywane jego wynagrodzenie.</p>	

			tym zakresie koszty poniesie marynarz”.		
Art. 36 ust. 3	BALTRAMP	Opinia: W zakresie obowiązku dokonywania na liście załogi adnotacji dotyczących dodatkowych informacji w zakresie zawartej umowy itp., stanowi obowiązek zbędny i nie służący wypełnieniu innych obowiązków określonych przepisami prawa, są to informacje zbędne z punktu widzenia stron umowy o pracę.	Uwaga nieuwzględniona	Przepis ten wynika z przepisów dotychczasowych.	
Art. 37 ust. 1	Związki zawodowe	Propozycja treści całego artykułu dotyczącego „obsady załogowej”: „ 1. Statki muszą dysponować dostateczną liczbą marynarzy dla zagwarantowania, że są one eksploatowane bezpiecznie, wydajnie i z należyтым uwzględnieniem ochrony ich bezpieczeństwa. Każdy statek obsadzony musi być odpowiednią załogą, z punktu widzenia jej rozmiaru i kwalifikacji, dla: a. zagwarantowania bezpieczeństwa i ochrony statku i jego personelu, we wszystkich warunkach eksploatacyjnych, zgodnie z dokumentem bezpiecznej obsady załogowej lub	Uwaga nieuwzględniona	Według opinii MliR takie rozszerzenie art. 37 jest zbyteczne.	

			<p>według wskazania(dodać organ);</p> <p>b. zapewnienia zgodności z normami przewidzianymi w ustawie o pracy na statkach morskich i/lub postanowieniami mającego zastosowanie układu zbiorowego pracy.</p> <p>2. Na wniosek armatora, po konsultacji z organizacją marynarzy, (dodać organ) określi albo zatwierdzi lub zrewiduje, poziom obsady załogowej, uwzględniając potrzebę unikania lub minimalizowania nadmiernego czasu pracy dla zagwarantowania odpowiedniego czasu odpoczynku, zasad przewidzianych w mających zastosowanie dokumentach międzynarodowych, zwłaszcza zaś pochodzących od Międzynarodowej Organizacji Morskiej, na temat poziomów obsady załogowej oraz wszystkich wymagań dotyczących żywienia i służby żywnościowej zawartych w ustawie o pracy na statkach morskich.</p> <p>3. Określenie, zatwierdzenie lub rewizja składu obejmuje sprawdzenie zgodności obsady załogowej z wymaganiami</p>		
--	--	--	---	--	--

			<p>dokumentów międzynarodowych, zwłaszcza wydanych przez IMO, dotyczących obsady załogowej.</p> <p>4. Rozpatrywane muszą być skargi dotyczące poziomów obsady załogowej. (Dodać organ) musi utrzymywać skuteczny mechanizm badania i rozstrzygania takich skarg, z udziałem przedstawicieli organizacji armatorów i marynarzy. (Dodać organ) poinformuje organizacje armatorów i marynarzy o sposobie zorganizowania takiego mechanizmu oraz o zasadach jego postępowania. Decyzje arbitrażowe przekazywane są zainteresowanym stronom na piśmie.</p> <p>5. W przypadku nie uzyskania porozumienia w ramach konsultacji przewidzianych w ust. 2, strona tych konsultacji wnosi skargę w trybie przewidzianym w ust. 4.</p> <p>6. Organizacja marynarzy, na wniosek własny albo z upoważnienia delegata załogowego może wnieść wniosek do organu przewidzianego w ust. 4 o dokonanie rewizji aktualnego poziomu obsady załogowej.</p>		
--	--	--	--	--	--

			<p>Wniosek w tej sprawie wymaga szczegółowego uzasadnienia. Organ arbitrażowy ma 30 dni na rozpatrzenie takiego wniosku, licząc od daty jego złożenia.</p> <p>7. Na statkach objętych ustawą o pracy na statkach morskich stosuje się system 3-wachtowy. W przypadkach szczególnie uzasadnionych armator może wystąpić do (dodać organ) o umożliwienie zastosowania innego systemu pełnienia wacht, na określonych warunkach i określony czas. Odstępstwo musi zostać skonsultowane z organizacją marynarzy, a w razie nieuzyskania porozumienia zastosowanie ma arbitraż przewidziany w ust. 4.</p> <p>8. Na statkach do których stosuje się ustawa o pracy na statkach morskich nie zezwala się na 1-osobową wachtę na mostku w godzinach od zmroku do brzasku. O obsadzie mostka we wszystkich pozostałych okolicznościach decyduje kapitan.</p> <p>9. W przypadku nagłego zmniejszenia się poziomu obsady załogowej, niezależnie od powodu, armator ma obowiązek</p>	
--	--	--	--	--



			<p>uzupełnienia stanu załogi w kolejnym porcie zawinięcia, albo w terminie nie przekraczającym 14 dni. Przez ten czas, obowiązki osoby/osób nieobecnych sprawowane są przez pozostałych członków załogi z tego samego działu dysponujące odpowiednimi kwalifikacjami.</p> <p>10. W sytuacji opisanej w ust. 7, wynagrodzenie zasadnicze nieobecnego marynarza/marynarzy dzielone jest na pozostałych marynarzy w dziale osoby/osób nieobecnych. Rozkład takiego wynagrodzenia dodatkowego zatwierdzany jest przez związek będący stroną układu zbiorowego, a w przypadku jego braku przez delegata załogowego.</p>		
Art. 37 ust. 4	ZAP	<p>Propozycja zastąpienia wyrazów: „nie dłużej niż jeden miesiąc” zwrotem: „ albo przez okres nie przekraczający jednego miesiąca”.</p>	Uwaga nieuwzględniona	Według opinii MliR zaproponowana treść ust. 4 jest odpowiednia.	
Art. 38 ust. 5	Akademie morskie (za pośredn. ZAP)	<p>Artykuł ten jest zbyt szczegółowy – sprawdzanie żywności co tydzień mija się z celem, kiedy w zamówieniach jest mowa o długim terminie ważności dostarczanych</p>	Uwaga nieuwzględniona	Wynika to ze specyfiki pracy na statkach morskich	

			produktów.		
Art. 39 ust. 1	ZAP	W celu wyeliminowania wątpliwości, proponujemy dopisać, że marynarz ponosi koszt repatriacji w takich przypadkach (wprowadzić odwołanie do art. 58 ust. 3).	Uwaga nieuwzględniona	Marynarz zaokrętowany na statku, spełniający wszystkie niezbędne wymagania i posiadający aktualne świadectwo zdrowia, może w wyniku różnych zaistniałych na statku sytuacji utracić możliwość wykonywania swoich obowiązków. Obciążanie marynarza kosztami repatriacji w sytuacji np. braku wymaganej sprawności psychofizycznej jest zbyt duże.	
Art. 40 ust. 2	Akademie morskie (za pośredn. ZAP)	Wymaga uszczegółowienia, gdyż zgłoszenie interwencji powinno być zawsze udokumentowane. Pozwoli to na uniknięcie konfliktów, wynikających z załatwiania sprawy bez odpowiedniej dokumentacji.	Uwaga nieuwzględniona	Według opinii MliR stanowiłoby to dodatkową biurokrację.	
Art. 42 ust. 3	ZAP	W związku z tym, że zmiana stanowiska wywołana jest przyczynami zawinionymi/ leżącymi po stronie marynarza, niezasadne jest, by zachowywał on swoje pierwotne wynagrodzenie. W tym przypadku wraz ze zmianą stanowiska pracy powinna następować stosowna zmiana wysokości wynagrodzenia.	Uwaga uwzględniona	Zmiana treści przepisu art. 42 ust. 3: „ 3. W przypadku, gdy po rozpoczęciu podróży morskiej marynarz wykazał na zajmowanym stanowisku brak wymaganej sprawności psychofizycznej lub wymaganych kwalifikacji zawodowych, kapitan może polecić marynarzowi wykonywanie, zgodnej z jego kwalifikacjami, innej pracy niż określona w marynarskiej umowie o pracę, przy zapewnieniu marynarzowi wynagrodzenia przewidzianego za daną pracę, które może być niższe od wynagrodzenia określonego w marynarskiej umowie o pracę”.	
Art. 43 ust. 1	BALTRAMP	Propozycja treści art.: „Marynarz pozostaje w gotowości do pracy na swoim stanowisku pracy.”	Uwaga uwzględniona	Zmiana treści przepisu art. 43 ust. 2 oraz ust. 3: „2. Czasem pracy jest również czas, w którym odbywają się zbiórki załogi statku, szkolenia, ćwiczenia opuszczenia statku i przeciwpożarowe oraz inne	

			<p>Uzasadnienie: Nie może być uznana gotowość marynarza do pracy gdy np. ogląda telewizję lub przebywa w swojej kabinie.</p>		<p>ćwiczenia wymagane postanowieniami umów i przepisów międzynarodowych oraz prawa krajowego. 3. Czasu pozostawania w gotowości do pracy, podczas którego praca nie była wykonywana, nie wlicza się do czasu pracy”.</p>
Art. 44	BALTRAMP	<p>Propozycja treści: „Liczba godzin pracy i wypoczynku będą następujące: (a) Maksymalna liczba godzin pracy nie powinna przekraczać: - 14 godzin w każdym 24 godzinnym okresie oraz - 72 godzin w każdym siedmiodniowym okresie albo (b) minimalna liczba godzin wypoczynku nie będzie mniejsza niż: - dziesięć godzin w każdym 24 godzinnym okresie oraz - 77 godzin w każdym siedmiodniowym okresie”.</p>	Uwaga uwzględniona	<p>Zmiana treści przepisu art. 44: „Maksymalny czas pracy nie może przekroczyć 14 godzin na dobę oraz 72 godzin na tydzień. Minimalny czas wypoczynku nie może być krótszy niż 10 godzin na dobę i 77 godzin na tydzień.</p>	
Art. 46 ust. 1	ZAP	<p>Wskazany przepis wydaje się zawierać omyłki pisarskie – czas pracy powinien być przedłużony do 14 godzin na dobę (a nie 12 godzin) oraz tygodniowa norma czasu pracy powinna być obniżona do 72 godzin na tydzień (zamiast 84). Aby mechanizm zawarty w art. 46 (system pracy na statku przez</p>	Uwaga uwzględniona	<p>Zmiana treści przepisu art. 46 ust. 1: „ 1. Czas pracy na statku obsługiwanym przez kolejno wymieniające się załogi lub część załogi statku może być przedłużony do 14 godzin na dobę i 72 godzin na tydzień, jeżeli po każdym nieprzerwanym okresie takiej pracy, nie dłuższym niż 6 tygodni, marynarzowi zapewnia się co najmniej taki sam okres wolnego od pracy pobytu na lądzie. Za zgodą marynarza okres takiej pracy może być przedłużony do 3 miesięcy”.</p>	

			kolejno zmieniające się załogi) był kompletny i miał rację bytu, należy uzupełnić go o postanowienie analogiczne do zawartego w art. 58 ust. 2 obecnej ustawy żeglarskiej – rekompensata wydłużonego czasu pracy na statku czasem wolnym na lądzie.		
Art. 46 ust. 1	AM Gdynia	Zapis nie dotyczy statków niekonwencyjnych. Urząd Morski w Gdyni traktuje statki szkoleniowe Akademii Morskiej w Gdyni jako konwencyjne. W naszej sytuacji jest to niemożliwe gdyż trzeba byłoby mieć na jeden statek dwie załogi. Nie służy to interesom ani armatora ani załogi. Reżim pływania jest zdecydowanie odmienny od tego jaki jest podstawą żeglugi statków handlowych.	Uwaga uwzględniona	Zmiana treści przepisu art. 46 ust. 1: „ 1. Czas pracy na statku obsługiwanym przez kolejno wymieniające się załogi lub część załogi statku może być przedłużony do 14 godzin na dobę i 72 godzin na tydzień, jeżeli po każdym nieprzerwanym okresie takiej pracy, nie dłuższym niż 6 tygodni, marynarzowi zapewnia się co najmniej taki sam okres wolnego od pracy pobytu na lądzie. Za zgodą marynarza okres takiej pracy może być przedłużony do 3 miesięcy”.	
Art. 50 ust. 1	ZAP	Nie wskazano terminu, w którym marynarz ma otrzymać formularz ewidencji czasu pracy.	Uwaga nieuwzględniona	Zwyczajowo ewidencję czasu pracy marynarz otrzymuje po miesiącu pracy na statku. Według opinii MliR przepis ten jest zbyt precyzyjny.	
Art. 53 ust. 1	ZAP	Należy poprawić redakcję tego przepisu. Z obecnego zapisu wynika, że urlop zależny jest od liczby miesięcy zatrudnienia. Jest	Uwaga uwzględniona	Zmiana treści przepisu art. 53 ust. 1: „ 1. Wymiar płatnego urlopu wypoczynkowego wynosi 2,5 dnia z upływem każdego miesiąca zatrudnienia na statku”.	

			to zapis niewystarczająco precyzyjny, albowiem daje możliwość wyciągnięcia nieracjonalnego wniosku, że nie chodzi o liczbę miesięcy w konkretnym rejsie, ale np. w całej karierze.		
Art. 53 ust. 3	ZAP		Konieczne prerredagowanie – patrz uwaga do art. 53 ust. 1.	Uwaga uwzględniona	Zmiana treści przepisu art. 53 ust. 1: „ 1. Wymiar płatnego urlopu wypoczynkowego wynosi 2,5 dnia z upływem każdego miesiąca zatrudnienia na statku”.
Art. 56 ust. 3	AM Gdynia		Propozycja poprawki: (...) 5 dni za każdy miesiąc przebywania marynarza na statku podczas podróży morskiej/poza portem macierzystym.(...)	Uwaga nieuwzględniona	Według opinii MliR przepis ten jest czytelny i nie wymaga uzupełnienia.
Art. 56 ust. 4	ZAP		Nie ma sensu udzielanie urlopu wyrównawczego na takich samych zasadach jak urlop wypoczynkowy. Jeżeli zasady mają być takie same to powinna być tylko jedna kategoria urlopu.	Uwaga uwzględniona	Zmiana treści przepisu art. 56 ust. 5: „ 5. Urlopu wyrównawczego udziela się na zasadach określonych w art. 54”.
Art. 57 ust. 2	ZAP		Niejasny jest skutek tego zapisu. Czy po upływie 6 miesięcy marynarz musi być bezwzględnie repatriowany, pod groźbą grzywny z art. 112 pkt 5 projektu ustawy? Nie jest celowe wyłączenie możliwości zatrudniania marynarzy na czas przekraczający 6 miesięcy. Zgodnie z MLC	Uwaga częściowo uwzględniona	Zmiana treści przepisu art. 57 ust. 2: „ 2. Okres pracy na statku, po którym marynarz nabywa prawo do repatriacji, nie może być dłuższy niż 8 miesięcy”.

			marynarz nie może być na statku dłużej niż 12 miesięcy i nie byłoby korzystne zarówno dla marynarza jak i dla armatora by ten okres skracać.		
Art. 58	ZAP		Propozycja, aby miejsce repatriacji było wskazywane jedynie w marynarskiej umowie o pracę.	Uwaga uwzględniona	Zmiana treści przepisu art. 58 ust. 2: „Marynarz ma prawo do repatriacji środkiem transportu uzgodnionym w umowie do (...)”.
Art. 59 ust. 3	ZAP		Doprecyzowanie pkt 1): poprzez wyraźne wskazanie, że obejmuje on sytuacje, o których mowa w art. 30 ust. 2 (rozwiązanie marynarskiej umowy o pracę jednostronnie przez marynarza z przyczyn nie dotyczących armatora).	Uwaga nieuwzględniona	Przepis ten powiązany jest z przepisami art. 30 stanowiącymi o rozwiązaniu marynarskiej umowy o pracę.
Art. 63 ust. 1	BALTRAMP		Opinia: Armator jest odpowiedzialny zapewnić pomieszczenia pracy i pomieszczenia własnego użytku aby spełniały wymagania określone w konwencji MLC w zakresie powierzchni, dopuszczalnego hałasu, drgań, czy oświetlenia. Obecnie, niektóre parametry nie mogą być spełnione zgodnie z przytoczoną konwencją (np. powierzchnia, hałas czy drgania) na statkach starszego typu. Ich	Uwaga uwzględniona	Zmiana treści przepisu art. 63 wprowadzenie nowego ust. 2, obecnie w brzmieniu: „ 2. Wymagań, o których mowa w ust. 1, mogą nie spełniać statki zbudowane do dnia 20 sierpnia 2013 r. włącznie, które spełniają wymagania określone w: 1) Konwencji nr 92 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (zrewidowanej w 1949 r.), przyjętej w Genewie dnia 18 czerwca 1949 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 202); 2) Konwencji nr 133 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające), przyjętej w Genewie dnia 30 października 1970 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 107, poz. 512)”.

			<p>dostosowanie wiązałoby się z bardzo wysokimi kosztami przebudowy, niejednokrotnie przewyższającymi wartość samego statku, co w konsekwencji mogłoby doprowadzić do konieczności likwidacji przedsiębiorstwa armatorskiego. Zasadnym jest, aby wymagania określone w konwencji MLC wdrażano stopniowo, a bezwzględny wymóg stosować tylko w przypadku nowo budowanych jednostek. Statki morskie wybudowane przed 2006 rokiem były budowane tak samo wg norm, dotyczących m. in. kubatury pomieszczeń mieszkalnych, pomieszczeń pracy, norm hałasu, czy norm drgań, choć normy te obowiązywały w poprzednich latach. Każdy statek morski był budowany pod nadzorem towarzystw klasyfikacyjnych wg aktualnych konwencji i przepisów.</p>		
Art. 67 ust. 2	BALTRAMP	<p>Opinia:</p> <p>Bezzasadnym jest nakładanie obowiązku tworzenia komisji bhp w przypadku gdy na statku zatrudnionych jest 5 marynarzy,</p>	Uwaga nieuwzględniona	Wskazane przepisy dotyczące obowiązku tworzenia komisji bhp wynikają z Dyrektywy Rady 2009/13/WE.	

			skoro obowiązki w zakresie BHP ciążą na armatorze. Zasadnym jest zwiększenie liczby pracowników zatrudnionych na statku od kiedy obowiązkiem jest powołanie komisji, np. gdy na statku jest zatrudnionych 15 marynarzy.		
Art. 73 ust. 1	ZAP	Ustawa nie zawiera definicji strefy działań wojennych. Z praktyki działalności żeglugowej wynika, że na tym tle może dochodzić do sporów i najpraktyczniej jest odwołać się do odpowiedniego gremium, które wyznacza takie strefy.	Uwaga nieuwzględniona	Nie ma konieczności definiowania strefy działań wojennych - wynika to z przepisów prawa międzynarodowego.	
Art. 74 ust. 1	APMAR	Propozycja treści art. 74 ust. 1:  „Na statku o polskiej przynależności z załogą liczącą co najmniej 15 osób wprowadza się regulamin pracy i przebywania na statku.	Uwaga nieuwzględniona	Nie ma potrzeby wskazywania o statku jakiej przynależności jest mowa, gdyż ustawa stanowi, że dotyczy statków o polskiej przynależności.	
Art. 74 ust. 3	ZAP	Wskazany ustęp jest zbędny. Sprawa uregulowana jest w art. 1 ust. 5.	Uwaga uwzględniona		
Art. 76 ust. 4	Porozumienie Zielonogórskie	Opinia: „Jak pomieszczenie szpitalne może zapewniać prawidłową opiekę medyczną na statku?	Uwaga uwzględniona	Zmiana treści przepisu art. 76 ust. 4: „ 4. Statek z załogą liczącą co najmniej 15 osób, odbywający podróż morską trwającą co najmniej 3 dni powinien posiadać pomieszczenie szpitalne	



			Pomieszczenie może zapewniać możliwość prawidłowej opieki przez personel medyczny, który to zapewni prawidłową opiekę medyczną.		zapewniające możliwość prowadzenia prawidłowej opieki medycznej”.
Art. 76 ust. 5	BALTRAMP	Opinia:  Nakładanie na kapitana obowiązku prowadzenia karty zdrowia marynarza jest bezzasadne. Statek nie jest szpitalem ani instytucją ochrony zdrowia, zaś kapitan nie ma przeszkolenia medycznego, które umożliwiłoby prowadzenie karty zdrowia marynarza.		Uwaga nieuwzględniona	Kapitan musi znać stan zdrowia załogi statku, stąd konieczność prowadzenia kart zdrowia.
Art. 78 ust. 1	ZAP	Propozycja: Wprowadzenie ograniczenia okresu ponoszenia kosztów leczenia przez armatora do 130 dni.		Uwaga uwzględniona	Zmiana treści przepisu art. 78 ust. 1: „1. Armator jest obowiązany do poniesienia kosztów związanych z chorobą lub uszkodzeniem ciała marynarza, w szczególności leczenia i niezbędnych leków, środków farmaceutycznych, przedmiotów ortopedycznych oraz zakwaterowania i żywienia, do czasu, gdy marynarz wróci do zdrowia lub nabędzie uprawnienia do pobierania świadczeń na zasadach określonych w art. 75 ust. 2, ale nie dłużej niż 16 tygodni od dnia uszkodzenia ciała lub początku choroby”.
Art. 78 ust. 2	ZAP	Propozycja wykreślenia tego ustępu. ZAP proponuje by wynagrodzenie		Uwaga nieuwzględniona	Proponowany przez MliR przepis wynika ze specyfiki pracy na statkach morskich.

			za pracę w określonych w tym przepisie przypadkach było wypłacane na zasadach takich jak wszystkim innym pracownikom, a to z uwagi na fakt, iż marynarze tak samo jak inni pracownicy będą objęci ubezpieczeniami społecznymi i ubezpieczeniem zdrowotnym.		
Art. 78 ust. 3	BALTRAMP	Opinia:  Armator jest obowiązany pokryć koszty pogrzebu marynarza. Brak zasadności stosowania odmiennych rozwiązań w tym zakresie w stosunku do marynarzy. Powinno obowiązywać jedno prawo dla wszystkich obywateli RP. Obecnie tego typu koszty pokrywa Zakład Ubezpieczeń Społecznych. Od armatora jako pracodawcy nie można oczekiwać tak daleko idącej ochrony socjalnej. Obowiązek nieproporcjonalny w porównaniu do powszechnie obowiązujących przepisów prawa.	Uwaga nieuwzględniona	Proponowany przez MliR przepis wynika ze specyfiki pracy na statkach morskich.	
Art. 79	ZAP	Propozycja treści pkt 2): zamiast zwrotu „wynagrodzenie za pracę” wprowadzić sformułowanie „wynagrodzenie	Uwaga nieuwzględniona		

			<p><i>podstawowe”.</i></p> <p>Proponujemy również ograniczyć wypłatę wynagrodzenia, oprócz podanych aktualnie przypadków, również o okoliczność określenia trwałego uszczerbku na zdrowiu, co jest zwykłą praktyką stosowaną w układach zbiorowych pracy zawieranych w transporcie międzynarodowym.</p>		
	Art. 80	ZAP	<p>Propozycja: „Zwolnienie armatora następuje nie tylko w przypadku uszkodzenia ciała, ale również w przypadku choroby”.</p>	Uwaga nieuwzględniona	
	Art. 83 ust. 1	ZAP	<p>Propozycja wykreślenia pkt 2).</p> <p>Opinia: jako racjonalnie nieuzasadnionego obowiązku, szczególnie, że przypadki zaginięcia mogą być zawinione przez samego marynarza. Dodatkowo należy zwrócić uwagę, na fakt, iż zgodnie z przepisami Kodeksu cywilnego okres jaki musi upłynąć do uznania za zmarłego może wynosić nawet 10 lat.</p>	Uwaga nieuwzględniona	

Art. 83 ust. 1	BALTRAMP	Opinia:  Obowiązek wypłaty zasiłku przez pracodawcę jest świadczeniem wysoce obciążającym pracodawcę. Nadto jest to świadczenie nieproporcjonalne w porównaniu do innych pracodawców, zatrudniających pracowników na podstawie Kodeksu Pracy. Zasadnym jest ewentualnie wypłata zasiłku przez armatora w przypadku zaginięcia marynarza, przez okres trwania umowy o pracę, a w przypadku umowy zawartej na czas nieokreślony do czasu uznania pracownika za zmarłego.	Uwaga nieuwzględniona	
Art. 85 ust. 1	Marynarska Rada Opiekuńcza Szczecin	Opinia: Wnosimy o umieszczenie w art. 85 zapisu dotyczącego finansowania udogodnień socjalnych z opłat portowych, o wysokości ustalonej na podstawie taryfy opłat portowych poszczególnych portach.	Uwaga uwzględniona	Zmiana treści przepisu art. 85 przez wprowadzenie ust. 6: „6. Obiekty, urządzenia i udogodnienia socjalne mogą być utrzymywane i świadczone z części opłat portowych, o których mowa w art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179), pobieranych od armatorów statków zawijających do portów, o których mowa w ust. 4”.
Art. 85 ust. 1	Klub Stella Maris Szczecin	Opinia: Ustawa nie wykazuje źródeł finansowania „Klubów”. Z ustawy	Uwaga uwzględniona	Zmiana treści przepisu art. 85 przez wprowadzenie ust. 6: „6. Obiekty, urządzenia i udogodnienia socjalne mogą

			<p>wynika, że każdy armator ma zapewnić warunki do odpoczynku i rekreacji dla marynarzy podczas pobytu statku w porcie. Niemożliwością jest aby każdy armator w każdym porcie do którego jego statki zawijają mógł stworzyć infrastrukturę do wypoczynku na lądzie.</p> <p>Propozycja: Zarządca portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin , Świnoujście (w porozumieniu z armatorami statków zawijających do tych portów), powinni zabezpieczyć godne warunki do wypoczynku i rekreacji. Finansowanie – z opłat tonażowych od jednostek wpływających do danego portu.</p>		<p>być utrzymywane i świadczone z części opłat portowych, o których mowa w art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179), pobieranych od armatorów statków zawijających do portów, o których mowa w ust. 4”.</p>
	Art. 85 ust. 3	BALTRAMP	<p>Propozycja uzupełnienia treści art. o wskazanie, że dotyczy to sytuacji poza godzinami pracy marynarza, ewentualnie korzystanie z tych obiektów w taki sposób i w takim czasie, by nie kolidowało to prawidłowym funkcjonowaniem statku (załadunek, wyładunek, przeholunki, bunkrowania, dostawy czy niezbędne szkolenia załogi).</p>	Uwaga uwzględniona	<p>Zmiana treści przepisu art. 85 przez wprowadzenie ust. 6: „6. Obiekty, urządzenia i udogodnienia socjalne mogą być utrzymywane i świadczone z części opłat portowych, o których mowa w art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179), pobieranych od armatorów statków zawijających do portów, o których mowa w ust. 4”.</p>

	Art. 85 ust. 4	Marynarska Rada Opiekuńcza Szczecin	Słowo „Rada” ds. udogodnień socjalnych użyte w Konwencji MLC, zostało zastąpione w projekcie ustawy niezbyt fortunnym słowem „komisja”.	Uwaga częściowo nieuwzględniona	Propozycja sformułowania rady opiekuńcze (komisje socjalne).
	Art. 85 ust. 4	Duszpaster- stwo Ludzi Morza	Propozycja treści ustępu: „W portach morskich Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście winny być utworzone Morskie Rady Opiekuńcze, które świadczyć będą usługi socjalne i kulturalne dla marynarzy dostosowując się do potrzeb marynarzy, zmieniających się wraz z rozwojem technicznym i eksploatacyjnym żegluga”.	Uwaga uwzględniona	Zmiana treści przepisu
	Art. 85 ust. 5	Marynarska Rada Opiekuńcza Szczecin	Słowo „Rada” ds. udogodnień socjalnych użyte w Konwencji MLC, zostało zastąpione w projekcie ustawy	Uwaga częściowo nieuwzględniona	Propozycja sformułowania rady opiekuńcze (komisje socjalne).
	Art. 85 ust. 5	Duszpaster- stwo Ludzi Morza	Propozycja treści ustępu: „W pracach Rad, o których mowa w ust. 4 mogą w szczególności uczestniczyć przedstawiciele kościół i związków wyznaniowych, przedstawiciele placówek konsularnych państw bandery statków zawijających do tych portów, organizacji społecznych, a także przedstawiciele zagranicznych	Uwaga uwzględniona	Zmiana treści przepisu

			organizacji socjalnych, czyli inspektorzy Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF)”. organizacji socjalnych, czyli inspektorzy Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF)”.		
	Art. 65 nowy ust. 6 - propozycja	Duszpasterstwo Ludzi Morza	Propozycja dodania ustępu 6 w brzmieniu: „Przy asyście przedstawiciela armatora, bądź też Morskiej Rady Opiekuńczej, czy też osoby reprezentującej Duszpasterstwo Ludzi Morza, marynarze mogą poruszać się poza obszarem wyznaczonym w art. 24 ust. 1 Ustawy o cudzoziemcach z dnia 12 grudnia 2013 r. pod warunkiem, że osoba asystująca będzie opiekować się marynarzami od zejścia ze statku aż do ich wejścia na statek”.	Uwaga częściowo uwzględniona	Wprowadzenie przepisu dotyczącego zmian w ustawie o cudzoziemcach
	Art. 87	BALTRAMP	Opinia: Bezasadnym jest nakładanie obowiązku posiadania na statku kopii Umowy zawartej pomiędzy Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA), a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji pracy na morzu z 2006 r. Procedura składania skarg i wniosków jest określona w postanowieniach niniejszej ustawy.	Uwaga nieuwzględniona	Przepis wynika z Dyrektywy Rady 2009/13/WE.
	Art. 91	KIGM	Opinia:	Uwaga nieuwzględniona	Wskazane wysokości opłat wynikają z analiz

ust. 5		Prośba o przeanalizowanie wysokości opłat za inspekcję i wydanie Morskiego Certyfikatu Pracy wraz z Deklaracją Zgodności oraz za inspekcję i wydanie Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy. Opłaty są zbyt wysokie.		przeprowadzonych przez MliR dotyczących kosztów przeprowadzania inspekcji.
Art. 95 ust. 2	BALTRAMP	Opinia:  Deprecjacja pozycji kapitana na statku – składanie skarg przez marynarzy obowiązek rozpatrywania przez kapitana wszystkich skarg zgłaszanych przez marynarzy i zagrożenie nakładania kar na kapitana. Nadto na kapitana nakładane są obciążające czasowo kwestie związane z rozpatrywaniem skarg marynarzy, które odciągają do od licznych obowiązków na statku wymagających bacznej uwagi. Skargi powinny być rozpatrywane przez armatora lub inną osobę powołaną przez niego na statku.	Uwaga nieuwzględniona	Procedura składania skarg wynika z przepisów Dyrektywy Rady 2009/13/WE.
Art. 112 ust. 1	APMAR	Propozycja treści ust.1 pkt 1) oraz 2):  „1. Kto, prowadząc pośrednictwo pracy nie odstępuje od realizacji	Uwaga uwzględniona	Zmiana treści przepisu art. 112 ust. 1: „ 1. Kto, prowadząc pośrednictwo pracy nie odstępuje od realizacji oferty pracy na statku, składanej przez armatora, w przypadku nieprzedłożenia jej w języku polskim lub angielskim lub braku dołączonych do oferty



			<p>oferty pracy na statku, składanej przez armatora, w przypadku</p> <p>1) nieprzedłożenia jej w języku polskim lub angielskim,</p> <p>2) braku kopii ważnej Deklaracji Zgodności i ważnego Morskiego Certyfikatu Pracy albo Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy, o których mowa odpowiednio w art. 88, 89, 90 ustawy lub pisemnego oświadczenia zawierającego zobowiązanie armatora o przestrzeganiu zapisów Konwencji MLC 2006”</p> <p>(...)</p> <p>- podlega karze grzywny.</p>		<p>pracy następujących dokumentów:</p> <p>1) kopii ważnej deklaracji i ważnego certyfikatu lub certyfikatu tymczasowego albo pisemnego oświadczenia, że armator przestrzega postanowień Konwencji MLC dotyczących warunków pracy i życia marynarzy na statku;</p> <p>2) projektu marynarskiej umowy o pracę;</p> <p>3) oświadczenia armatora zawierające zobowiązanie do:</p> <p>a) przestrzegania przepisów wynikających z morskiego układu zbiorowego pracy, którym jest objęty marynarz, jeżeli taki układ na statku obowiązuje,</p> <p>b) poniesienia kosztów repatriacji i innych zobowiązań finansowych wobec osoby zainteresowanej podjęciem pracy na statku</p> <p>- podlega karze grzywny”.</p>
Art. 120	APMAR	<p>Propozycja treści artykułu:</p> <p>„W ustawie z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (...) w art. 68 ust. 9 dodaje się „oraz marynarzy posiadających obywatelstwo polskie, zatrudnionych na statkach morskich o polskiej przynależności”.</p>	Uwaga nieuwzględniona	Przepis będzie modyfikowany na etapie uzgodnień międzyresortowych	
Art. 120	BALTRAMP	<p>Opinia:</p> <p>Wprowadza objęcie marynarzy posiadających obywatelstwo</p>	Uwaga nieuwzględniona	Przepis będzie modyfikowany na etapie uzgodnień międzyresortowych	

			<p>polskie, zatrudnionych na statkach morskich o obcej przynależności przepisami ustawy z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych. Mocą projektowanego przepisu systemem ochrony zdrowotnej finansowanej ze środków publicznych zostaną objęci marynarze zatrudnieni na statkach morskich o obcej przynależności, co wydaje się niedopuszczalnym zabiegiem legislacyjnym z perspektywy rozciągania jurysdykcji przez państwo polskie.</p>		
--	--	--	---	--	--

TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU		Projekt ustawy o pracy na morzu			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH		Dyrektywa 2013/54/UE z dnia 20 listopada 2013 r. dotycząca pewnych obowiązków państwa bandery w zakresie zgodności z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r. oraz jej egzekwowania (Dz. Urz. L 329/1 z dnia 10.12.2013 r., str. 1 - 4)			
WYJAŚNIENIE TERMINU WEJŚCIA W ŻYCIE PROJEKTU / ÓW					
JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISU UE	KONIECZNOŚĆ WDROŻENIA T / N	JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISU/ÓW PROJEKTU USTAWY	UZASADNIENIE
Art. 1	Niniejsza dyrektywa ustanawia zasady, które pozwalają państwom członkowskim skutecznie wywiązywać się ze swoich obowiązków jako państwa bandery dotyczących wdrażania postanowień właściwych części konwencji. Niniejsza dyrektywa nie narusza dyrektyw 2009/13/WE i 2009/21/WE ani też żadnych bardziej rygorystycznych norm regulujących warunki życia i pracy marynarzy zawartych w tych dyrektywach.	N	-	-	
Art. 2	Do celów niniejszej dyrektywy, oprócz odpowiednich definicji zawartych w załączniku do dyrektywy 2009/13/WE,	N	-	-	

	<p>stosuje się następującą definicję:</p> <p>„właściwe części konwencji” oznaczają części konwencji, których treść uznaje się za odpowiadającą przepisom załącznika do dyrektywy 2009/13/WE.</p>				
Art. 3 ust. 1	<p>Państwa członkowskie zapewniają stworzenie skutecznych i właściwych mechanizmów egzekwowania i monitorowania, w tym przeprowadzanie inspekcji w odstępach czasu przewidzianych w konwencji, tak by warunki życia i pracy marynarzy na statkach pływających pod banderą tych państw członkowskich spełniały obecnie i w przyszłości wymogi właściwych części konwencji.</p>	T	Art. 93 ust. 1 oraz ust. 2 projektu ustawy	<p>1. Statek, o którym mowa w art. 92 ust. 1 i 2, podlega inspekcji:</p> <p>1) wstępnej - przeprowadzanej w celu uzyskania po raz pierwszy certyfikatu albo certyfikatu tymczasowego;</p> <p>2) pośredniej - przeprowadzanej w celu potwierdzenia ważności certyfikatu pomiędzy drugą i trzecią datą rocznicową, o której mowa w art. 5 pkt 22 ustawy o bezpieczeństwie morskim;</p> <p>3) odnowieniowej – przeprowadzanej w związku z upływem ważności certyfikatu w celu wydania nowego certyfikatu, nie wcześniej niż trzy miesiące przed upływem ważności tego certyfikatu;</p> <p>4) doraźnej – przeprowadzanej w celu dodatkowej weryfikacji warunków pracy i życia</p>	

				marynarzy na statku morskim. 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, o których mowa w ust. 1, mając na uwadze konieczność zapewnienia odpowiednich warunków życia i pracy na statkach morskich o polskiej przynależności.	
Art. 3 ust. 2	Jeżeli chodzi o statki o tonażu brutto mniejszym niż 200, nieodbywające rejsów międzynarodowych, państwa członkowskie mogą, po konsultacjach z właściwymi organizacjami armatorów i marynarzy, podjąć decyzję o dostosowaniu mechanizmów monitorowania, w tym inspekcji – zgodnie z art. II ust. 6 konwencji – tak by uwzględnić konkretne warunki właściwe dla takich statków.	N	-	-	Polska nie skorzystała z takiej możliwości
Art. 3 ust. 3	Wypełniając swoje zobowiązania wynikające z niniejszego artykułu, państwa członkowskie mogą w stosownych przypadkach	N	-	-	Polska nie skorzystała z możliwości upoważnienia przewidzianej przez dyrektywę.

	<p>upoważnić do przeprowadzania inspekcji instytucje publiczne lub inne organizacje, w tym należące do innego państwa członkowskiego, jeżeli to państwo wyrazi zgodę, które ich zdaniem posiadają wystarczające zdolności, kompetencje i niezależność. W każdym przypadku państwo członkowskie ponosi pełną odpowiedzialność za inspekcje warunków życia i pracy odnośnych marynarzy na statkach pływających pod jego banderą. Niniejszy przepis nie narusza dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE (Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 47).</p>				
Art. 3 ust. 4	Państwa członkowskie ustanawiają jasne cele i normy obejmujące administrowanie	T	Art. 93 ust. 2 projektu ustawy	2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb	

	<p>ich systemami inspekcji, a także odpowiednie całościowe procedury ich oceny stopnia, w jakim te cele i normy są spełniane.</p>		<p>Art. 9 oraz 10 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.).</p>	<p>i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, o których mowa w ust. 1, mając na uwadze konieczność zapewnienia odpowiednich warunków życia i pracy na statkach morskich o polskiej przynależności.</p> <hr/> <p>1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej składa co najmniej raz na 7 lat do Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) wniosek o przeprowadzenie audytu IMO zgodnie z przepisami IMO dotyczącymi systemu dobrowolnego audytu państw członkowskich IMO. Po przeprowadzeniu audytu minister publikuje jego wyniki na stronie internetowej ministerstwa i nadzoruje usunięcie stwierdzonych uchybień.</p> <p>2. Urzędy, służby i inne podmioty realizujące zadania i obowiązki wynikające z przepisów IMO - Kodeks wdrażania obowiązkowych instrumentów IMO, poddaje się</p>	
--	---	--	---	--	--

				<p>audytowi IMO w zakresie wypełniania tych obowiązków.</p> <p>3. Audyt, o którym mowa w ust. 1, poprzedza się przeprowadzaniem audytów wewnętrznych w urzędach, służbach i innych podmiotach realizujących zadania, o których mowa w ust. 2. Przeprowadzanie audytów wewnętrznych koordynuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.</p> <p>4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może określić, w drodze rozporządzenia, sposób przygotowania administracji morskiej do audytu IMO, a w szczególności tryb organizacji i przeprowadzania audytów wewnętrznych, jednostki nimi objęte oraz tryb usuwania stwierdzonych uchybień, kierując się koniecznością zapewnienia prawidłowego i sprawnego przygotowania i przebiegu audytu IMO.</p> <p>Art. 10. Dyrektorzy urzędów morskich utrzymują system zarządzania jakością zgodny z</p>	<p>Norma ISO 9001:2008 przewiduje ocenę i</p>
--	--	--	--	--	---



				normą ISO 9001 w odniesieniu do spraw związanych z realizacją zadań państwa bandery, państwa portu i państwa nadbrzeżnego.	weryfikację inspekcji oraz procedur.
Art. 3 ust. 5	Każde państwo członkowskie zapewnia marynarzom na statkach pływających pod jego banderą dostęp do kopii umowy. Dostęp ten może być elektroniczny.	T	Art. 87 projektu ustawy	Na statku powinna znajdować się kopia Konwencji MLC, kopia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., kopia ustawy oraz aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 5 ust. 8, art. 50 ust. 4, art. 93 ust. 2, art. 94 ust. 10, a także aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 204 Kodeksu pracy	Zgodnie z motywem 9 Preambuły dyrektywy 2013/54, pod pojęciem „umowa” należy rozumieć Umowę zawartą między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.

<p>Art. 4 ust. 1</p>	<p>Państwa członkowskie zapewniają, aby członkowie personelu, w tym pracownicy instytucji lub innych organizacji („uznanych organizacji” w rozumieniu konwencji), upoważnieni do wykonywania inspekcji zgodnie z art. 3 ust. 3 oraz odpowiedzialni za weryfikację odpowiedniego wdrożenia właściwych części konwencji mieli wykształcenie, kompetencje, zakres zadań, pełne umocowanie prawne, status i niezależność niezbędne lub pożądane do tego, by móc przeprowadzać weryfikacje i zapewniać zgodność z właściwymi częściami konwencji. Zgodnie z konwencją inspektorzy muszą być umocowani do podejmowania stosownych czynności, aby zapobiec opuszczeniu portu przez statek do momentu podjęcia niezbędnych działań.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 39 ust 3 oraz ust. 5 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. z 2013 r., poz. 934 ze zm.).</p> <p>Art. 93 ust. 2 projektu ustawy</p>	<p>3. Na stanowisko dyrektora i zastępcy dyrektora urzędu morskiego może być powołany wyłącznie obywatel polski posiadający wykształcenie wyższe oraz wiedzę, kwalifikacje zawodowe i doświadczenie z zakresu gospodarki morskiej oraz funkcjonowania administracji rządowej.</p> <p>5. W skład urzędu morskiego wchodzi w szczególności:</p> <p>1) inspekcja morską, inspekcja bandery, inspekcja portu - przy pomocy których dyrektor urzędu morskiego realizuje swoje zadania w zakresie inspekcji statków.</p> <p>Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, o których mowa w ust. 1, mając na uwadze konieczność zapewnienia odpowiednich warunków życia i pracy na statkach morskich o polskiej przynależności.</p>	<p>Szczegółowy zakres zadań inspekcji państwa bandery określony zostanie rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 93 ust. 2 projektu.</p>
----------------------	---	----------	---	--	--

			<p>Art. 121 pkt 2) oraz 4) projektu ustawy</p>	<p>2) w art. 18 ust. 8 otrzymuje brzmienie:  „8. Inspektorem państwa bandery może być osoba, która posiada kwalifikacje, doświadczenie i wiedzę w zakresie wymagań dotyczących bezpieczeństwa statków oraz zagadnień objętych Konwencją MLC.”;</p> <p>4) w art. 27 ust. 1 otrzymuje brzmienie:  „1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji państwa bandery, że stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, życia lub środowiska morskiego, albo warunki pracy lub życia marynarzy nie spełniają wymagań określonych w konwencji MLC, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zatrzymuje statek, zabrania użycia statku lub wstrzymuje operacje, podczas których zostały stwierdzone nieprawidłowości, wskazując jednocześnie uchybienia, które</p>	
--	--	--	--	--	--

				należy usunąć, mając na uwadze stopień stwarzanego zagrożenia. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.”;	
Art. 4 ust. 2	Każde upoważnienie udzielone w zakresie inspekcji obejmuje co najmniej prawo uznanej organizacji do żądania usunięcia braków, które ta organizacja stwierdzi w warunkach życia i pracy marynarzy, oraz do wykonywania w tym zakresie inspekcji na wniosek państwa portu.	N	-	-	Polska nie skorzystała z możliwości upoważnienia przewidzianej przez dyrektywę.
Art. 4 ust. 3	Każde państwo członkowskie ustanawia: a) system zapewniający, aby praca wykonywana przez uznane organizacje była odpowiednia, co obejmuje przekazywanie informacji na temat wszystkich mających zastosowanie krajowych przepisów ustawowych i wykonawczych oraz odpowiednich instrumentów	N	-	-	Polska nie skorzystała z możliwości upoważnienia przewidzianej przez dyrektywę.

	międzynarodowych; oraz b) procedury komunikowania się z tymi organizacjami oraz nadzoru nad nimi.				
Art. 4 ust. 4	Każde państwo członkowskie przedkłada w Międzynarodowym Biurze Pracy aktualny wykaz wszelkich uznanych organizacji upoważnionych do występowania w jego imieniu i zapewnia jego aktualizację. W wykazie określone są zadania, do których wypełniania upoważniono uznane organizacje.	N	-	-	Polska nie skorzystała z możliwości upoważnienia przewidzianej przez dyrektywę.
Art. 5 ust. 1	Każde państwo członkowskie zapewnia wprowadzenie odpowiednich procedur składania skarg na statkach w swoich przepisach ustawowych lub wykonawczych.	T	Art. 95 – art. 98 projektu ustawy	Art. 95. 1. Marynarz ma prawo do składania skarg dotyczących niezapewnienia właściwych warunków pracy i życia na statku, zgodnych z wymaganiami określonymi w Konwencji MLC. 2. Zakazane są wszelkie formy stosowania represji oraz podejmowania jakichkolwiek niekorzystnych działań w stosunku do marynarza w związku ze złożoną przez niego skargą. 3. Osoba, do której marynarz złożył skargę jest obowiązana	

				<p>do zapewnienia poufności źródła otrzymanej skargi.</p> <p>Art. 96.</p> <p>1. Skarga może być złożona przez marynarza osobiście, za pośrednictwem upoważnionej przez niego osoby albo przedstawiciela załogi, jeżeli został wybrany.</p> <p>2. Marynarz może złożyć skargę do swojego bezpośredniego przełożonego albo do kapitana.</p> <p>3. Bezpośredni przełożony marynarza rozpatruje skargę niezwłocznie.</p> <p>4. W przypadku gdy rozstrzygnięcie skargi przez bezpośredniego przełożonego nie satysfakcjonuje marynarza, składa on skargę do kapitana.</p> <p>5. Kapitan rozpatruje skargę w terminie 14 dni od dnia jej otrzymania.</p> <p>6. W przypadku gdy rozstrzygnięcie skargi na statku nie jest możliwe, kapitan przekazuje skargę do armatora.</p> <p>7. Armator rozpatruje skargę w terminie 30 dni od dnia jej otrzymania.</p> <p>Art. 97.</p> <p>Na statku prowadzi się ewidencję skarg.</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>Art. 98.</p> <p>1. Niezależnie od uprawnienia marynarza, o którym mowa w art. 96 ust. 2, marynarzowi przysługuje prawo złożenia skargi do właściwego organu inspekcyjnego, w porcie, do którego zawinął statek, oraz do agencji zatrudnienia, za pośrednictwem której marynarz podjął pracę na statku.</p> <p>2. W przypadku gdy marynarz złożył skargę do organu inspekcyjnego, inspektor inspekcji państwa bandery podejmuje działania w celu wstępnej oceny otrzymanej skargi.</p> <p>3. Wstępna ocena skargi, w zależności od jej charakteru, obejmuje sprawdzenie czy na statku skorzystano z procedur wnoszenia skarg przewidzianych w Konwencji MLC.</p> <p>4. Inspektor podejmuje wszelkie działania, aby skarga została rozpatrzona na statku.</p> <p>5. W przypadku gdy skarga nie została rozpatrzona na statku, a kapitan nie przekazał skargi do armatora, zgodnie z art. 96</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>ust. 6, inspektor niezwłocznie powiadamia o tym armatora statku, wyznaczając termin na ustosunkowanie się i przekazanie planu działań naprawczych.</p> <p>6. W przypadku, gdy nie udało się rozstrzygnąć skargi w wyniku działań podjętych zgodnie z ust. 5, organ inspekcyjny może, w drodze decyzji, zatrzymać statek w porcie, a o złożonej skardze poinformować właściwe organizacje zrzeszające odpowiednio marynarzy lub armatorów oraz Państwową Inspekcję Pracy albo Państwową Inspekcję Sanitarną.</p> <p>7. W przypadku gdy skarga została złożona do agencji zatrudnienia, agencja wyjaśnia skargę z armatorem, a w przypadku niemożności wyjaśnienia skargi, jeżeli zawierała ona informacje, o których mowa w art. 24 ust. 1 pkt 1 lub 3, agencja zawiadamia organ inspekcyjny.</p> <p>8. Dyrektor urzędu morskiego dokonuje kontroli, w jaki sposób agencja zatrudnienia wyjaśnia skargi złożone przez marynarzy, podczas</p>	
--	--	--	--	--	--



				przeprowadzania audytów, o których mowa w art. 18 ust. 4 – 5.	
Art. 5 ust. 2	Jeżeli państwo członkowskie otrzyma skargę, której nie uważa za w sposób oczywisty bezzasadną, lub uzyska dowód zaświadczący, że statek, który pływa pod jego banderą, nie spełnia wymogów właściwych części konwencji, lub że istnieją poważne nieprawidłowości w odniesieniu do jego środków wykonawczych, to państwo członkowskie podejmuje kroki niezbędne do zbadania tej sprawy i zapewnienia, aby zostały podjęte działania mające na celu usunięcie wszelkich stwierdzonych nieprawidłowości.	T	Art. 93 ust. 1 pkt 4 oraz ust. 2 projektu ustawy  Art. 98 projektu ustawy	Art. 93. 1. Statek, o którym mowa w art. 92 ust. 1 i 2, podlega inspekcji: (...) 4) doraźnej – przeprowadzanej w celu dodatkowej weryfikacji warunków pracy i życia marynarzy na statku morskim. 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, o których mowa w ust. 1, mając na uwadze konieczność zapewnienia odpowiednich warunków życia i pracy na statkach morskich o polskiej przynależności.  1. Niezależnie od uprawnienia marynarza, o którym mowa w art. 96 ust. 2, marynarzowi przysługuje prawo złożenia skargi do właściwego organu inspekcyjnego, w porcie, do	W przypadku uzyskania dowodu zaświadczonego, że statek nie spełnia wymogów właściwych części konwencji (...), istnieje możliwość przeprowadzenia, działając z urzędu, inspekcji doraźnej. Kwestie te zostaną szczegółowo określone w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 93 ust. 2 projektu.

				<p>którego zawinął statek, oraz do agencji zatrudnienia, za pośrednictwem której marynarz podjął pracę na statku.</p> <p>2. W przypadku gdy marynarz złożył skargę do organu inspekcyjnego, inspektor inspekcji państwa bandery podejmuje działania w celu wstępnej oceny otrzymanej skargi.</p> <p>3. Wstępna ocena skargi, w zależności od jej charakteru, obejmuje sprawdzenie czy na statku skorzystano z procedur wnoszenia skarg przewidzianych w Konwencji MLC.</p> <p>4. Inspektor podejmuje wszelkie działania, aby skarga została rozpatrzona na statku.</p> <p>5. W przypadku gdy skarga nie została rozpatrzona na statku, a kapitan nie przekazał skargi do armatora, zgodnie z art. 96 ust. 6, inspektor niezwłocznie powiadamia o tym armatora statku, wyznaczając termin na ustosunkowanie się i przekazanie planu działań naprawczych.</p> <p>6. W przypadku, gdy nie udało się rozstrzygnąć skargi w</p>	
--	--	--	--	--	--

			<p>Art. 121 pkt 3 projektu ustawy o pracy na statkach</p>	<p>wyniku działań podjętych zgodnie z ust. 5, organ inspekcyjny może, w drodze decyzji, zatrzymać statek w porcie, a o złożonej skardze poinformować właściwe organizacje zrzeszające odpowiednio marynarzy lub armatorów oraz Państwową Inspekcję Pracy albo Państwową Inspekcję Sanitarną.</p> <p>7. W przypadku gdy skarga została złożona do agencji zatrudnienia, agencja wyjaśnia skargę z armatorem, a w przypadku niemożności wyjaśnienia skargi, jeżeli zawierała ona informacje, o których mowa w art. 24 ust. 1 pkt 1 lub 3, agencja zawiadamia organ inspekcyjny.</p> <p>8. Dyrektor urzędu morskiego dokonuje kontroli, w jaki sposób agencja zatrudnienia wyjaśnia skargi złożone przez marynarzy, podczas przeprowadzania audytów, o których mowa w art. 18 ust. 4 - 5.</p>	
--	--	--	---	--	--

			morskich	3) w art. 27 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji państwa bandery, że stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, życia lub środowiska morskiego, albo warunki pracy lub życia marynarzy nie spełniają wymagań określonych w konwencji MLC, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zatrzymuje statek, zabrania użycia statku lub wstrzymuje operacje, podczas których zostały stwierdzone nieprawidłowości, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć, mając na uwadze stopień stwarzanego zagrożenia. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.”;	
Art. 5 ust. 3	Personel rozpatrujący skargi lub powiadamiany o nich zapewnia poufność źródła wszelkich zażaleń lub skarg zawierających zarzut zagrożenia lub nieprawidłowości w odniesieniu do warunków życia i pracy marynarzy lub	T	Art.93 ust 2 projektu ustawy	Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, o których mowa w ust. 1, mając na uwadze konieczność zapewnienia	Szczegółowe zasady postępowania ze skargą określone zostaną w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 93 ust. 2 projektu.

	naruszenia przepisów ustawowych i wykonawczych oraz nie informuje armatora, przedstawiciela armatora lub operatora statku o fakcie, że dana inspekcja została przeprowadzona w wyniku takich zażaleń lub skarg.		Art. 95 ust. 2 oraz 3 projektu ustawy	odpowiednich warunków życia i pracy na statkach morskich o polskiej przynależności.  2. Zakazane są wszelkie formy stosowania represji oraz podejmowania jakichkolwiek niekorzystnych działań w stosunku do marynarza w związku ze złożoną przez niego skargą. 3. Osoba, do której marynarz złożył skargę jest obowiązana do zapewnienia poufności źródła otrzymanej skargi.	
Art. 6 ust. 1	Sprawozdania Komisji, które mają być przygotowywane zgodnie z art. 9 dyrektywy 2009/21/WE, zawierają kwestie objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy.	N	-	-	
Art. 6 ust. 2	Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wykonania i stosowania	N	-	-	

	<p>prawidła 5.3 konwencji w odniesieniu do obowiązków zapewnienia pracy najpóźniej do dnia 31 grudnia 2018 r. W stosownych przypadkach sprawozdanie to może zawierać wnioski dotyczące środków mających na celu poprawę warunków życia i pracy w sektorze morskim.</p>				
Art. 7 ust. 1	<p>Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 31 marca 2015 r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.</p> <p>Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.</p>	T	Art. 132 projektu ustawy	Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.	
Art. 7 ust. 2	<p>Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w</p>	N	-	-	

	dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.				
Art. 8	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> .	N	-	-	
Art. 9	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N	-	-	

TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU		Projekt ustawy o pracy na morzu			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH		Dyrektywa 2013/38/UE z dnia 12 sierpnia 2013 r. zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 218 z 14.08.2013 r., str. 1 - 7)			
WYJAŚNIENIE TERMINU WEJŚCIA W ŻYCIE PROJEKTU / ÓW					
JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISU UE	KONIECZNOŚĆ WDROŻENIA T / N	JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISU/ÓW PROJEKTU USTAWY	UZASADNIENIE
Art. 1 pkt. 1	w art. 2 wprowadza się następujące zmiany: a) w pkt 1 wprowadza się następujące zmiany: (i) lit. g) traci moc; (ii) dodaje się litery w brzmieniu: „i) Konwencja o pracy na morzu z 2006 r. (konwencja MLC 2006);	T	Art. 5 pkt 33 lit. g nowelizowanej ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn zm)	: a) w pkt 33 w literze f średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. g w brzmieniu: „g) Konwencję o pracy na morzu, przyjętą przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845), zwaną dalej „Konwencją MLC”.”;	Projekt nowelizacji ustawy o bezpieczeństwie morskim został przyjęty przez Radę Ministrów



	<p>j) Międzynarodowa konwencja o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach (AFS 2001);</p> <p>k) Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi z 2001 r. (konwencja o olejach bunkrowych, 2001 r.);”;</p>		<p>Art. 5 pkt 33 lit f) ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.)</p> <p>§2 pkt 1 lit. b rozporządzenia MTBiGM z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. poz. 597)</p>	<p>Ilekoć w ustawie jest mowa o: (...) 33) umowach międzynarodowych – należy przez to rozumieć: (...) f) Międzynarodową konwencję w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, podpisaną w Londynie dnia 5 października 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 134, poz. 851);</p> <p>§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają: 1) konwencje - umowy międzynarodowe, o których mowa w art. 5 pkt 33 ustawy, oraz: (...) b) Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, przyjętą przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie w dniu 23 marca 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939),</p>	
--	---	--	--	--	--

	<p>b) dodaje się punkty w brzmieniu:          „23) „morski certyfikat pracy” oznacza certyfikat, o którym mowa w prawidło 5.1.3 konwencji MLC 2006;</p> <p>24) „deklaracja zgodności” oznacza deklarację, o której mowa w prawidło 5.1.3 konwencji MLC 2006.”;</p>		<p>Art. 88 ust. 1 projektu ustawy</p> <hr/> <p>Art. 90 ust. 1 projektu ustawy</p>	<p>1. Potwierdzeniem spełnienia przez statek wymagań ustawy oraz Konwencji MLC w zakresie warunków pracy i życia marynarzy jest Morski Certyfikat Pracy, zwany dalej „certyfikatem”.</p> <hr/> <p>1. Deklaracja zgodności, zwana dalej „deklaracją”, potwierdza, że na statku są przestrzegane przepisy dotyczące minimalnego wieku umożliwiającego podjęcie pracy na statku, świadectw zdrowia, kwalifikacji zawodowych marynarzy, marynarskiej umowy o pracę, pośrednictwa pracy, czasu pracy i odpoczynku, składu załogi statku, warunków zakwaterowania, wyżywienia i przygotowania posiłków, pomieszczeń rekreacyjnych, bezpieczeństwa i higieny pracy, opieki medycznej, wypłaty wynagrodzeń i innych świadczeń oraz procedur składania skarg.</p>	
	<p>c) dodaje się akapit w</p>				

	brzmieniu: „Wszystkie odniesienia w niniejszej dyrektywie do konwencji, międzynarodowych kodeksów i rezolucji, w tym dotyczące certyfikatów i innych dokumentów, uznaje się za odniesienia do tych konwencji, międzynarodowych kodeksów i rezolucji w ich zaktualizowanych wersjach”				
Art. 1 pkt. 2	w art. 3 wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Podczas inspekcji statku podnoszącego banderę państwa niebędącego stroną konwencji państwa członkowskie zapewniają, aby ten statek i jego załoga nie były traktowane bardziej korzystnie niż statki podnoszące banderę państwa, które jest stroną tej konwencji. Taki statek jest poddawany bardziej szczegółowej inspekcji zgodnie z procedurami ustanowionymi w memorandum paryskim.”;	T	Art. 40 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.)	1. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję wstępną w celu sprawdzenia czy statek posiada wymagane w umowach międzynarodowych dokumenty dotyczące bezpieczeństwa i ochrony statku, ochrony środowiska morskiego, kontroli ogólnego stanu statku, w tym warunków życia i pracy na statku oraz czy uchybienia wykazane podczas poprzedniej inspekcji państwa portu zostały usunięte. 2. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję bardziej szczegółową w każdym przypadku, gdy w wyniku inspekcji wstępnej występują wyraźne powody, aby stwierdzić, że stan statku, jego	

	<p>b) dodaje się ustęp w brzmieniu:          „5. Środki przyjęte, aby nadać skuteczność niniejszej dyrektywie, nie mogą prowadzić do obniżenia ogólnego poziomu ochrony marynarzy na mocy prawa socjalnego Unii w dziedzinach, do których ma zastosowanie niniejsza dyrektywa, w porównaniu z sytuacją, która już ma miejsce w każdym z państw członkowskich. Jeżeli w ramach wykonywania tych środków</p>		<p>Art. 121 pkt 9) projektu ustawy</p>	<p>wyposażenia lub skład i kwalifikacje załogi nie spełniają wymagań określonych w umowach międzynarodowych.          3. Zakres inspekcji, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz wyraźne powody do przeprowadzenia inspekcji bardziej szczegółowej, określają przepisy wydane na podstawie art. 58.</p> <hr/> <p>W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.<sup>1)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:          9) po art. 57 dodaje się art. 57a w brzmieniu:          „Art. 57a. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji, że na statku podnoszącym banderę państwa członkowskiego Unii Europejskiej doszło do niebudzącego wątpliwości naruszenia przepisów prawa Unii Europejskiej, jeżeli ma to</p>	
--	--	--	--	---	--

<sup>1)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852 oraz z 2014 r. poz. 609 i 768.

	właściwy organ państwa portu dowiedział się o wyraźnym naruszeniu prawa Unii na pokładzie statków podnoszących banderę państwa członkowskiego, organ ten zgodnie z prawem i praktykami krajowymi niezwłocznie informuje wszelkie inne właściwe organy, aby mogły one podjąć odpowiednie działania.”			zastosowanie, organ inspekcyjny niezwłocznie informuje odpowiednie organy państwa bandery, instytucje międzynarodowe lub inne podmioty, aby mogły podjąć właściwe działania”.	
Art. 1 pkt. 3	art. 8 ust. 4 traci moc	N	-	-	
Art. 1 pkt. 4	art. 10 ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Komisji przyznaje się uprawnienia wykonawcze do wdrażania metodologii rozpatrywania parametrów ryzyka ogólnego dotyczących w szczególności kryteriów państwa bandery i kryteriów działalności przedsiębiorstwa. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 3.”	N	-	-	
Art. 1 pkt. 5	art. 14 ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Zakres rozszerzonej inspekcji, w tym obszary ryzyka,	T	§ 18 rozporządzenia MTBiGM z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie	1. Podczas przeprowadzania rozszerzonej inspekcji, o której mowa w art. 41 ustawy, inspektor, zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr	

	<p>jakie mają zostać objęte, określony został w załączniku VII. Komisja może przyjąć szczegółowe środki mające na celu zapewnienie jednolitych warunków stosowania załącznika VII. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 3.”</p>		<p>inspekcji państwa portu (Dz. U. poz. 597)</p>	<p>428/2010 z dnia 20 maja 2010 r. w sprawie wykonania art. 14 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w odniesieniu do rozszerzonych inspekcji statków (Dz. Urz. UE L 125 z 21.05.2010, str. 2), sprawdza następujące obszary ryzyka:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) dokumentacja;</li> <li>2) budowa i stan kadłuba;</li> <li>3) stopień wodoszczelności;</li> <li>4) systemy awaryjne;</li> <li>5) łączność radiowa;</li> <li>6) operacje ładunkowe;</li> <li>7) ochrona przeciwpożarowa;</li> <li>8) alarmy;</li> <li>9) warunki pracy i życia marynarzy;</li> <li>10) wyposażenie nawigacyjne;</li> <li>11) urządzenia ratunkowe;</li> <li>12) ładunki niebezpieczne;</li> <li>13) urządzenia napędowe i wspomagające;</li> <li>14) zapobieganie zanieczyszczeniom.</li> </ol> <p>2. Inspekcja rozszerzona obejmuje sprawdzenie konkretnych elementów w ramach obszarów ryzyka, o których mowa w ust. 1, w zależności od rodzaju statku, na którym przeprowadza się</p>	
--	--	--	--	--	--

			<p>inspekcję, z wyłączeniem przypadków, w których, na podstawie wiedzy i doświadczenia zawodowego inspektora, występują ograniczenia związane z możliwością praktycznego sprawdzenia konkretnego elementu w ramach obszaru ryzyka lub ograniczenia związane z bezpieczeństwem ludzi, statku lub portu.</p>	
			<p>Art. 41 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.)</p>	<p>Art. 41. 1. Organ inspekcyjny przeprowadza rozszerzoną inspekcję statku należącego do kategorii:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) statków o profilu wysokiego ryzyka - w przypadku inspekcji okresowych;</li> <li>2) statków pasażerskich, zbiornikowców olejowych, gazowców, chemikaliowców lub masowców, starszych niż 12 lat - w przypadku inspekcji okresowych;</li> <li>3) statków, o których mowa w pkt 1 i 2 - w przypadku inspekcji dodatkowych, jeżeli konieczność przeprowadzenia inspekcji rozszerzonej wynika z wiedzy i doświadczenia</li> </ol>

				<p>zawodowego inspektora;</p> <p>4) statków podlegających inspekcji ponownej, którym wydano zakaz wejścia do portu.</p> <p>2. Armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku podlegającego inspekcji rozszerzonej, przynajmniej na trzy dni przed spodziewanym zawinięciem do portu lub przed wyjściem z ostatniego portu, jeżeli podróż ma trwać krócej niż trzy dni, przekazuje organowi inspekcyjnemu informacje dotyczące:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) identyfikacji statku;</li><li>2) planowanego czasu postoju statku w porcie;</li><li>3) planowanych operacji, w tym operacji przeładunkowych i bunkrowania;</li><li>4) planowanych inspekcji państwa bandery, przeglądów oraz prac remontowych;</li><li>5) daty ostatniej rozszerzonej inspekcji w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego;</li><li>6) rodzaju konstrukcji kadłuba, stanu zapełnienia zbiorników ładunkowych i balastowych oraz ilości i rodzaju ładunku - w przypadku zbiornikowców.</li></ol>	
--	--	--	--	---	--



				<p>3. Po otrzymaniu informacji, o których mowa w ust. 2, w przypadku gdy inspekcja rozszerzona nie zostanie przeprowadzona, organ inspekcyjny niezwłocznie informuje statek o tym fakcie.</p> <p>4. Armator lub kapitan statku podlegającego inspekcji rozszerzonej zapewnia, aby w harmonogramie eksploatacyjnym statku przewidziany został czas wystarczający na przeprowadzenie tej inspekcji.</p> <p>5. Statek pozostaje w porcie do czasu zakończenia inspekcji rozszerzonej, z zachowaniem środków kontroli w zakresie ochrony żeglugi i portów.</p> <p>6. Przepisy ust. 2-5 stosuje się odpowiednio w przypadku inspekcji specjalnych przeprowadzanych dla promów pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich.</p>	
Art. 1 pkt. 6	<p>art. 15 ust. 4 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„4. Komisja może przyjąć szczegółowe środki, aby zapewnić jednolite stosowanie procedur, o których mowa w ust. 1, oraz kontroli ochrony,</p>	N	-	-	

	o której mowa w ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 3.”				
Art. 1 pkt. 7	<p>w art. 17 dodaje się akapity w brzmieniu:</p> <p>„W przypadku gdy w następstwie bardziej szczegółowej inspekcji warunki życia i pracy na statku uznane zostaną za niezgodne z wymogami konwencji MLC 2006, inspektor niezwłocznie zgłasza kapitanowi statku braki oraz określa wymagane terminy ich usunięcia.</p> <p>W przypadku gdy inspektor uzna, że braki te są znaczące lub jeżeli odnoszą się one do ewentualnej skargi na mocy art. 19 części A załącznika V, inspektor zgłasza te braki również właściwym organizacjom marynarzy i armatorów w państwie członkowskim, w którym prowadzona jest inspekcja, oraz może:</p>	T	Art. 121 pkt 6) projektu ustawy	<p>W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.<sup>2)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>5) po art. 40 dodaje się art. 40a w brzmieniu:</p> <p>„Art. 40a. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku bardziej szczegółowej inspekcji, że warunki życia i pracy na statku nie są zgodne z wymaganiami określonymi w Konwencji MLC, organ inspekcyjny informuje kapitana statku o stwierdzonych uchybieniach oraz o terminach, w których należy je usunąć.</p> <p>2. W przypadku, gdy uchybienia, o których mowa w ust. 1, są znaczące lub dotyczą informacji, o której mowa w</p>	

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852 oraz z 2014 r. poz. 609 i 768.

	<p>a) powiadomić przedstawiciela państwa bandery;</p> <p>b) przekazać stosowne informacje właściwym organom następnego portu, do którego zawinie statek.</p> <p>W odniesieniu do kwestii dotyczących konwencji MLC 2006, państwo członkowskie, w którym dokonuje się inspekcji, ma prawo przekazać kopię protokołu z inspekcji, wraz z każdą odpowiedzią otrzymaną od właściwych organów państwa bandery w określonym terminie, dyrektorowi generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy w celu podjęcia działań, jakie mogą zostać uznane za właściwe i celowe, aby zapewnić zachowanie takich informacji oraz zgłoszenie ich stronom, które mogłyby być zainteresowane skorzystaniem ze stosownych procedur odwoławczych.”</p>			<p>art. 56a ust. 1, organ inspekcyjny informuje o uchybieniach również właściwe organizacje zrzeszające odpowiednio marynarzy lub armatorów .</p>	<p>Nie skorzystano z przewidzianej przez dyrektywę możliwości regulacji przekazania kopii protokołu z inspekcji. Kwestie te uregulowane są na poziomie instrukcji inspekcji państwa portu.</p>
<p>Art. 1 pkt. 8</p>	<p>art. 18 akapit czwarty otrzymuje brzmienie: „Tożsamość osoby składającej skargę nie jest ujawniana kapitanowi ani właścicielowi</p>	<p>T</p>	<p>Art. 56 ust. 4 i 5 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie</p>	<p>4. Tożsamości podmiotu składającego informację nie ujawnia się kapitanowi i armatorowi statku, którego dotyczy sprawa.</p>	

	statku, którego to dotyczy. Inspektor podejmuje odpowiednie działania w celu zapewnienia poufności skarg złożonych przez marynarzy, w tym zapewnia poufność podczas wszystkich rozmów z marynarzami.”		morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.)	5. Inspektor organu inspekcyjnego zapewnia poufność informacji otrzymanych od członków załogi statku, którego dotyczy sprawa.	
Art. 1 pkt.9	Dodaje się artykuł w brzmieniu: „Artykuł 18a Procedury rozpatrywania składanych na lądzie skarg związanych z konwencją MLC 2006 1. Skarga marynarza na naruszenie wymagań konwencji MLC 2006 (w tym praw marynarzy) może zostać zgłoszona inspektorowi w porcie, do którego zawinął statek marynarza. W takich przypadkach inspektor wszczyna wstępne dochodzenie. 2. W stosownych wypadkach, z uwagi na charakter skargi, wstępne dochodzenie obejmuje stwierdzenie, czy skorzystano z pokładowych procedur wnoszenia skarg przewidzianych w prawidło	T	Art. 121 pkt 8) projektu ustawy	W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm. <sup>3)</sup> ) wprowadza się następujące zmiany:  8) po art. 56 dodaje się art. 56a w brzmieniu: „56a. 1. Członek załogi statku może poinformować organ inspekcyjny o naruszeniu wymagań określonych w konwencji MLC, w tym praw marynarzy. W takim przypadku inspektor organu inspekcyjnego podejmuje działania w celu wstępnej oceny otrzymanej informacji (skargi), z zapewnieniem poufności informacji i bez ujawniania tożsamości podmiotu składającego informację.	

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852 oraz z 2014 r. poz. 609 i 768.

<p>5.1.5 konwencji MLC 2006. Inspektor może również przeprowadzić bardziej szczegółowe dochodzenie zgodnie z art. 13 niniejszej dyrektywy.</p> <p>3. W stosownych przypadkach inspektor stara się zapewnić rozpatrzenie skargi na pokładzie statku.</p> <p>4. W przypadku gdy dochodzenie lub inspekcja wykazują niezgodność, która wchodzi w zakres art. 19, zastosowanie ma ten artykuł.</p> <p>5. W przypadku gdy ust. 4 nie ma zastosowania, a skarga marynarza dotycząca kwestii objętych konwencją MLC 2006 nie została rozpatrzona na pokładzie statku, inspektor niezwłocznie powiadamia o tym państwo bandery, starając się o uzyskanie od tego państwa, w wyznaczonym terminie, opinii i planu działań naprawczych. Sprawozdanie z każdej przeprowadzonej inspekcji przekazywane jest drogą elektroniczną do bazy danych wyników inspekcji, o której mowa w art. 24.</p> <p>6. W przypadku gdy nie udało</p>			<p>2. Wstępna ocena skargi, w zależności od jej charakteru, obejmuje sprawdzenie, czy skorzystano ze statkowych procedur wnoszenia skarg przewidzianych w Konwencji MLC. Inspektor może również przeprowadzić bardziej szczegółową inspekcję.</p> <p>3. Inspektor zapewnia, jeżeli to możliwe, rozpatrzenie skargi na statku.</p> <p>4. W przypadku gdy w wyniku oceny, o której mowa w ust. 1, lub w wyniku przeprowadzonej inspekcji wykazane zostaną uchybienia uzasadniające zatrzymanie statku, organ inspekcyjny zatrzymuje statek.</p> <p>5. W pozostałych przypadkach oraz gdy skarga członka załogi statku dotycząca naruszenia wymagań określonych w konwencji MLC nie została rozpatrzona na statku, inspektor niezwłocznie powiadamia o tym właściwy organ państwa bandery statku, zwracając się o ustosunkowanie się w określonym terminie i przedstawienie planu działań naprawczych.</p> <p>6. W przypadku gdy nie udało</p>	
--	--	--	---	--

<p>się rozstrzygnąć skargi w wyniku działań podjętych zgodnie z ust. 5, państwo portu przekazuje dyrektorowi generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy kopię protokołu z inspekcji. Protokołowi towarzyszą wszelkie odpowiedzi otrzymane w wyznaczonym terminie od właściwych organów państwa bandery. W podobny sposób informuje się właściwe organizacje marynarzy i właścicieli statków w państwie portu. Ponadto dane statystyczne i informacje dotyczące rozpatrzonych skarg są regularnie przekazywane przez państwo portu dyrektorowi generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy.</p> <p>Takie przekazywanie przewidziane jest, aby umożliwić – na podstawie działań uznanych za właściwe i celowe – prowadzenie rejestrów tych informacji i zgłaszanie tych informacji stronom, w tym organizacjom marynarzy i właścicieli statków, które mogłyby być</p>			<p>się rozstrzygnąć skargi w wyniku działań podjętych zgodnie z ust. 5, aby zapewnić zachowanie otrzymanych od członka załogi statku informacji oraz przekazanie ich stronom zainteresowanym skorzystaniem z możliwości odwołania od wyniku rozstrzygnięcia skargi w sposób przewidziany prawem, organ inspekcyjny, w sprawach objętych zakresem Konwencji MLC, przekazuje kopię raportu z inspekcji, wraz z otrzymanymi w wyznaczonym terminie odpowiedziami właściwych organów państwa bandery statku, Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy oraz właściwym organizacjom zrzeszającym odpowiednio marynarzy lub armatorów.</p> <p>7. Do dnia 1 kwietnia każdego roku organ inspekcyjny przekazuje Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy informację o liczbie skarg, które wpłynęły w danym roku oraz sposobie ich załatwienia, w szczególności, o liczbie skarg</p>	<p>Stanowi wdrożenie art.</p>
--	--	--	---	-------------------------------

	<p>zainteresowane skorzystaniem ze stosownych procedur odwoławczych.</p> <p>7. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego artykułu Komisji powierza się uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do ustanowienia zharmonizowanego formatu elektronicznego oraz procedur dotyczących zgłaszania działań następczych podjętych przez państwa członkowskie. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 3.</p> <p>8. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla art. 18. Art. 18 akapit czwarty ma również zastosowanie do skarg związanych z kwestiami objętymi konwencją MLC 2006.”;</p>		<p>Art. 56 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.)</p> <p>Art. 57 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn.</p>	<p>uznanych za bezzasadne, oraz liczbie skarg uznanych za zasadne, w tym załatwionych i niezałatwionych, a także informację o liczbie zatrzymań statków, których przyczyną były uchybienia z zakresu Konwencji MLC.”</p> <p>4. Tożsamości podmiotu składającego informację nie ujawnia się kapitanowi i armatorowi statku, którego dotyczy sprawa.</p> <p>1. Organ inspekcyjny niezwłocznie zamieszcza w systemie THETIS informacje o: 1) wynikach inspekcji statków o obcej przynależności; 2) każdym przypadku odroczenia inspekcji statku o</p>	<p>18a ust.8 dyrektywy,</p> <p>Stanowi wdrożenie art. 18a ust.5 dyrektywy,</p>
--	--	--	---	--	--

			zm.)	<p>priorytecie I;</p> <p>3) każdym przypadku nieprzeprowadzenia inspekcji statku o priorytecie I, wraz z podaniem przyczyny nieprzeprowadzenia inspekcji;</p> <p>4) wydaniu decyzji o zatrzymaniu statku, decyzji o zakazie wejścia do portu oraz o każdej zmianie dotyczącej tych decyzji.</p> <p>2. Organ inspekcyjny w terminie 72 godzin od chwili wprowadzenia informacji do systemu THETIS, dokonuje ich potwierdzenia.</p>	
Art. 1 pkt. 10	<p>w art. 19 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) dodaje się ustęp w brzmieniu:</p> <p>„2a. W przypadku gdy warunki życia i pracy na pokładzie stwarzają wyraźne zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub ochrony marynarzy lub występują braki, które stanowią poważne lub powtarzające się naruszenie wymogów konwencji MLC 2006 (w tym praw marynarzy), właściwy organ państwa portu, w którym statek jest</p>	T	<p>Art. 43 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm. )</p>	<p>4. W przypadku wydania decyzji o zatrzymaniu statku organ inspekcyjny, niezwłocznie po zakończeniu inspekcji, doręcza decyzję kapitanowi statku, informując o jej wydaniu administrację państwa bandery statku albo konsula, bądź najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, a także, jeżeli ma to zastosowanie, podmioty, które wydały statkowi świadectwo klasy lub odpowiednie certyfikaty. Do decyzji o zatrzymaniu statku organ</p>	



	<p>poddawany inspekcji, zapewnia zatrzymanie statku lub zawieszenie pracy, podczas której braki zostały wykryte.</p> <p>Nakaz zatrzymania statku lub zawieszenia pracy jest znoszony dopiero, gdy te braki zostaną poprawione lub jeśli właściwy organ zaakceptuje plan działań zmierzających do poprawienia tych braków i będzie przekonany, że plan ten zostanie szybko wdrożony. Przed zaakceptowaniem planu działań inspektor może skonsultować się z państwem bandery.”;</p> <p>b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„6. W przypadku zatrzymania właściwy organ natychmiast informuje na piśmie, załączając protokół z inspekcji, administrację państwa bandery lub, jeśli nie jest to możliwe, konsula bądź, w przypadku jego nieobecności, najbliższą placówkę dyplomatyczną tego</p>	<p>T</p>	<p>Art. 121 pkt 7 lit b oraz pkt 8 projektu ustawy</p>	<p>inspekcyjny załącza raport z przeprowadzonej inspekcji.</p> <p>W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.<sup>4)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>b) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w</p>	
--	---	----------	--	--	--

<sup>4)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852 oraz z 2014 r. poz. 609 i 768.

	<p>państwa, o wszystkich okolicznościach uzasadniających interwencję. Ponadto w stosownych przypadkach powiadamia się również wyznaczonych rzeczoznawców lub uznane organizacje zajmujące się wydawaniem świadectw klasy lub świadectw ustawowych zgodnie z konwencjami. Ponadto, jeżeli statkowi uniemożliwiono żeglugę ze względu na poważne lub powtarzające się naruszenia wymogów konwencji MLC 2006 (w tym praw marynarzy), lub z uwagi na to, że warunki życia i pracy na pokładzie stwarzają wyraźne zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub ochrony marynarzy, właściwy organ niezwłocznie powiadamia o tym państwo bandery i w miarę możliwości wzywa przedstawiciela tego państwa, zwracając się do państwa bandery o odpowiedź w określonym terminie. Właściwy organ niezwłocznie informuje też stosowne organizacje marynarzy</p>			<p>brzmieniu:  „4a. W przypadku wydania decyzji o zatrzymaniu statku ze względu na poważne lub powtarzające się naruszenia wymagań określonych w Konwencji MLC, lub z uwagi na to, że warunki życia i pracy marynarzy na statku stwarzają wyraźne zagrożenie dla ich bezpieczeństwa, zdrowia lub ochrony, organ inspekcyjny niezwłocznie powiadamia o tym administrację państwa bandery zwracając się z prośbą o ustosunkowanie się w określonym terminie do stwierdzonych uchybień oraz informując o możliwości udziału w inspekcji jej przedstawiciela. Organ inspekcyjny niezwłocznie informuje również reprezentatywne organizacje zrzeszające odpowiednio marynarzy lub armatorów w państwie portu.”;</p> <p>8) w art. 45 ust. 1 otrzymuje brzmienie:  „1. Decyzję o zwolnieniu statku z zatrzymania oraz decyzję o cofnięciu wstrzymania operacji</p>	
--	---	--	--	---	--

	i właścicieli statków w państwie portu, w którym przeprowadzono inspekcję.			wydaje organ inspekcyjny po ponownej inspekcji statku, jeżeli stwierdził usunięcie uchybień lub zaakceptował plan działań naprawczych, który zostanie niezwłocznie wdrożony. Przed zaakceptowaniem planu działań naprawczych organ inspekcyjny może skonsultować się z administracją państwa bandery statku.”;	
Art. 1 pkt. 11	art. 23 ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Komisji przyznaje się uprawnienia wykonawcze do przyjmowania środków służących wdrożeniu niniejszego artykułu, w tym zharmonizowanych procedur zgłaszania widocznych anomalii przez pilotów i władze lub organy portu oraz działań następczych podjętych przez państwa członkowskie. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 3.	N	-	-	

Art. 1 pkt. 12	art. 27 akapit drugi otrzymuje brzmienie: „Komisji przyznaje się uprawnienia wykonawcze do ustanowienia szczegółowych warunków publikowania informacji, o których mowa w akapicie pierwszym, kryteriów dotyczących agregowania stosownych danych oraz częstotliwości aktualizacji. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 3.	N	-	-	
Art. 1 pkt. 13	dodaje się artykuły w brzmieniu: <i>„Artykuł 30a</i> <b>Akty delegowane</b> Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 30b, dotyczących zmian załącznika VI, aby do wykazu znajdującego się w tym załączniku dodać dalsze instrukcje dotyczące kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, przyjęte w ramach organizacji memorandum paryskiego. <i>Artykuł 30b</i>	N	-	-	

	<p><b>Wykonywanie przekazanych uprawnień</b></p> <p>1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.</p> <p>2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych o których mowa w art. 30a, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 20 sierpnia 2013 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.</p> <p>3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 30a, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja</p>				
--	--	--	--	--	--

<p>o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.</p> <p>4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.</p> <p>5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 30a wchodzi w życie, tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z</p>				
--	--	--	--	--

	inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.				
Art. 1 pkt. 14	<p>art. 31 otrzymuje brzmienie: „<i>Artykuł 31</i></p> <p><b>Komitet</b></p> <p>1. Komisję wspomaga Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) ustanowiony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2009/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.</p> <p>2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.</p> <p>W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii w sprawie projektu aktu wykonawczego, który ma zostać przyjęty zgodnie z, odpowiednio, art. 10 ust. 3, art. 23 ust. 5 i art. 27 akapit drugi, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr</p>	N	-	-	

	182/2011.				
Art. 1 pkt. 16	art. 32 traci moc;	N	-	-	
Art. 1 pkt. 16	art. 33 otrzymuje brzmienie: <i>„Artykuł 33</i> <b>Przepisy wykonawcze</b> Ustanawiając przepisy wykonawcze, o których mowa w art. 10 ust. 3, art. 14 ust. 4, art. 15 ust. 4, art. 18a ust. 7, art. 23 ust. 5 i art. 27 zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 31 ust. 3, Komisja dokłada szczególnych starań, by przepisy te uwzględniały wiedzę fachową i doświadczenia zdobyte dzięki systemowi inspekcji w Unii i oparte na doświadczeniach w ramach memorandum paryskiego	N	-	-	
Art. 1 pkt. 17	w załączniku I część II pkt 2B wprowadza się następujące zmiany a) tiret piąte otrzymuje brzmienie: <i>„- Statki, które były przedmiotem sprawozdania lub skargi, w tym skargi złożonej na lądzie, zgłoszonych przez kapitana, członka załogi lub jakąkolwiek osobę bądź</i>	T	§ 13 ust. 2 pkt 5 rozporządzenia MTBiGM z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. poz. 597)	5) informacja, o której mowa w art. 56 ustawy o bezpieczeństwie morskim	



	<p>organizację mającą uzasadniony interes w bezpiecznej eksploatacji statku, warunkach życia i pracy lub zapobieganiu zanieczyszczeniom, chyba że zainteresowane państwo członkowskie uznaje sprawozdanie bądź skargę za wyraźnie bezpodstawną.”;</p> <p>b) dodaje się tiret w brzmieniu:  „- Statki, dla których uzgodniono plan działań zmierzających do usunięcia braków, o których mowa w art. 19 ust. 2a, ale w odniesieniu do których realizacja tego planu nie została sprawdzona przez inspektora.</p>		<p>Art. 56 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.)</p> <p>§ 1 pkt 2 lit. b rozporządzenia MliR z dnia 29.10.2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie inspekcji państwa (Dz. U. z 2014 r., poz. 1511</p>	<p>Art. 56. 1. Podmioty zainteresowane bezpieczeństwem statku mogą poinformować właściwy organ inspekcyjny, o tym że:  (...)  2) statek nie spełnia wymagań w zakresie warunków życia i pracy na morzu;</p> <p>§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. poz. 597) wprowadza się następujące zmiany:  (...)</p> <p>w § 13 w ust. 2: dodaje się pkt 11 w brzmieniu:  „11) brak możliwości sprawdzenia przez inspektora realizacji planu działań naprawczych na statku, dla którego taki plan został uzgodniony”.</p>	
Art. 1 pkt. 18	<p>w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:  a) pkt 14, 15 i 16 otrzymują</p>	T	<p>Załącznik Nr 2 rozporządzenia MTBiGM z dnia 28 marca 2012 r.</p>	<p>Załącznik Nr LISTA CERTYFIKATÓW I DOKUMENTÓW PODLEGAJĄCYCH INSPEKCJI</p>	

	<p>brzmienie:</p> <p>„14. Zaświadczenia lekarskie (zob. konwencja MLC 2006).</p> <p>15. Tabela ustaleń dotycząca pracy na statku (zob. konwencja MLC 2006 i konwencja STCW 78/95).</p> <p>16. Ewidencja godzin pracy i odpoczynku marynarzy (zob. konwencja MLC 2006).”;</p> <p>b) dodaje się punkty w brzmieniu:</p> <p>„45. Morski certyfikat pracy.</p> <p>46. Deklaracja zgodności z przepisami o pracy na morzu, część I i II.</p> <p>47. Świadectwo AFS.</p> <p>48. Zaświadczenie ubezpieczeniowe lub inne zabezpieczenie finansowe dotyczące odpowiedzialności cywilnej w zakresie szkód spowodowanych zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi.</p>		<p>w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. poz. 597)</p>	<p>(...)</p> <p>14. Świadectwa lekarskie (Medical certificates).</p> <p>15. Wykaz godzin pracy dla poszczególnych stanowisk na statku (Table of shipboard working arrangements).</p> <p>16. Rejestr godzin pracy i odpoczynku marynarzy (Records of hours of work and rest of seafarers).</p> <p>(...)</p> <p>47. Morski certyfikat pracy (Maritime Labour Certificate).</p> <p>48. Deklaracja zgodności (Declaration of Maritime Labour Compliance, parts I and II).</p> <p>46. Międzynarodowy certyfikat użycia systemu antyporostowego lub deklaracja użycia systemu antyporostowego (International Anti-fouling System Certificate, or Declaration of Anti-fouling System).</p>	
--	---	--	--	---	--

				45. Certyfikat ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, 2001 (Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for bunker oil pollution damage - International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001).	
Art. 1 pkt. 19	w załączniku V część A dodaje się punkty w brzmieniu: „16. Dokumenty wymagane na mocy konwencji MLC 2006 nie są okazywane lub prowadzone, bądź są prowadzone w sposób niezgodny z prawdą, lub też okazywane dokumenty nie zawierają informacji wymaganych przez konwencję MLC 2006 lub są z innych powodów nieważne. 17. Warunki życia i pracy na	T	§ 1 pkt 3 lit. b rozporządzenia MliR z dnia 29.10.2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie inspekcji państwa (Dz. U. z 2014 r., poz. 1511	§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. poz. 597) wprowadza się następujące zmiany: (...) b) w ust. 2: – pkt 14 otrzymuje brzmienie: „14) brakuje wykazu pełnienia wacht lub zapisów dotyczących godzin pracy i odpoczynku członków załogi,”	

	<p>statku nie spełniają wymogów konwencji MLC 2006.</p> <p>18. Istnieją uzasadnione podstawy, by sądzić, że statek zmienił banderę w celu uniknięcia przestrzegania konwencji MLC 2006.</p> <p>19. Złożono skargę, zgodnie z którą określone warunki życia i pracy na statku nie spełniają wymogów konwencji MLC 2006.</p>			<p>– po pkt 14 dodaje się pkt 14a–14c w brzmieniu:          „14a) istnieją braki w dokumentacji wymaganej na mocy Konwencji MLC lub dokumentację prowadzono w sposób niezgodny ze stanem faktycznym,          14b) warunki życia i pracy na statku nie spełniają wymogów Konwencji MLC lub przekazano informację,          o której mowa w art. 56 ust. 1 pkt 2 ustawy,          14c) istnieją uzasadnione podstawy, by sądzić, że statek zmienił banderę w celu uniknięcia przestrzegania wymogów Konwencji MLC, lub”</p>	
			<p>Art. 56 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm. )</p>	<p>Art. 56. 1. Podmioty zainteresowane bezpieczeństwem statku mogą poinformować właściwy organ inspekcyjny, o tym że:          (...) 2) statek nie spełnia wymagań w zakresie warunków życia i pracy na morzu;</p>	
Art. 1 pkt. 20	w załączniku X pkt 3.10 wprowadza się następujące	T	§ 1 pkt 9 rozporządzenia	§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i	

	<p>zmiany:</p> <p>a) tytuł otrzymuje brzmienie: „Obszary objęte konwencją MLC 2006”;</p> <p>b) dodaje się punkty w brzmieniu: „8. Warunki na pokładzie stanowią wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub ochrony marynarzy. 9. Niezgodność stanowi poważne lub powtarzające się naruszenie wymogów konwencji MLC 2006 (w tym praw marynarzy), odnoszących się do warunków życia i pracy marynarzy na statku, wyszczególnionych w morskim certyfikacie pracy dla tego statku oraz jego deklaracji zgodności z przepisami o pracy na morzu.</p>		<p>MliR z dnia 29.10.2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie inspekcji państwa (Dz. U. z 2014 r., poz. 1511</p>	<p>Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. poz. 597) wprowadza się następujące zmiany: (...) 9) w załączniku nr 6 do rozporządzenia: a) w pkt 1 ppkt 13 otrzymuje brzmienie: „13) poważne nieprawidłowości związane z wymaganiami operacyjnymi zgodnie z instrukcją przyjętą w ramach Memorandum Paryskiego;”, b) w pkt 9: – tytuł otrzymuje brzmienie: <b>„Nieprawidłowości wynikające z Konwencji MLC:”</b>, – dodaje się ppkt 8 i 9 w brzmieniu: „8) warunki na statku nie spełniają wymogów w odniesieniu do zdrowia, bezpieczeństwa i ochrony marynarzy; 9) wystąpienie poważnych lub powtarzających się naruszeń wymogów Konwencji MLC odnoszących się do warunków życia i pracy marynarzy na statku,</p>	
--	---	--	--	---	--

				wyszczególnionych w morskim certyfikacie pracy lub deklaracji zgodności statku.”	
Art. 2 ust. 1	Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 21 listopada 2014 r. Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. Środki przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.	N	-	-	
Art. 2 ust. 2	Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych środków prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.	N	-	-	
Art. 3	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem 20 sierpnia 2013 r., z dniem wejścia w życie konwencji MLC 2006.	N	-	-	
Art. 4	Niniejsza dyrektywa	N	-	-	

	skierowana jest do państw członkowskich.				
--	--	--	--	--	--

TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU		Projekt ustawy o pracy na morzu			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH		Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/35/UE z dnia 21 listopada 2012 r. dotycząca zmiany dyrektywy 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz. Urz. L 343/78 z dnia 14.12.2012 r.) – art. 15			
WYJAŚNIENIE TERMINU WEJŚCIA W ŻYCIE PROJEKTU / ÓW					
JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISU UE	KONIECZNOŚĆ WDROŻENIA T / N	JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISU/ÓW PROJEKTU USTAWY	UZASADNIENIE
Art. 15 ust. 1	<p>1. Celem zapobiegania zmęczeniu państwa członkowskie:</p> <p>a) określają okresy odpoczynku dla personelu wachtowego oraz osób, których obowiązki obejmują wyznaczone obowiązki w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i zapobiegania zanieczyszczeniom, zgodnie z ust. 3–13, oraz egzekwują przestrzeganie tych okresów;</p> <p>b) wymagają, aby systemy wachty były ustalone w taki sposób, by sprawność osób pełniących wachty nie została osłabiona zmęczeniem oraz aby obowiązki były zorganizowane w taki sposób, by pierwsza zmiana</p>	T	<p>Art. 44 ust. 1 oraz ust. 2 projektu ustawy</p> <hr/> <p>Art. 45 ust. 1 projektu ustawy</p>	<p>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 nie przekraczającym 6 miesięcy.</p> <p>2. Czas pracy na statku będącym w morzu nie może przekraczać 56 godzin w siedmiodniowym tygodniu pracy, a dla pracowników niepełniących wacht – 46 godzin w sześciodniowym tygodniu pracy.</p> <hr/> <p>1. Dobowy czas odpoczynku może zostać podzielony na</p>	



	<p>na początku rejsu oraz następne zwalniające ją zmiany były wystarczająco wypoczęte oraz zdolne do wykonywania obowiązków pod wszelkimi innymi względami.</p>		<p>Art. 121 pkt 10) projektu ustawy</p>	<p>dwie części, z których jedna nie może być krótsza niż 6 godzin, a przerwa między dwoma następującymi po sobie okresami odpoczynku nie może być dłuższa niż 14 godzin.</p> <p>W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.<sup>1)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>10) w art. 80: a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Przy ustalaniu składu załogi statku dyrektor urzędu morskiego bierze pod uwagę wymagania zawarte w kodeksie ISM oraz w kodeksie ISPS, a także potrzebę unikania i minimalizowania, o ile to możliwe, wydłużonego czasu pracy na statku, w celu zapewnienia odpowiedniego odpoczynku i ograniczenia zmęczenia marynarzy”,</p>	
--	---	--	---	--	--

<sup>1)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852 oraz z 2014 r. poz. 609 i 768.

<p>Art. 15 ust. 2</p>	<p>2. Celem zapobiegania nadużywaniu narkotyków i alkoholu państwa członkowskie zapewniają wprowadzenie odpowiednich środków zgodnie z przepisami określonymi w niniejszym artykule.</p>	<p>T</p>	<p>ustawa z dnia 31 stycznia 1985 r. o zapobieganiu narkomanii (Dz.U. z 1985 r. nr 4 poz. 5)</p> <hr/> <p>ustawa z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (t.j. Dz. U. z 2012 r. poz. 1356 z późn. zm.)</p> <p>ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny</p>		
---------------------------	--	----------	--	--	--

			(Dz. U. z 1997 r. Nr 88, poz. 553 z późn. zm.)		
			ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.).		
Art. 15 ust. 3	3. Państwa członkowskie biorą pod uwagę zagrożenie wynikające ze zmęczenia marynarzy, zwłaszcza tych, których obowiązki dotyczą bezpieczeństwa i ochrony statku.	T	Art. 45 ust. 2 projektu ustawy	2. W przypadku naruszenia zasad, o których mowa w ust. 1, marynarzowi przysługuje niezwłocznie równoważny odpoczynek, polegający na odpowiednim skróceniu czasu pracy, przy zagwarantowaniu przysługującego marynarzowi wynagrodzenia za pracę.	
			Art. 121 pkt 10) projektu ustawy	W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm. <sup>2)</sup> ) wprowadza się następujące zmiany: 10) w art. 80:	

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852 oraz z 2014 r. poz. 609 i 768.

				<p>a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:          „1a.Przy ustalaniu składu załogi statku dyrektor urzędu morskiego bierze pod uwagę wymagania zawarte w kodeksie ISM oraz w kodeksie ISPS, a także potrzebę unikania i minimalizowania, o ile to możliwe, wydłużonego czasu pracy na statku, w celu zapewnienia odpowiedniego odpoczynku i ograniczenia zmęczenia marynarzy”,</p>	
Art. 15 ust. 4	<p>4. Wszystkie osoby, którym wyznaczono obowiązki oficera odpowiedzialnego za wachtę lub marynarza pełniącego wachtę, oraz osoby, którym wyznaczono obowiązki w zakresie bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom i ochrony, mają prawo do okresu odpoczynku nie krótszego niż:</p> <p>a) 10 godzin odpoczynku w każdym okresie 24 godzin; oraz</p> <p>b) 77 godzin w każdym okresie 7 dni.</p>	T	Art. 44 ust. 1-3 projektu ustawy	<p>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 nie przekraczającym 6 miesięcy.</p> <p>2. Czas pracy na statku będącym w morzu nie może przekraczać 56 godzin w siedmiodniowym tygodniu pracy, a dla pracowników niepełniących wacht – 46 godzin w sześciodniowym tygodniu pracy.</p> <p>3. Maksymalny czas pracy nie</p>	

				może przekroczyć 14 godzin na dobę oraz 72 godzin na tydzień.	
Art. 15 ust. 5	5. Godziny odpoczynku można podzielić na nie więcej niż dwa okresy, z czego jeden musi wynosić co najmniej 6 godzin, a przerwy między kolejnymi okresami odpoczynku nie mogą przekraczać 14 godzin.	T	Art. 45 ust. 1 projektu ustawy	1. Dobowy czas odpoczynku może zostać podzielony na dwie części, z których jedna nie może być krótsza niż 6 godzin, a przerwa między dwoma następującymi po sobie okresami odpoczynku nie może być dłuższa niż 14 godzin.	
Art. 15 ust. 6	6. Wymogi dotyczące okresów odpoczynku określone w ust. 4 i 5 nie muszą być spełnione w przypadku zagrożenia lub w innych nadzwyczajnych warunkach. Musztry, ćwiczenia przeciwpożarowe i ratunkowe oraz ćwiczenia wymagane na mocy krajowych przepisów ustawowych i wykonawczych oraz instrumentów międzynarodowych przeprowadza się w sposób, który minimalizuje zakłócenie okresów odpoczynku i nie prowadzi do powstania zmęczenia.	T	Art. 45 ust. 3 projektu ustawy	3. Kapitan powinien zarządzać zbiórki załogi statku, ćwiczenia i szkolenia, o których mowa w art. 43 ust. 2, w taki sposób, aby w możliwie jak najmniejszym stopniu zakłócać czas odpoczynku i nie powodować przemęczenia marynarza, niezależnie od zapewnienia równoważnego odpoczynku.	
Art. 15 ust. 7	7. Państwa członkowskie wymagają, aby harmonogramy wachty wywieszane były w	T	Art. 51 ust. 1 oraz ust. 2 projektu ustawy	1. Kapitan jest obowiązany umieścić w dostępnym miejscu na statku informację o	

	<p>miejscach łatwo dostępnych. Harmonogramy układa się w standardowym formacie w języku roboczym lub w językach roboczych statku oraz w języku angielskim.</p>			<p>rozkładzie czasu pracy dla każdego stanowiska na statku, obejmującą:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) czas pracy na statku w morzu;</li> <li>2) czas pracy podczas postoju statku w porcie;</li> <li>3) maksymalną ilość godzin pracy.</li> </ol> <p>2. Informacje, o których mowa w ust. 1, sporządza się w języku polskim i angielskim.</p>	
Art. 15 ust. 8	<p>8. Jeżeli marynarz zostaje wezwany do pracy, na przykład jeśli maszynownia pozostaje bez nadzoru, marynarz otrzymuje odpowiedni kompensacyjny okres odpoczynku, jeżeli normalny okres odpoczynku zostaje zakłócony wezwaniem do pracy.</p>	T	Art. 45 ust. 2 projektu ustawy	<p>2. W przypadku naruszenia zasad, o których mowa w ust. 1, marynarzowi przysługuje niezwłocznie równoważny odpoczynek, polegający na odpowiednim skróceniu czasu pracy, przy zagwarantowaniu przysługującego marynarzowi wynagrodzenia za pracę.</p>	
Art. 15 ust. 9	<p>9. Państwa członkowskie wymagają, aby rejestry codziennych godzin odpoczynku marynarzy były prowadzone w standardowym formacie, w języku roboczym lub językach roboczych statku oraz w języku angielskim, tak aby możliwe były monitorowanie i weryfikacja zgodności z niniejszym artykułem. Marynarze</p>	T	Art. 50 ust. 1 oraz ust. 3 projektu ustawy	<p>1. Na statku prowadzi się ewidencję czasu pracy i odpoczynku dla każdego marynarza. Ewidencję prowadzi się w języku polskim i angielskim. Nadzór nad ewidencją czasu pracy i odpoczynku prowadzi kapitan.</p> <p>3. Marynarz otrzymuje podpisany przez kapitana</p>	

	otrzymują kopię rejestru dotyczącą ich samych, którą potwierdza kapitan lub osoba upoważniona przez kapitana oraz marynarzy.			formularz ewidencji czasu pracy i odpoczynku dotyczący jego osoby.	
Art. 15 ust. 10	10. Niezależnie od przepisów określonych w ust. 3–9 kapitan statku ma prawo żądać od marynarza wykonania dowolnej liczby godzin pracy niezbędnej dla bezpośredniego bezpieczeństwa statku, osób na pokładzie lub ładunku oraz dla celów udzielenia pomocy innym statkom lub osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie na morzu. Kapitan może zatem zawiesić harmonogram godzin odpoczynku i wymagać od marynarza wykonania niezbędnych godzin pracy do czasu przywrócenia normalnej sytuacji. Po przywróceniu normalnej sytuacji, jak tylko będzie to możliwe, kapitan zapewnia odpowiedni okres odpoczynku marynarzom, którzy wykonywali pracę w zaplanowanym okresie odpoczynku.	T	Art. 72 ust. 1 oraz ust. 2 projektu ustawy	1. W razie grożącego statkowi niebezpieczeństwa, w szczególności zatonięcia, rozbicia lub pożaru, albo w razie konieczności niesienia pomocy innemu statkowi lub osobom będącym w niebezpieczeństwie na morzu, marynarz jest obowiązany, do czasu zakończenia akcji ratowniczej, do wykonywania pracy polecanej przez kapitana, jednak bez narażania siebie na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty zdrowia lub życia. 2. Jeżeli czas akcji ratowniczej zakłóca czas odpoczynku, marynarzowi przysługuje wyrównawczy okres odpoczynku bezpośrednio po zakończeniu akcji ratowniczej.	
Art. 15 ust. 11	11. Uwzględniając odpowiednio ogólne zasady dotyczące	N	-	-	

<p>ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników oraz zgodnie z dyrektywą 1999/63/WE, państwa członkowskie mogą poprzez krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze lub procedurę stosowaną przez właściwy organ dopuścić lub zarejestrować układy zbiorowe zezwalające na wyjątki od wymaganych godzin odpoczynku określonych w ust. 4 lit. b) i ust. 5 niniejszego artykułu, pod warunkiem że okres odpoczynku jest nie krótszy niż 70 godzin w każdym okresie 7 dni, przy poszanowaniu ograniczeń określonych w ust. 12 i 13 niniejszego artykułu. Wyjątki takie są w miarę możliwości zgodne z określonymi normami, ale mogą uwzględniać częstsze lub dłuższe okresy urlopowe lub przyznanie urlopu kompensacyjnego w przypadku marynarzy pełniących wachtę lub marynarzy pełniących służbę na pokładzie podczas krótkich rejsów. Wyjątki w miarę możliwości uwzględniają wytyczne dotyczące zapobiegania</p>				
---	--	--	--	--



	zmęczeniu określone w sekcji B-VIII/1 kodu STCW. Nie dopuszcza się wyjątków od minimalnej liczby godzin wypoczynku przewidzianej w ust. 4 lit. a) niniejszego artykułu.				
Art. 15 ust. 12	12. Wyjątki, o których mowa w ust. 11, dotyczące tygodniowego okresu odpoczynku, o którym mowa w ust. 4 lit. b), nie są dopuszczalne przez okres dłuższy niż dwa następujące po sobie tygodnie. Przerwy między dwoma okresami wyjątków na pokładzie nie mogą być krótsze niż dwukrotność czasu trwania wyjątku.	N	-	-	
Art. 15 ust. 13	13. W ramach ewentualnych wyjątków od ust. 5, o których mowa w ust. 11, minimalna liczba godzin odpoczynku w dowolnym okresie 24-godzinnym, o których mowa w ust. 4 lit. a), może być podzielona na nie więcej niż trzy okresy odpoczynku, z których jeden musi trwać co najmniej 6 godzin, a żaden z pozostałych dwóch okresów nie może trwać krócej niż jedną godzinę. Przerwy między kolejnymi okresami odpoczynku nie mogą	N	-	-	

	przekraczać 14 godzin. Wyjątki nie mogą wykraczać poza dwa okresy 24- godzinne w każdym 7-dniowym okresie.				
Art. 15 ust. 14	14. Państwa członkowskie określają, do celów zapobiegania nadużyciu alkoholu, limit nie wyższy niż 0,05 % stężenia alkoholu we krwi lub 0,25 mg/l alkoholu w wydychanym powietrzu lub odpowiadający ilości alkoholu prowadzącej do takiego stężenia alkoholu w odniesieniu do kapitanów, oficerów i innych marynarzy pełniących wyznaczone obowiązki w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i bezpieczeństwa środowiska morskiego.	T	Art. 115 § 16 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny (Dz. U. z 1997 r. Nr 88, poz. 553 z późn. zm.)  Art. 178a ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny (Dz. U. z 1997 r. Nr 88, poz. 553 z późn. zm.)	§ 16. Stan nietrzeźwości w rozumieniu tego kodeksu zachodzi, gdy: 1) zawartość alkoholu we krwi przekracza 0,5 promila albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość lub 2) zawartość alkoholu w 1 dm <sup>3</sup> wydychanego powietrza przekracza 0,25 mg albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość.  § 1. Kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2. § 2. (uchylony). § 3. (uchylony). § 4. Jeżeli sprawca czynu określonego w § 1 był wcześniej prawomocnie	

			<p>skazany za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo za przestępstwo określone w art. 173, 174, 177 lub art. 355 § 2 popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo dopuścił się czynu określonego w § 1 w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych orzeczonego w związku ze skazaniem za przestępstwo, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.</p>	
			<p>Art. 46 ust. 3 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (t.j. Dz. U. z 2012 r. poz. 1356 z późn. zm.</p>	<p>3. Stan nietrzeźwości zachodzi, gdy zawartość alkoholu w organizmie wynosi lub prowadzi do:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) stężenia we krwi powyżej 0,5‰ alkoholu albo</li> <li>2) obecności w wydychanym powietrzu powyżej 0,25 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup>.</li> </ol>

			<p>Art.87 § 1 – § 4 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 482 z późn. zm.)</p>	<p>§ 1. Kto, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega karze aresztu albo grzywny nie niższej niż 50 złotych.</p> <p>§ 1a. Tej samej karze podlega, kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem podobnie działającego środka, prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu inny pojazd niż określony w § 1.</p> <p>§ 2. Kto, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu inny pojazd niż określony w § 1, podlega karze aresztu do 14 dni albo karze grzywny.</p> <p>§ 3. W razie popełnienia wykroczenia określonego w § 1 orzeka się zakaz prowadzenia</p>	
--	--	--	---	--	--

			<p>Art. 127 ust. 1 pkt 7) ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.).</p>	<p>pojazdów. § 4. W razie popełnienia wykroczenia określonego w § 1a lub 2 można orzec zakaz prowadzenia pojazdów innych niż określone w § 1.</p> <hr/> <p>1. Kto: (...) 7) prowadzi statek morski lub statek żeglugi śródlądowej, jacht morski lub śródlądowy w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego</p> <p>- podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” dla celów emerytalnych i rentowych.</p>	
--	--	--	---	--	--

TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU		Projekt ustawy o pracy na morzu			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH		Dyrektywa Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE (Dz. Urz. UE L 124 z 20.05.2009 r., str. 30 - 50)			
WYJAŚNIENIE TERMINU WEJŚCIA W ŻYCIE PROJEKTU / ÓW		Wejście w życie projektu ustawy wynika z konieczności transpozycji do polskiego porządku prawnego dyrektywy Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r., której termin implementacji minął 20.08.2014 r.			
JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISU UE	KONIECZNOŚĆ WDROŻENIA T / N	JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISU/ÓW PROJEKTU USTAWY	UZASADNIENIE
Art. 1	Niniejsza dyrektywa wykonuje Umowę w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. zawartą dnia 19 maja 2008 r. między organizacjami partnerów społecznych z sektora transportu morskiego (Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej – ECSA i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej – ETF), stanowiącą załącznik do niniejszej dyrektywy.	N	-	-	
Art. 2	W załączniku do dyrektywy 1999/63/WE wprowadza się następujące zmiany:	N	-	-	

Art. 2 pkt. 1	w klauzuli 1 dodaje się pkt. 3 w brzmieniu: „3. W przypadku wątpliwości, czy pewne kategorie osób można uważać za marynarzy w rozumieniu niniejszej umowy, kwestię tę rozstrzyga właściwy organ w państwie członkowskim po konsultacji z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy. W tym kontekście uwzględnia się odpowiednio rezolucję przyjętą na 94. (morskiej) sesji Konferencji Ogólnej Międzynarodowej Organizacji Pracy, dotyczącą informacji o grupach zawodowych.”	T	Art. 2 pkt 3) projektu ustawy	Ilekroć w ustawie jest mowa o: „3) marynarzu - należy przez to rozumieć osobę posiadającą kwalifikacje zawodowe określone w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm. <sup>1)</sup> ), zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim”, a także każdą inną osobę zatrudnioną na statku, za wyjątkiem osoby, która wykonuje okazjonalnie i krótkookresowo na statku pracę niezwiązaną z żeglugą morską;”	Podczas konsultacji publicznych zasięgnięto opinii organizacji armatorów i marynarzy co do kwestii rozstrzygnięcia, które z kategorii osób można uważać za marynarzy.
Art. 2 pkt. 2	w klauzuli 2 lit. c) i d) otrzymują brzmienie: „c) określenie »marynarz« oznacza każdą osobę zatrudnioną, zaangażowaną do pracy lub pracującą w jakimkolwiek charakterze na	T	Art. 2 pkt 3) projektu ustawy	Ilekroć w ustawie jest mowa o: (...) 3) marynarzu – należy przez to rozumieć osobę posiadającą kwalifikacje zawodowe, o których mowa w rozdziale 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011	Z definicji „marynarza” wyłączono, zgodnie ze wskazaniem rezolucji VII przyjętej na 94 sesji MOP w 2006 r., osoby niebędące członkami załogi, które zwykle pracują na lądzie, ale

<sup>1)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852 oraz z 2014 r. poz. 609 i 768.

<p>statku, do którego ma zastosowanie niniejsza umowa;</p> <p>d) określenie »armator« oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę, taką jak osoba zarządzająca statkiem, agent lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i, przejmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć obowiązki i odpowiedzialność nałożone na armatorów zgodnie z niniejszą umową, bez względu</p>	<p>T</p>	<p>Art. 2 pkt 1) projektu ustawy</p>	<p>r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.<sup>2)</sup>), zwanej dalej »ustawą o bezpieczeństwie morskim«, a także każdą inną osobę zatrudnioną na statku, za wyjątkiem osoby, która wykonuje okazjonalnie i krótkoterminowo na statku pracę niezwiązaną z żeglugą morską;</p> <p>Ilekoć w ustawie jest mowa o: 1) armatorze – należy przez to rozumieć armatora w rozumieniu ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758 i 1014 ) oraz właściciela statku albo zarządzającego statkiem, agenta lub czarterującego statek bez załogi, który przejął od właściciela statku odpowiedzialność za jego eksploatację oraz przyjął obowiązki armatora wynikające z ustawy i ponosi</p>	<p>okazyjnie mogą być zaangażowane do wykonania jakiejś pracy na statku. Osoby takie nie będą musiały ubiegać się o książeczkę żeglarską lub świadectwo zdrowia w przypadku gdy zostaną zaangażowane na statku.</p>
--	----------	--	--	---

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852 oraz z 2014 r. poz. 609 i 768.



	na to, czy jakkolwiek inna organizacja lub osoba realizuje niektóre zadania lub wypełnia zobowiązania w imieniu armatora.”			wyłączną odpowiedzialność z tego tytułu bez względu na to, czy jakkolwiek inny podmiot wypełnia niektóre obowiązki w imieniu armatora;	
Art. 2 pkt. 3	3) klauzula 6 otrzymuje brzmienie: „1. Marynarze, którzy nie ukończyli 18 roku życia, nie mogą pracować w nocy. Do celów niniejszej klauzuli »noc« definiuje się zgodnie z prawem krajowym i przyjętą praktyką. Noc obejmuje co najmniej dziewięć kolejnych godzin, począwszy nie później niż od północy do co najmniej godziny piątej.	T	Art. 52 ust. 2 projektu ustawy	2. Młodociany nie może wykonywać pracy w porze nocnej, obejmującej okres 9 godzin kolejno następujących po sobie, włączając w to czas między godziną 24 <sup>00</sup> a godziną 5 <sup>00</sup> .	
	2. Właściwy organ może wprowadzić wyjątek od obowiązku ścisłego przestrzegania ograniczeń dotyczących pracy w godzinach nocnych, w przypadku gdy:  a) zaszkodziłoby to skutecznemu szkoleniu	T	Art. 52 ust. 5-6 projektu ustawy	5. Przepisów ust. 1-2 nie stosuje się, jeżeli wpływałoby to negatywnie na efektywność szkolenia młodocianych prowadzonego zgodnie programem szkolenia określonym na podstawie art. 74 ust. 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim. 6. Praca, o której mowa w ust. 5, nie może powodować zagrożenia dla życia, zdrowia	

<p>marynarzy zgodnie z przyjętymi programami i harmonogramami; lub</p> <p>b) marynarze objęci wyjątkiem muszą pełnić obowiązki nocą z uwagi na ich szczególny charakter lub uznany program szkolenia, natomiast właściwy organ ustalił, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, że taka praca nie będzie powodowała uszczerbku na zdrowiu marynarzy ani nie pogorszy ich samopoczucia.</p>			<p>i rozwoju psychofizycznego młodocianego.</p>	
<p>3. Zabrania się zatrudniania i angażowania marynarzy poniżej 18 roku życia oraz powierzania im pracy, jeżeli praca taka może zagrażać ich zdrowiu lub bezpieczeństwu. Rodzaje takiej pracy określają krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze, lub właściwy organ, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, zgodnie z odpowiednimi</p>	<p>T</p>	<p>Art. 3 ust. 1, 3, 4 projektu ustawy</p>	<p>1. Na statku może być zatrudniona osoba, która ukończyła 18 lat.</p> <p>3. Dopuszcza się zatrudnienie na statku młodocianego, który ukończył 16 lat, wyłącznie w celu przygotowania zawodowego.</p> <p>4. Na statku mogą odbywać praktykę zawodową uczniowie szkół ponadgimnazjalnych i studenci, zgodnie z programem</p>	

	międzynarodowymi normami.”;		art. 52 ust. 6 projektu ustawy  Rozporządzenie Rady Ministrów z 24 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu prac wzbronionych młodocianym i warunków ich zatrudniania przy niektórych z tych prac (Dz. U. Nr 200, poz. 2047) (wraz ze zmianami z 2005 i 2006 r.)	nauczania szkoły lub kształcenia uczelni.  6. Praca, o której mowa w ust. 5, nie może powodować zagrożenia dla życia, zdrowia i rozwoju psychofizycznego młodocianego.	
Art. 2 pkt. 4	klauzula 13 otrzymuje brzmienie: „1. Marynarze nie mogą pracować na statku, jeżeli nie posiadają świadectwa zdrowia potwierdzającego ich przydatność do wykonywanych obowiązków.	T	Art. 3 ust. 2 pkt 2) projektu ustawy	2. Marynarz może być zatrudniony na statku, jeżeli posiada: 1) (...) 2) ważne świadectwo zdrowia;	
	2. Wyjątki dopuszcza się		Art. 6 ust. 3 projektu ustawy	3. W nagłych przypadkach dyrektor urzędu morskigo	

	wyłącznie w sytuacjach przewidzianych niniejszą umową.	T		właściwy dla portu macierzystego statku może zezwolić marynarzowi na podjęcie pracy bez ważnego świadectwa zdrowia, do czasu zawinięcia do portu, w którym marynarz może otrzymać świadectwo zdrowia od uprawnionego lekarza, pod warunkiem, że okres zezwolenia nie przekracza 3 miesięcy a jego świadectwo zdrowia niedawno utraciło ważność.	
	3. Właściwy organ wymaga, by przed podjęciem pracy na statku marynarze posiadali ważne świadectwo zdrowia, potwierdzające ich przydatność do wykonywania konkretnej pracy na morzu.	T	Art. 3 ust. 2 pkt 2 oraz art. 4 ust 11 projektu ustawy	2. Marynarz może być zatrudniony na statku, jeżeli posiada: 2) ważne świadectwo zdrowia; (...)  11. W świadectwie zdrowia stwierdza się zdolność lub brak zdolności marynarza do pracy na statku na określonym stanowisku oraz ograniczenia dotyczące zdolności do pracy, w szczególności w odniesieniu do czasu pracy lub zakresu obowiązków , jeżeli takie występują.	

	<p>4. W celu zapewnienia, by świadectwa zdrowia odzwierciedlały faktyczny stan zdrowia marynarzy w odniesieniu do obowiązków, które mają oni wykonywać, właściwy organ, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy oraz uwzględniając odpowiednio mające zastosowanie wytyczne międzynarodowe, określa charakter badania lekarskiego i świadectwa zdrowia.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 5 ust. 7 projektu ustawy o pracy na statkach morskich</p>	<p>7. Minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wykaz chorób i stanów chorobowych, które mogą spowodować niezdolność marynarza do pracy na statku, zakres przeciwwskazań, ograniczeń lub warunków wykonywania pracy na statku,</li> <li>2) zakres badań lekarskich przeprowadzanych w celu wydania świadectwa zdrowia oraz warunki ich przeprowadzania,</li> <li>3) wzór świadectwa zdrowia - biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia prawidłowego i kompleksowego przebiegu badań lekarskich oraz konieczność posiadania przez marynarzy odpowiedniego stanu zdrowia do wykonywania pracy na statku, uwzględniając Wytyczne Międzynarodowej</li> </ol>	
--	---	----------	---	---	--

				Organizacji Pracy i Międzynarodowej Organizacji Morskiej dotyczące badań lekarskich marynarzy oraz wymagania określone w Konwencji STCW.	
	<p>5. Niniejsza umowa nie narusza postanowień Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., z późniejszymi zmianami (zwanej »konwencją STCW«). Właściwy organ zobowiązany jest przyjąć świadectwo zdrowia wydane zgodnie z wymaganiami konwencji STCW do celów pkt. 1 i 2 niniejszej klauzuli. Tak samo przyjmuje się świadectwo zdrowia spełniające zasadniczo te wymagania w przypadku marynarzy nieobjętych konwencją STCW.</p>	T	Art. 4 ust. 11 projektu ustawy	<p>11. Świadectwo zdrowia wydane w innym państwie uznaje się za równoważne ze świadectwem 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. Nr 39, poz. 201, z późn. zm.), zwanej dalej „Konwencją STCW”.</p>	

	<p>6. Świadectwo zdrowia musi być wystawione przez wykwalifikowanego lekarza lub, w przypadku świadectwa dotyczącego wyłącznie wzroku, przez osobę uznawaną przez właściwy organ za posiadającą kwalifikacje do wydawania takich świadectw. Lekarze wydający opinię w ramach procedur badań lekarskich muszą być całkowicie niezależni zawodowo.</p>	T	<p>Art. 4 ust. 4 projektu ustawy</p> <p>Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 5 grudnia 1996 r. o zawodach lekarza i lekarza dentysty (t.j. Dz. U. z 2012 r. Nr 277 poz. 1634)</p>	<p>4. Stan zdrowia marynarza potwierdza orzeczenie lekarskie wydawane w formie świadectwa zdrowia, podpisane przez uprawnionego lekarza.</p> <p>1. Wykonywanie zawodu lekarza polega na udzielaniu przez osobę posiadającą wymagane kwalifikacje, potwierdzone odpowiednimi dokumentami, świadczeń zdrowotnych, w szczególności: badaniu stanu zdrowia, rozpoznawaniu chorób i zapobieganiu im, leczeniu i rehabilitacji chorych, udzielaniu porad lekarskich, a także wydawaniu opinii i orzeczeń lekarskich.</p>	

<p>7. Marynarzom, którym odmówiono wydania świadectwa zdrowia lub których poddano ograniczeniom pod względem zdolności do pracy, zwłaszcza w odniesieniu do czasu pracy, dziedziny lub zakresu działalności gospodarczej, należy umożliwić poddanie się kolejnemu badaniu przez innego niezależnego lekarza lub niezależnego biegłego ds. medycznych.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 5 ust. 1 projektu ustawy</p>	<p>1. Marynarzowi, którego uznano za niezdolnego do pracy na statku, lub u którego została stwierdzona ograniczona zdolność do pracy, w szczególności w odniesieniu do czasu pracy lub zakresu obowiązków, przysługuje prawo do wykonania ponownego badania lekarskiego.</p>	
<p>8. Każde świadectwo zdrowia musi w szczególności zawierać stwierdzenie, że:</p> <p>a) marynarz ma wystarczająco dobry słuch, wzrok oraz posiada zdolność rozpoznawania kolorów, w przypadku gdy jego zdolność do pracy uzależniona jest od zdolności rozpoznawania kolorów; oraz</p> <p>b) marynarz nie cierpi na dolegliwość, która podczas wykonywania pracy na morzu może ulec zaostrzeniu lub skutkować niezdolnością</p>	<p>T</p>	<p>Art. 4 ust. 10 oraz ust. 11 projektu ustawy</p>	<p>10. Badanie w zakresie dotyczącym zdolności do rozpoznawania kolorów jest ważne w okresie nie dłuższym niż 6 lat.</p> <p>11. W świadectwie zdrowia stwierdza się zdolność lub brak zdolności marynarza do pracy na statku na określonym stanowisku oraz ograniczenia dotyczące zdolności do pracy, w szczególności w odniesieniu do czasu pracy lub zakresu obowiązków, jeżeli takie</p>	



marynarza do służby, lub zagrażać zdrowiu innych osób na pokładzie.		Art. 4 ust. 8 oraz ust. 9 projektu ustawy	występują.	
<p>9. O ile nie jest wymagany krótszy okres, z uwagi na szczególny charakter zadań, które ma wykonywać dany marynarz, lub stosownie do wymagań konwencji STCW:</p> <p>a) okres ważności świadectwa zdrowia wynosi najwyżej dwa lata, chyba że marynarz nie ukończył 18 roku życia, kiedy to maksymalny okres ważności świadectwa wynosi jeden rok;</p> <p>b) okres ważności świadectwa potwierdzającego zdolność rozpoznawania kolorów wynosi najwyżej sześć lat.</p>	T	<p>Art. 4 ust. 10 projektu ustawy</p> <p>Art. 6 ust. 3 projektu ustawy</p>	<p>8. Świadectwo zdrowia wydaje się na 2 lata, a w przypadku gdy osoba ubiegająca się o zatrudnienie na statku nie ukończyła 18 lat świadectwo zdrowia wydaje się na 1 rok.</p> <p>9. Marynarzowi, który ukończył 50 lat oraz marynarzowi, którego stan zdrowia, według uprawnionego lekarza, nie pozwala na wydanie świadectwa na okres 2 lat, świadectwo zdrowia może być wydane na okres krótszy niż 2</p>	
	T		<p>lata.</p> <p>10. Badanie w zakresie dotyczącym zdolności do rozpoznawania kolorów jest ważne w okresie nie dłuższym niż 6 lat.</p> <p>3. W nagłych przypadkach</p>	

<p>10. W nagłych sytuacjach właściwy organ może zezwolić marynarzowi na pracę bez ważnego świadectwa zdrowia do czasu zawinięcia do portu, w którym marynarz może otrzymać świadectwo zdrowia od wykwalifikowanego lekarza, pod warunkiem że:</p> <p>a) okres takiego zezwolenia nie przekracza trzech miesięcy; oraz</p> <p>b) marynarz posiada świadectwo zdrowia, które niedawno utraciło ważność.</p>	<p>T</p> <p>T</p>	<p>Art. 6 ust. 2 projektu ustawy</p> <p>Art. 4 ust. 12 projektu ustawy</p>	<p>dyrektor urzędu morskigo właściwy dla portu macierzystego statku może zezwolić marynarzowi na podjęcie pracy bez ważnego świadectwa zdrowia, do czasu zawinięcia do portu, w którym marynarz może otrzymać świadectwo zdrowia od uprawnionego lekarza, pod warunkiem, że okres zezwolenia nie przekracza 3 miesięcy a jego świadectwo zdrowia niedawno utraciło ważność.</p>	
<p>11. Jeżeli okres ważności świadectwa wygasa w trakcie rejsu, świadectwo zachowuje ważność do czasu zawinięcia do kolejnego portu, w którym marynarz może otrzymać świadectwo zdrowia od wykwalifikowanego lekarza, pod warunkiem że okres ten nie przekracza trzech miesięcy.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 5 ust. 8 projektu ustawy</p>	<p>2. W przypadku utraty ważności świadectwa zdrowia w trakcie trwania podróży morskiej, marynarz może kontynuować pracę na statku do czasu zawinięcia statku do najbliższego portu, w którym marynarz może uzyskać świadectwo zdrowia, z tym że okres pracy na statku bez ważnego świadectwa zdrowia nie może przekroczyć 3 miesięcy.</p>	
<p>12. Świadectwa zdrowia</p>				

	<p>marynarzy pracujących na statkach odbywających zazwyczaj rejsy międzynarodowe muszą być sporządzone przynajmniej w języku angielskim.</p> <p>13. Rodzaj badania lekarskiego, które ma zostać wykonane, oraz dane szczegółowe, które będą zawarte w świadectwie zdrowia, zostaną określone po zasięgnięciu opinii odpowiednich organizacji armatorów i marynarzy.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 229 § 2 – 3 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 1502, 1662)</p>	<p>12. Świadectwo zdrowia sporządza się w języku polskim i angielskim.</p> <p>8. Minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) zakres badań lekarskich przeprowadzanych w celu wydania świadectwa zdrowia oraz warunki ich przeprowadzania,</p> <p>2) wzór świadectwa zdrowia - biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia prawidłowego i kompleksowego przebiegu badań lekarskich oraz konieczność posiadania przez marynarzy odpowiedniego stanu zdrowia do wykonywania pracy na statku, uwzględniając Wytyczne Międzynarodowej Organizacji Pracy i Międzynarodowej Organizacji Morskiej dotyczące badań</p>	
--	---	----------	---	---	--

			<p>Art. 74 projekt ustawy</p> <p>Art. 4 ust. 13 projekt ustawy</p>	<p>lekarskich marynarzy oraz wymagania określone w Konwencji STCW.</p> <p>§ 2. Pracownik podlega okresowym badaniom lekarskim. W przypadku niezdolności do pracy trwającej dłużej niż 30 dni, spowodowanej chorobą, pracownik podlega ponadto kontrolnym badaniom lekarskim w celu ustalenia zdolności do wykonywania pracy na dotychczasowym stanowisku.</p> <p>§ 3. Okresowe i kontrolne badania lekarskie przeprowadza się w miarę możliwości w godzinach pracy. Za czas niewykonywania pracy w związku z przeprowadzanymi badaniami pracownik zachowuje prawo do wynagrodzenia, a w razie przejazdu na te badania do innej miejscowości przysługują mu należności na pokrycie kosztów przejazdu według zasad obowiązujących przy podróżach służbowych.</p>	
--	--	--	--	--	--

			Art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5		
	14. Wszyscy marynarze przechodzą regularne badania lekarskie. Marynarze pełniący wachtę, cierpiący na choroby, które na podstawie badania lekarskiego mogą być uznane za konsekwencję pracy w nocy, będą, w miarę możliwości, przesunięci do pracy – do której posiadają kwalifikacje – w porze dziennej.	T	grudnia 1996 r. o zawodach lekarza i lekarza dentystry (Dz. U z 2011 r. Nr 2777 poz. 1634)  Art. 53 ust. 1 projektu ustawy	Art. 74. Armator przesuwa, w miarę możliwości, marynarza, który pełnił wachtę w porze nocnej i nabawił się choroby, która na podstawie badania lekarskiego może być uznana za konsekwencję pracy w nocy, do pracy w porze dziennej, do której posiada kwalifikacje.	
	15. Badanie lekarskie określone w pkt 13 i 14 jest bezpłatne i podlega tajemnicy lekarskiej. Badanie takie może być przeprowadzone w ramach krajowego systemu opieki zdrowotnej.”	T	Art. 152 § 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy ( t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 1502, 1662)  Art. 53 ust. 3 projektu ustawy	13. Koszty badania lekarskiego w celu wydania świadectwa zdrowia ponosi armator.  1. Lekarz ma obowiązek zachowania w tajemnicy informacji związanych z pacjentem, a uzyskanych w związku z wykonywaniem zawodu.	

	<p>5) klauzula 16 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Każdy marynarz ma prawo do corocznego płatnego urlopu. Wymiar corocznego płatnego urlopu oblicza się na podstawie co najmniej 2,5 dni kalendarzowych na miesiąc zatrudnienia, pomniejszając go proporcjonalnie za niepełne miesiące. Minimalny okres corocznego płatnego urlopu nie może być zastąpiony wypłatą ekwiwalentu pieniężnego, z wyjątkiem przypadku, gdy stosunek pracy ulega rozwiązaniu.”</p>			<p>1. Wymiar płatnego urlopu wypoczynkowego wynosi 2,5 dnia z upływem każdego miesiąca zatrudnienia na statku.</p> <p>§ 2. Pracownik nie może zrzec się prawa do urlopu.</p> <p>3. W przypadku rozwiązania marynarskiej umowy o pracę zawartej na czas nieokreślony, na czas określony lub na czas podróży morskiej, marynarzowi przysługuje ekwiwalent pieniężny za niewykorzystany urlop wypoczynkowy.</p>	
Art. 3	1. Państwa członkowskie mogą utrzymać lub wprowadzić nowe,	N	-	-	

korzystniejsze niż ustanowione w niniejszej dyrektywie, przepisy.				
2. Wdrażanie niniejszej dyrektywy w żadnych okolicznościach nie stanowi wystarczających podstaw, by uzasadnić obniżenie ogólnego poziomu ochrony pracowników w obszarach objętych zakresem niniejszej dyrektywy. Nie narusza to prawa państw członkowskich lub partnerów społecznych do ustanawiania, w związku ze zmieniającymi się okolicznościami, przepisów ustawowych, wykonawczych lub warunków umownych innych niż te obowiązujące w chwili przyjęcia niniejszej dyrektywy, z zastrzeżeniem każdorazowej zgodności z minimalnymi wymaganiami ustanowionymi w niniejszej dyrektywie.	N	-	-	
3. Stosowanie lub wykładnia niniejszej dyrektywy nie naruszają żadnych wspólnotowych lub krajowych przepisów, zwy-	N	-	-	

	czajów lub praktyk zapewniających bardziej korzystne warunki dla marynarzy.				
	4. Norma A4.2 pkt 5 lit. b) nie wpływa na zasadę odpowiedzialności pracodawcy przewidzianą w art. 5 dyrektywy 89/391/EWG.	T			Postanowienia dyrektywy 89/391/EWG zostały uwzględnione w ustawie Kodeks pracy, a zwłaszcza w jego dziale X „Bezpieczeństwo i higiena pracy”.
Art. 4	Państwa członkowskie określają kary za naruszenie krajowych przepisów ustanowionych na mocy niniejszej dyrektywy. Kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.	T	Art. od 109 do 117 projektu ustawy o pracy na statkach morskich	Art. 109. 1. Za naruszenie regulaminu pracy i przebywania na statku przez marynarza mogą być stosowane kary porządkowe zgodnie z przepisami Kodeksu pracy, z tym że: 1) przeciw marynarza rozpatruje kapitan; 2) w przypadku gdy naruszenie nastąpiło w porcie będącym siedzibą armatora, przeciw marynarza rozpatruje armator; 3) kapitan nie może zastosować kary po upływie 7 dni od dnia, w którym dowiedział się o naruszeniu, nie później niż po upływie 3 miesięcy od naruszenia; 4) przed zastosowaniem kary kapitan jest obowiązany zasięgnąć opinii	



				<p>przedstawiciela załogi, jeżeli został wybrany;</p> <p>5) w okresie podróży morskiej uznanie kary za niebyłą może nastąpić także na wniosek przedstawiciela załogi, jeżeli został wybrany.</p> <p>2. Marynarz lub przedstawiciel załogi, może w terminie 7 dni, od dnia podjęcia przez kapitana decyzji o odrzuceniu sprzeciwu, złożyć na piśmie uzasadniony protest w tej sprawie do kapitana. W takim przypadku kapitan przekazuje sprawę do rozpatrzenia armatorowi. Armator podejmuje decyzję o odrzuceniu sprzeciwu, w uzgodnieniu z organizacją związkową reprezentującą marynarza, w terminie 14 dni od dnia przybycia marynarza do miejsca zawarcia marynarskiej umowy o pracę.</p> <p>3. Armator może ukarać kapitana w terminie 30 dni od dnia jego przybycia do siedziby armatora, nie później niż po upływie 9 miesięcy od naruszenia regulaminu pracy i przebywania na statku.</p> <p>Art. 110. Kto, będąc</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>armatorem lub działając w jego imieniu, narusza przepisy o:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przechowywaniu na statku kopii marynarskiej umowy o pracę przez okres, w którym marynarz wpisany jest na listę załogi statku;</li> <li>2) przechowywaniu na statku wzoru marynarskiej umowy o pracę, układu zbiorowego pracy lub regulaminu wynagradzania;</li> <li>3) wpisach i adnotacjach dokonywanych na liście załogi statku;</li> <li>4) przeprowadzaniu oceny i dokumentowaniu analizy ryzyka związanego z wykonywaniem pracy na poszczególnych stanowiskach pracy na statku;</li> <li>5) informowaniu marynarzy o wynikach przeprowadzonej oceny ryzyka, stosowaniu niezbędnych środków profilaktycznych oraz szkoleniu marynarzy w zakresie ochrony przed zagrożeniami;</li> <li>6) informowaniu marynarzy o zagrożeniach stwarzanych przez towary niebezpieczne przewożone na statku, środkach zapobiegawczych i</li> </ol>	
--	--	--	--	--	--

				<p>procedurach postępowania z nimi na wypadek zagrożenia oraz zasadach udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej w przypadku wystąpienia niepożądanych skutków tych zagrożeń;</p> <p>7) obowiązku przekazywania informacji o wypadkach przy pracy i chorobach zawodowych marynarzy na statkach służbom statystyki publicznej – podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” dla celów emerytalnych i rentowych.</p> <p>2. Tej samej karze podlega kapitan, który:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) dokonuje wpisów do książeczki żeglarskiej z naruszeniem art. 8 ust. 2;</li> <li>2) nie dokonuje wymaganych wpisów w dzienniku pokładowym;</li> <li>3) narusza przepisy o</li> </ol>	
--	--	--	--	---	--

				<p>rozpatrywaniu skarg dotyczących warunków pracy i życia marynarzy na statku;</p> <p>4) nie przeprowadza kontroli zapasów żywności i wody pitnej, miejsc przechowywania żywności i wody pitnej, kuchni statkowej oraz sprzętu do przyrządzania i wydawania posiłków;</p> <p>5) nie umieszcza w dostępnym miejscu na statku informacji o rozkładzie czasu pracy dla każdego stanowiska na statku;</p> <p>6) nie zapewnia przeszkolenia marynarza w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy na statku przed dopuszczeniem go do pracy na określonym stanowisku pracy;</p> <p>7) nie ustala okoliczności i przyczyn wypadku przy pracy;</p> <p>8) nie zawiadamia armatora o wypadku przy pracy lub podejrzeniu choroby zawodowej na statku.</p> <p>3. Tej samej karze podlega ten, kto:</p> <p>1) wydaje marynarzowi świadectwo zdrowia nie będąc do tego uprawnionym;</p> <p>2) nie zawiadamia dyrektora urzędu morskowego o</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>okolicznościach, o których mowa w art. 14 ust. 3;</p> <p>3) nie przedkłada dyrektorowi urzędu morskiego ksiąteczki żeglarskiej podlegającej unieważnieniu;</p> <p>4) nie zawiadamia organu inspekcyjnego, zgodnie z obowiązkiem wyrażonym w art. 24 ust. 1 oraz art. 98 ust. 7;</p> <p>5) nie udostępnia organom administracji morskiej, na ich żądanie, wykazu osób, o którym mowa w art. 25 ust. 1;</p> <p>6) utrudnia marynarzowi dostęp do obiektów, urządzeń i udogodnień socjalnych w porcie, do którego zawinął statek.</p> <p>7) nie zapewnia poufności źródła otrzymanej skargi w przypadku złożenia skargi przez marynarza.</p> <p>Art. 111. 1. Kto, prowadząc pośrednictwo pracy:</p> <p>1) nie odstępuje od realizacji oferty pracy na statku, składanej przez armatora, w przypadku braku dołączonych do oferty pracy dokumentów, o których mowa w art. 20 ust. 2;</p> <p>2) nie odstępuje od realizacji</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>oferty pracy na statku, w przypadku uzyskania informacji, o których mowa w art. 24 ust. 1;</p> <p>3) świadczy usługi pośrednictwa pracy bez dokumentu uprawniającego do kierowania marynarzy do pracy na statkach morskich, wydanego przez właściwego dyrektora urzędu morskiego;</p> <p>4) nie posiada ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkody poniesione przez marynarzy z tytułu nieskuteczności pośrednictwa pracy lub niewypełnienia przez armatora zobowiązań wynikających z umowy o pracę – podlega karze grzywny.</p> <p>2. Tej samej karze podlega ten, kto prowadząc pośrednictwo pracy pobrał bezpośrednio lub pośrednio od osoby poszukującej pracy na statku opłatę za czynności związane z pośrednictwem pracy oraz ten, kto nie zapewnił, aby osoba poszukująca pracy na statku nie ponosiła kosztów bezpośrednio związanych ze</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>skierowaniem do pracy za granicą, w tym kosztów dojazdu na statek i powrotu do miejsca repatriacji wskazanego w marynarskiej umowie o pracę, wydania wizy, badań lekarskich oraz tłumaczenia dokumentów.</p> <p>Art. 112. Armator, który wbrew obowiązкови:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nie pokrywa kosztów badania lekarskiego przeprowadzanego w celu wydania marynarzowi świadectwa zdrowia, o których mowa w art. 4;</li> <li>2) nie wypłaca marynarzowi świadczenia, o którym mowa w art. 32, lub odszkodowania w przypadku zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku w inny sposób;</li> <li>3) nie pokrywa kosztów poniesionych przez marynarza, pozostających w bezpośrednim związku z przesunięciem terminu urlopu wypoczynkowego lub odwołaniem z urlopu wypoczynkowego;</li> <li>4) nie zapewnia, aby pomieszczenia pracy i pomieszczenia własnego użytku</li> </ol>	
--	--	--	--	---	--

				<p>marynarza na statku spełniały wymagania określone w Konwencji MLC w zakresie powierzchni, dopuszczalnego hałasu, drgań, oświetlenia i czystości powietrza;</p> <p>5) nie pokrywa kosztów związanych z chorobą lub uszkodzeniem ciała marynarza oraz kosztów opieki medycznej, o których mowa w art. 79 ust. 1, lub kosztów sprowadzenia zwłok w przypadku śmierci marynarza, o których mowa w art. 79 ust. 3;</p> <p>6) nie posiada ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności, o którym mowa w art. 84 – podlega karze grzywny.</p> <p>Art. 113. 1. Kto, będąc armatorem lub działając w jego imieniu:</p> <p>1) zatrudnia na statku osobę poniżej 18 roku życia, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w art. 3 ust. 3;</p> <p>2) zatrudnia na statku marynarza, nie wpisując go na listę załogi statku – podlega karze grzywny.</p>	
--	--	--	--	---	--



				<p>2. Tej samej karze podlega ten, kto na statku zatrudnia marynarza bez umowy o pracę albo nieposiadającego odpowiednich dokumentów potwierdzających kwalifikacje zawodowe niezbędne do zajmowania stanowiska na statku, młodocianego w celu innym niż przygotowanie zawodowe, a także nieposiadającego aktualnego świadectwa zdrowia, z zastrzeżeniem art. 6 ust. 2 i 3, oraz ważnej książeczki żeglarskiej.</p> <p>Art. 114. 1. Kto, będąc armatorem lub działając w jego imieniu, kieruje marynarza, bez jego zgody wyrażonej na piśmie, do pracy na statku udającym się w podróż morską do strefy konfliktów zbrojnych, podlega karze grzywny.</p> <p>2. Tej samej karze podlega armator, który w przypadku gdy o skierowaniu statku do strefy konfliktów zbrojnych postanowiono po rozpoczęciu podróży morskiej, uniemożliwia marynarzowi, który nie wyraził zgody, zejście ze statku przed osiągnięciem</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>tej strefy.</p> <p>Art. 115. 1. Kto, będąc armatorem lub działając w jego imieniu, narusza przepisy:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) o wymaganej formie i treści marynarskiej umowy o pracę;</li><li>2) o czasie pracy i odpoczynku marynarza;</li><li>3) dotyczące procedur zapewniających sprawiedliwe, skuteczne i sprawne rozpatrywanie skarg marynarzy, określonych w art. 96 i 98</li></ol> <p>– podlega karze grzywny.</p> <p>2. Tej samej karze podlega ten, kto będąc armatorem lub działając w jego imieniu:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) uniemożliwia marynarzowi zapoznanie się z treścią umowy o pracę przed jej podpisaniem;</li><li>2) nie informuje marynarza o warunkach umowy o pracę przed jej podpisaniem;</li><li>3) nie udziela marynarzowi wyjaśnień w razie wątpliwości dotyczących umowy o pracę przed jej podpisaniem;</li><li>4) nie wypłaca w ustalonym terminie wynagrodzenia za pracę lub innego świadczenia związanego z pracą na statku marynarzowi albo</li></ol>	
--	--	--	--	--	--

				<p>uprawnionym członkom rodziny, wysokość tego wynagrodzenia lub świadczenia bezpodstawnie obniża lub dokonuje bezpodstawnych potrąceń;</p> <p>5) nie udziela przysługującego marynarzowi urlopu wypoczynkowego lub urlopu wyrównawczego lub bezpodstawnie obniża wymiar tego urlopu;</p> <p>6) dokonuje potrąceń kosztów repatriacji z wynagrodzenia za pracę marynarza lub innych świadczeń wynikających z marynarskiej umowy o pracę.</p> <p>Art. 116. Kto, będąc armatorem lub działając w jego imieniu, nie dopełnia ciężącego na nim obowiązku:</p> <p>1) dokonania we właściwym czasie repatriacji marynarza;</p> <p>2) zapewnienia, aby pomieszczenia pracy i pomieszczenia mieszkalne, rekreacyjne, higieniczno-sanitarne oraz mesy na statku spełniały wymagania określone w Konwencji MLC w zakresie powierzchni, oświetlenia, czystości powietrza, dopuszczalnego hałasu i drgań;</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>3) zapewnienia, aby stanowiska pracy, maszyny, instalacje i urządzenia na statku zapewniały bezpieczne i higieniczne warunki pracy i życia marynarzy oraz innych osób znajdujących się na statku, w szczególności nie stwarzały zagrożeń wypadkami lub zagrożeń dla zdrowia w wyniku narażenia na czynniki niebezpieczne, szkodliwe lub uciążliwe w środowisku pracy;</p> <p>4) zapewnienia marynarzowi bezpłatnego wyżywienia o odpowiedniej jakości i wody nadającej się do spożycia, przy uwzględnieniu różnic kulturowych i religijnych;</p> <p>5) dostarczenia marynarzowi nieodpłatnie środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego, zabezpieczających przed działaniem niebezpiecznych i szkodliwych dla zdrowia czynników występujących w środowisku pracy na morzu oraz poinformowania marynarza o sposobach posługiwania się tymi środkami;</p> <p>6) zapewnienia marynarzowi</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>dostępu do opieki medycznej, o której mowa w art. 76 ust. 1 i 2;</p> <p>7) zapewnienia, aby na statku, o którym mowa w art. 77 ust. 2, był zatrudniony lekarz;</p> <p>8) zapewnienia, aby w obsadzie statku, o którym mowa art. 77 ust. 3, znajdował się co najmniej jeden marynarz przeszkolony w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym</p> <p>– podlega karze grzywny.</p> <p>Art. 117. 1. Właściwość organów oraz tryb wymierzania i ściągania kar pieniężnych, o których mowa w art. 109, regulują przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2013 r. poz. 934 i 1014).</p> <p>2. Orzekanie w sprawach o czyny, o których mowa w art. 110–115, następuje w trybie przepisów ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o</p>	
--	--	--	--	---	--

				wykroczenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 395, z późn. zm. <sup>3)</sup> ).	
Art. 5	<p>1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy lub zapewniają wprowadzenie niezbędnych środków – na podstawie umowy – przez partnerów społecznych, nie później niż dwanaście miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy.</p> <p>2. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie. Tekst</p>	N	-	-	
		N	-	-	

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 765 i 1247 oraz z 2014 r. poz. 486, 579, 786 i 969.

	tych przepisów niezwłocznie przedstawiają Komisji.  3. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst głównych przepisów prawa krajowego dotyczących dziedziny objętej niniejszą dyrektywą.	N	-	-	
Art. 6	Stosowanie zasady zasadniczej równoważności wspomnianej w preambule do umowy nie narusza zobowiązań państw członkowskich wynikających z niniejszej dyrektywy.	N	-	-	
Art. 7	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie w dniu wejścia w życie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.	N	-	-	
Art. 8	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N	-	-	
<b>Załącznik do Umowy między ECSA a ETF w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.</b>					
Art. 1 pkt. a)	„właściwy organ” oznacza ministra, departament rządowy lub inny organ uprawniony przez państwo członkowskie do wydawania i wprowadzania w życie	N	-	-	

	przepisów, zarządzeń i innych instrukcji mających moc prawną w odniesieniu do przedmiotu danego postanowienia				
Art. 1 pkt. b)	„tonaż brutto” oznacza tonaż brutto obliczony zgodnie z przepisami dotyczącymi pomierzenia pojemności zawartymi w załączniku I do Międzynarodowej konwencji o pomierzeniu pojemności statków z 1969 r. lub jakiegokolwiek późniejszej konwencji w tej sprawie; w przypadku statków objętych tymczasowym planem pomierzenia przyjętym przez Międzynarodową Organizację Morską, tonaż brutto określony jest w kolumnie UWAGI Międzynarodowego świadectwa pomiarowego statku (1969 r.);	N	-	-	Międzynarodowa Konwencja o pomierzeniu pojemności statków z 1969 r. (Dz. U. z 1983 r. Nr 56, poz. 247)
Art. 1 pkt. c)	„marynarz” oznacza każdą osobę zatrudnioną, zaangażowaną do pracy lub pracującą w jakimkolwiek charakterze na statku, do którego odnosi się niniejsza umowa;	T	Art.2 pkt 3) projektu ustawy	Ilekoć w ustawie jest mowa o: 3) marynarzu – należy przez to rozumieć osobę posiadającą kwalifikacje zawodowe określone w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.	Z definicji „marynarza” wyłączono, zgodnie ze wskazaniami rezolucji VII przyjętej na 94 sesji MOP w 2006 r., osoby niebędące członkami



				U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm. <sup>4)</sup> ), zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim”, a także każdą inną osobę zatrudnioną na statku, za wyjątkiem osoby, która wykonuje okazjonalnie i krótkookresowo na statku pracę niezwiązaną z żeglugą morską.	załogi, które zwykle pracują na łodzi, ale okazjonalnie mogą być zaangażowane do wykonania jakiejś pracy na statku. Osoby takie nie będą musiały ubiegać się o książeczkę żeglarską lub świadectwo zdrowia.
Art. 1 pkt. d)	„umowa o pracę zawierana z marynarzami” obejmuje zarówno umowę o pracę, jak i umowę zbiorową o pracę na statku;	T	Art. 2 pkt 2 projektu ustawy	Ileokroć w ustawie jest mowa o:  2) marynarskiej umowie o pracę – należy przez to rozumieć umowę o pracę na statku morskim zawartą pomiędzy armatorem a marynarzem, na podstawie której marynarz zostaje zatrudniony zgodnie z wymaganiami w zakresie warunków pracy i życia na statku przewidzianymi w Konwencji MLC;	
Art. 1 pkt. e)	„statek” oznacza statek inny niż ten, który pływa wyłącznie na wodach śródlądowych lub	T	Art. 1 ust. 2 i 3 oraz art. 2 pkt 7 projektu ustawy	2. Ustawę stosuje się do statków morskich przeznaczonych lub używanych	

<sup>4)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852 oraz z 2014 r. poz. 609 i 768.

	przylegających do lądu, wodach osłoniętych lub na obszarach, na których obowiązują przepisy portowe;			do prowadzenia działalności gospodarczej.  3. Do statków niekonwencyjnych ustawę stosuje się w zakresie w niej określonym.  7) statku niekonwencyjnym – należy przez to rozumieć statek, do którego nie ma zastosowania Konwencja MLC, w tym statek używany wyłącznie do celów naukowo-badawczych lub sportowych, statek pełniący wyłącznie specjalną służbę państwową, statek rybacki, statek uprawiający żeglugę śródlądową, statek uprawiający żeglugę na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej za wyjątkiem wyłącznej strefy ekonomicznej, oraz jacht morski, a także platformę wiertniczą lub wydobywczą.	
Art. 1 pkt. f)	„armator” oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę, taką jak osoba zarządzająca statkiem, agent lub podmiot czarterujący	T	Art. 2 pkt 1 projektu ustawy	Ileokroć w ustawie jest mowa o:  1) armatorze – należy przez to rozumieć armatora w rozumieniu ustawy z dnia 18	

	statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i, przejmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć zadania i obowiązki nałożone na armatorów zgodnie z niniejszą umową bez względu na to, czy jakkolwiek inna organizacja lub osoba realizuje niektóre zadania lub wypełnia pewne obowiązki w imieniu armatora.		Art. 7 ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz.758)	września 2001 r. Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758 i 1014) oraz właściciela statku albo zarządzającego statkiem, agenta lub czarterującego statek bez załogi, który przejął od właściciela statku odpowiedzialność za jego eksploatację oraz przyjął obowiązki armatora wynikające z ustawy i ponosi wyłączną odpowiedzialność z tego tytułu bez względu na to, czy jakkolwiek inny podmiot wypełnia niektóre obowiązki w imieniu armatora;  Art. 7. Armatorem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym.	
Art. 2	Niniejsza umowa ma zastosowanie do wszystkich marynarzy, chyba że zostanie wyraźnie stwierdzone inaczej.	T	Art. 2 pkt 3 projektu ustawy	Ilekczo w ustawie jest mowa o:  3) marynarzu – należy przez to rozumieć osobę posiadającą kwalifikacje zawodowe określone w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.	

				U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm. <sup>5)</sup> ), zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim”, a także każdą inną osobę zatrudnioną na statku, za wyjątkiem osoby, która wykonuje okazjonalnie i krótkookresowo na statku pracę niezwiązaną z żeglugą morską.	
Art. 3	W przypadku wątpliwości, czy pewne kategorie osób można uważać za marynarzy do celów niniejszej umowy, kwestię tę rozstrzyga właściwy organ w państwie członkowskim po konsultacji z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy. W tym kontekście należy odpowiednio uwzględnić rezolucję przyjętą na 94. (morskiej) sesji Konferencji Ogólnej Międzynarodowej Organizacji Pracy, dotyczącą	T	-	-	Przy opracowaniu definicji „marynarza” zasięgnięto opinii organizacji armatorów i marynarzy w aspekcie rozstrzygnięcia, które z kategorii osób można uważać za marynarzy. Z definicji „marynarza” wyłączone, zgodnie ze wskazaniami rezolucji VII przyjętej na 94 sesji MOP w 2006 r., osoby niebędące członkami załogi, które zwykle pracują na łodzi, ale

<sup>5)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852 oraz z 2014 r. poz. 609 i 768.

	informacji o grupach zawodowych.				okazyjnie mogą być zaangażowane do wykonania jakiejś pracy na statku.
Art. 4	O ile nie zostanie wyraźnie stwierdzone inaczej, niniejsza umowa ma zastosowanie do wszystkich statków stanowiących własność publiczną lub prywatną, powszechnie wykorzystywanych do działalności handlowej, innych niż statki wykorzystywane do połowu lub podobnych rodzajów działalności i statki o tradycyjnej budowie, takie jak statki typu dau i dżonki. Niniejsza umowa nie ma zastosowania do okrętów wojennych ani floty pomocniczej.	T	Art. 1 ust. 2 - 4 projektu ustawy  Art. 2 pkt 7 projektu ustawy	2. Ustawę stosuje się do statków morskich przeznaczonych lub używanych do prowadzenia działalności gospodarczej.  3. Do statków niekonwencyjnych ustawę stosuje się w zakresie w niej określonym.  4. Przepisów ustawy nie stosuje się do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.  3. Ilekroć w ustawie jest mowa o: 7) statku niekonwencyjnym – należy przez to rozumieć statek, do którego nie ma zastosowania Konwencja MLC, w tym statek używany wyłącznie do celów naukowo-badawczych lub sportowych, statek pełniący wyłącznie specjalną służbę państwową,	

				statek rybacki, statek uprawiający żeglugę śródlądową, statek uprawiający żeglugę na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej za wyjątkiem wyłącznej strefy ekonomicznej, oraz jacht morski, a także platformę wiertniczą lub wydobywczą.	
Art. 5	W przypadku wątpliwości, czy niniejsza mowa ma zastosowanie do konkretnego statku lub określonej kategorii statków, kwestię tę rozstrzyga właściwy organ w państwie członkowskim po konsultacji z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy.	N	-	-	Przy określaniu zakresu przedmiotowego ustawy zasięmano opinii związków armatorów i marynarzy.
Prawidło 1.1	1. Żadna osoba poniżej minimalnego wieku nie może zostać zatrudniona czy zaangażowana do pracy ani nie może pracować na statku.  2. Wyższy minimalny wiek wymagany jest w okolicznościach określonych w niniejszej umowie.	T	Art. 3 ust. 1 projektu ustawy	1. Na statku może być zatrudniona osoba, która ukończyła 18 lat.	
Norma	Minimalny wiek regulują przepisy dyrektywy Rady	T	Art. 3 ust. 1 i 3	1. Na statku może być zatrudniona osoba, która	

A1.1.	1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. (która ma zostać zmieniona) dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy (która ma zostać zmieniona zgodnie z załącznikiem A do niniejszej Umowy).		projektu ustawy	ukończyła 18 lat.  3. Dopuszcza się zatrudnienie na statku młodocianego, który ukończył 16 lat, wyłącznie w celu przygotowania zawodowego.	
Prawidło 1.2.	Kwestię świadectw zdrowia regulują przepisy dyrektywy Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. (która ma zostać zmieniona) dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy (która ma zostać zmieniona zgodnie z załącznikiem A do niniejszej Umowy).	T	Art. 4 ust. 4 projektu ustawy	4. Stan zdrowia marynarza potwierdza orzeczenie lekarskie wydawane w formie świadectwa zdrowia, podpisane przez uprawnionego lekarza.	
Prawidło 1.3.	1. Marynarze nie mogą pracować na statku, jeżeli nie są odpowiednio wyszkoleni lub nie posiadają certyfikatów potwierdzających ich kompetencje lub inne kwalifikacje do wykonywania swoich obowiązków.	T	Art. 3 ust. 2 projektu ustawy	2. Marynarz może być zatrudniony na statku, jeżeli posiada: 1) dokumenty potwierdzające kwalifikacje zawodowe  Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji zawodowych, niezbędnych do zajmowania stanowisk na statku, jest: 1) dyplom – dla stanowisk oficerskich; 2) świadectwa – dla stanowisk nieoficerskich; 3) świadectwo przeszkolenia;	

				4) zezwolenie; 5) potwierdzenie uznania.	
	2. Marynarzom nie wolno pracować na statku, jeżeli nie ukończyli pomyślnie szkolenia z zakresu osobistego bezpieczeństwa na pokładzie statku.	T	Art. 63 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.)	§ 65. 1. Każdy członek załogi statku powinien odbyć na statku przeszkolenie zapoznawcze obejmujące zagadnienia związane z ochroną statku, ochroną przeciwpożarową, zapobieganiem zanieczyszczeniu morza przez statku, bezpieczeństwem i higieną pracy oraz wyposażeniem ratunkowym.	
		T	§ 65 ust. 1 rozporządzenia MTBiGM z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937)	Art. 63. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji zawodowych, niezbędnych do zajmowania stanowisk na statku, jest: 1) dyplom – dla stanowisk oficerskich; 2) świadectwa – dla stanowisk nieoficerskich; 3) świadectwo przeszkolenia; 4) zezwolenie; 5) potwierdzenie uznania.	
			Art. 63 ustawy z dnia 18 sierpnia		Prowadzone dla



	3. Wyszkolenie i certyfikaty zgodne z obowiązkowymi instrumentami przyjętymi przez Międzynarodową Organizację Morską uważa się za spełniające wymagania ust. 1 i 2 niniejszego prawidła.		2011 r. o bezpieczeństwie morskim		marynarzy szkolenia i wydawane po ich ukończeniu dyplomy i certyfikaty oparte są na wymaganiach Konwencji STCW przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO)
Prawidło 2.1.	1. Zasady i warunki zatrudnienia marynarza określa i wymienia pisemna umowa sformułowana w zrozumiałym sposobie, której postanowienia można wyegzekwować na drodze prawnej oraz która jest zgodna z normami określonymi w niniejszej umowie.	T	Art. 26 ust. 1 projektu ustawy  Art. 27 ust. 1 i 2 projektu ustawy	1. Zatrudnienie na statku następuje na podstawie marynarskiej umowy o pracę zawartej pomiędzy armatorem a marynarzem. W imieniu armatora umowę może zawierać agencja zatrudnienia.	
	2. Umowy o pracę zawiera się w warunkach gwarantujących marynarzowi możliwość zapoznania się z umową i zasięgnięcia porady na temat jej warunków oraz dobrowolnej akceptacji tych warunków przed podpisaniem umowy.	T	Art. 27 ust. 3 pkt 5	1. Marynarską umowę o pracę zawiera się na piśmie, przed wpisaniem marynarza na listę załogi statku, o której mowa w art. 36. 2. Armator, przed podpisaniem umowy, o której mowa w ust. 1, umożliwia marynarzowi zapoznanie się z jej treścią, informuje o jej warunkach i w	

			lit. f projekt ustawy	razie wątpliwości udziela niezbędnych wyjaśnień.	
	3. W zakresie zgodnym z krajowym prawem i praktyką państwa członkowskiego, zakłada się, że umowy o pracę zawierane z marynarzami uwzględniają wszelkie układy zbiorowe pracy, które mają zastosowanie.	T		3. Marynarska umowa o pracę określa w szczególności: (...) f) wskazanie układu zbiorowego pracy, którym jest objęty marynarz - jeżeli taki układ obowiązuje.	
Norma A2.1 ust. 1	1. Każde państwo członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze zobowiązujące statki pływające pod jego banderą do spełnienia następujących wymagań: a) marynarze pracujący na statkach pływających pod banderą danego państwa muszą pracować na podstawie umowy o pracę podpisanej przez marynarza i armatora lub jego przedstawiciela (lub, jeżeli nie są pracownikami, na podstawie dowodu potwierdzającego uzgodnienia umowne lub inne), zapewniającej im przyzwoite warunki pracy i życia na	T	Art. 27 ust. 1 projekt ustawy	1. Marynarską umowę o pracę zawiera się na piśmie, przed wpisaniem marynarza na listę załogi statku, o której mowa w art. 36.	

pokładzie statku, zgodnie z wymaganiami niniejszej umowy;		Art. 27 ust. 2 projektu ustawy		
b) marynarzom podpisującym umowę o pracę należy umożliwić zapoznanie się z nią i zasięgnięcie porady na jej temat przed podpisaniem, jak również należy im zapewnić wszelkie inne udogodnienia potrzebne do dobrowolnego zawarcia umowy, z wystarczającym zrozumieniem ich praw i obowiązków;	T	Art. 27 ust. 6 projektu ustawy	2. Armator, przed podpisaniem umowy, o której mowa w ust.1, umożliwia marynarzowi zapoznanie się z jej treścią, informuje o jej warunkach i w razie wątpliwości udziela niezbędnych wyjaśnień.	
c) armator i marynarz muszą posiadać podpisane oryginały umowy o pracę zawartej z marynarzem;	T	Art. 27 ust. 8 projektu ustawy	6. Marynarską umowę o pracę sporządza się w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla każdej ze stron.	
d) należy podjąć środki w celu dopilnowania, by marynarze, w tym kapitan statku, mogli łatwo pozyskać na pokładzie statku informacje o warunkach ich zatrudnienia oraz by informacje takie, włącznie z kopią umowy o pracę zawartej z marynarzem, były również dostępne do	T	Art. 7 ust. 1 projektu ustawy	8. Kopia marynarskiej umowy o pracę przechowana jest na statku przez okres, w którym marynarz wpisany jest na listę załogi.	

	wglądu dla urzędników właściwego organu, w tym także w portach, do których statek zawija; oraz		Art. 8 ust. 2 projektu ustawy		
	e) marynarzom należy wręczyć dokument zawierający zapis faktów dotyczących ich zatrudnienia na pokładzie statku.	T		<p>1. Książeczka żeglarska jest dokumentem osobistym marynarza poświadczającym jego tożsamość, dokumentującym przebieg zatrudnienia na statkach oraz uprawniającym do przekraczania granicy Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>2. Kapitan dokonuje w książeczce żeglarskiej wpisów poświadczających przebieg zatrudnienia marynarza na statku, wskazując armatora i kapitana oraz zajmowane przez marynarza stanowiska.</p>	
Norma A2.1 ust. 2	W przypadku gdy układ zbiorowy pracy stanowi całość lub część umowy o pracę zawieranej z marynarzem, na pokładzie statku musi być dostępna kopia takiego układu. Jeżeli umowa o pracę zawarta z marynarzem i mający zastosowanie układ zbiorowy pracy nie są sporządzone w języku	T	Art. 28 ust. 2 projektu ustawy	2. Na statku powinien znajdować się wzór marynarskiej umowy o pracę, układ zbiorowy pracy lub regulamin wynagradzania. Kopie wzoru marynarskiej umowy o pracę oraz układu zbiorowego pracy w zakresie wymogów określonych w Konwencji MLC, powinny być dostępne także w języku	

	angielskim, to w języku angielskim muszą być dostępne następujące dokumenty (z wyjątkiem statków uprawiających jedynie żeglugę krajową): a) kopia standardowego formularza umowy; oraz b) wyciągi z układu zbiorowego pracy podlegające kontroli przez państwo portu.			angielskim.	
Norma A2.1 ust.3	Dokument, o którym mowa w ust. 1 lit. e niniejszej normy, nie może zawierać żadnych stwierdzeń na temat jakości pracy marynarza ani jego wynagrodzenia. Formę dokumentu, informacje, które mają być w nim zawarte, oraz sposób ich zapisu określa prawo krajowe.	T	Art. 8 ust. 2 projektu ustawy  Art. 15 pkt 1 projektu ustawy	2. Kapitan dokonuje w książeczce żeglarskiej wpisów poświadczających przebieg zatrudnienia marynarza na statku, wskazując armatora i kapitana oraz zajmowane przez marynarza stanowiska  Art. 15. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw zagranicznych, określi w drodze rozporządzenia: 1) wzór książeczki żeglarskiej,	W art. 8 ust. 2 określono jakiego rodzaju wpisów dokonuje się w książeczce żeglarskiej, co oznacza, że żadnych innych wpisów nie można w niej dokonywać.
Norma A2.1	Każde państwo członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe	T	Art. 27 ust. 3 i 4	3. Marynarska umowa o pracę określa w szczególności:	

ust. 4	<p>i wykonawcze określające kwestie, które mają być uwzględnione w umowach o pracę zawieranych z marynarzami, podlegające prawu krajowemu. Umowy o pracę zawierane z marynarzami muszą w każdym przypadku zawierać następujące informacje:</p> <p>a) pełne imię i nazwisko marynarza, datę urodzenia lub wiek oraz miejsce urodzenia;</p> <p>b) imię i nazwisko/nazwę i adres armatora;</p> <p>c) miejsce i datę zawarcia umowy o pracę z marynarzem;</p> <p>d) stanowisko, na którym marynarz ma zostać zatrudniony;</p> <p>e) wysokość wynagrodzenia marynarza lub wzór do jego obliczenia, jeżeli ma zastosowanie;</p> <p>f) wymiar corocznego płatnego urlopu lub wzór do jego obliczenia, jeżeli ma zastosowanie;</p> <p>g) warunki rozwiązania umowy, w tym: (i) jeżeli umowa została zawarta na</p>		projektu ustawy	<p>1) imię i nazwisko oraz datę i miejsce urodzenia marynarza;</p> <p>2) nazwę i adres siedziby armatora;</p> <p>3) rodzaj umowy oraz datę i miejsce jej zawarcia;</p> <p>4) nazwę i rodzaj statku, na którym będzie wykonywana praca - w przypadku umów innych niż umowa na czas nieokreślony;</p> <p>5) warunki pracy i płacy, w szczególności:</p> <p>a) stanowisko, na którym marynarz będzie zatrudniony,</p> <p>b) wynagrodzenie za pracę odpowiadające rodzajowi pracy, ze wskazaniem wysokości wynagrodzenia podstawowego i innych składników wynagrodzenia oraz innych świadczeń związanych z pracą, a także rodzaj waluty, w którym wynagrodzenie będzie wypłacane,</p> <p>c) sposób i termin wypłaty wynagrodzenia,</p> <p>d) wymiar corocznego płatnego urlopu albo sposób jego obliczenia,</p> <p>e) miejsce i termin rozpoczęcia pracy na statku oraz termin jej</p>	
--------	--	--	-----------------	--	--

	<p>czas nieokreślony, warunki uprawniające każdą ze stron do jej rozwiązania oraz wymagany okres wypowiedzenia, który dla armatora nie może być krótszy niż dla marynarza;</p> <p>(ii) jeżeli umowa została zawarta na czas określony, datę jej wygaśnięcia; oraz</p> <p>(iii) jeżeli umowa została zawarta na określony rejs, port przeznaczenia i czas, który musi upłynąć od momentu przybycia na miejsce do czasu zakończenia służby przez marynarza;</p> <p>h) świadczenia z tytułu ochrony zdrowia i zabezpieczenia społecznego, które armator zapewnia marynarzowi;</p> <p>i) uprawnienia marynarza do repatriacji;</p> <p>j) odniesienie do układu zbiorowego pracy, jeżeli ma zastosowanie; oraz</p> <p>k) inne informacje, których może wymagać prawo krajowe.</p>			<p>zakończenia, a w przypadku gdy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- umowa została zawarta na czas nieokreślony – warunki upoważniające każdą ze stron do jej wypowiedzenia ze wskazaniem okresu wypowiedzenia,</li> <li>- umowa została zawarta na czas określony – termin jej rozwiązania,</li> <li>- umowa została zawarta na czas trwania podróży morskiej – miejsce zakończenia podróży morskiej i czas od momentu przybycia statku do portu do zejścia marynarza ze statku,</li> </ul> <p>f) wskazanie układu zbiorowego pracy, którym jest objęty marynarz - jeżeli taki układ obowiązuje.</p> <p>4. Marynarska umowa o pracę określa również:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) świadczenia armatora na rzecz marynarza z zakresu opieki zdrowotnej;</li> <li>2) świadczenia armatora na rzecz marynarza z zakresu zabezpieczenia społecznego;</li> <li>3) okres pracy na statku, po którym marynarz nabywa prawo do repatriacji;</li> </ol>	
--	--	--	--	---	--

				4) szczegółowe warunki dotyczące odszkodowania z tytułu utraty zatrudnienia w przypadku, o którym mowa w art. 33 ust. 1; 5) warunki i miejsce repatriacji, oraz miejsce sprowadzenia zwłok w przypadku śmierci marynarza.	
Norma A2.1 ust. 5	Każde państwo członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze ustanawiające minimalne okresy wypowiedzenia obowiązujące marynarzy i armatorów w przypadku wcześniejszego rozwiązania umowy o pracę zawartej z marynarzem. Czas trwania tych minimalnych okresów ustala się po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, lecz nie może on być krótszy niż siedem dni.	T	Art. 30 ust. 1 projektu ustawy	1. Okres wypowiedzenia marynarskiej umowy o pracę zawartej na czas określony wynosi: 1) 2 tygodnie - jeżeli marynarska umowa o pracę została zawarta na okres krótszy niż 6 miesięcy; 2) 1 miesiąc - jeżeli marynarska umowa o pracę została zawarta na okres co najmniej 6 miesięcy i nie dłużej niż na 3 lata; 3) 2 miesiące - jeżeli marynarska umowa o pracę została zawarta na okres dłuższy niż 3 lata.	W odniesieniu do umów na czas nieokreślony obowiązuje art. 36 k.p.
Norma A2.1 ust.6	Okres wypowiedzenia krótszy niż minimalny dopuszczalny jest w okolicznościach, które na mocy krajowych przepisów ustawowych lub wykonawczych lub	T	Art. 30 ust. 2 projektu ustawy	2. Marynarz może wypowiedzieć marynarską umowę o pracę bez zachowania terminów, o których mowa w ust. 1, z ważnego powodu rodzinnego	



	obowiązujących układów zbiorowych pracy uważa się za uzasadniające rozwiązanie umowy o zatrudnienie z krótszym okresem wypowiedzenia lub bez wypowiedzenia. Określając takie okoliczności, każde państwo członkowskie zobowiązane jest uwzględnić konieczność rozwiązania umowy o pracę przez marynarza z krótszym okresem wypowiedzenia lub bez wypowiedzenia z powodów rodzinnych lub innych ważnych przyczyn bez ponoszenia kary.		Art. 1 ust. 5 projektu ustawy	lub innej nagłej konieczności przerwania umowy.  5. W zakresie nieuregulowanym w ustawie do stosunków pracy na statkach morskich stosuje się przepisy ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy (Dz. U. z 2014 r. poz. 1502 i 1662), zwanej dalej „Kodeksem pracy”, i inne przepisy prawa pracy.	Do rozwiązania umowy o pracę bez wypowiedzenia stosuje się przepisy art. 52-55 k.p.
Prawidło 2.3	Godziny pracy i wypoczynku marynarzy reguluje dyrektywa Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. (która ma zostać zmieniona) dotycząca Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy (która ma zostać zmieniona zgodnie z załącznikiem A do niniejszej umowy).	T	Art. 44 projektu ustawy	Art. 44. 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 nie przekraczającym 6 miesięcy. 2. Czas pracy na statku będącym w morzu nie może przekraczać 56 godzin w siedmiodniowym tygodniu pracy, a dla pracowników niepełniących wacht – 46 godzin w sześciodniowym tygodniu pracy.	

			Art. 43 projekt ustawy	<p>3. Maksymalny czas pracy nie może przekroczyć 14 godzin na dobę oraz 72 godzin na tydzień.</p> <p>Art. 43.1. Czasem pracy jest czas, w którym marynarz jest obowiązany wykonywać swoje obowiązki na statku zgodnie z marynarską umową o pracę.</p> <p>2. Czasem pracy jest również czas, w którym odbywają się zbiórki załogi statku, szkolenia, ćwiczenia opuszczenia statku i przeciwpożarowe oraz inne ćwiczenia wymagane postanowieniami umów i przepisów międzynarodowych oraz prawa krajowego.</p> <p>3. Czasu pozostawania w gotowości do pracy, podczas którego praca nie była wykonywana, nie wlicza się do czasu pracy.</p> <p>4. Dozwolona jest praca w niedziele i święta, które określają przepisy o dniach wolnych od pracy.</p>	
Prawidło 2.4.	1. Każde państwo członkowskie wymaga, by marynarze zatrudnieni na statkach pływających pod jego banderą otrzymywali coroczny	T	Art. 53 ust. 1 i 5 projekt ustawy	1. Wymiar płatnego urlopu wypoczynkowego wynosi 2,5 dnia z upływem każdego miesiąca zatrudnienia na statku.	

	<p>płatny urlop na odpowiednich warunkach zgodnych z niniejszą Umową i dyrektywą Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. (która ma zostać zmieniona) dotyczącą Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy (która ma zostać zmieniona zgodnie z załącznikiem A do niniejszej umowy).</p> <p>2. Marynarzom przysługuje prawo do urlopu na łądzie w celu poprawy ich zdrowia i samopoczucia, stosownie do wymagań gwarantujących niezawodność na zajmowanym przez nich stanowisku.</p>		<p>Art. 56 ust. 1-2. projektu ustawy</p>	<p>5. Do udzielonego płatnego urlopu wypoczynkowego nie wlicza się w szczególności niedziel i świąt określonych w przepisach o dniach wolnych od pracy, okresów wynikających z kodeksu pracy oraz urlopu wyrównawczego.</p> <p>1. Za okres pracy na statku odbywającym podróż morską, marynarz nabywa prawo do wolnego od pracy płatnego pobytu na łądzie, zwanego dalej „urlopem wyrównawczym”.</p> <p>2. Urlop wyrównawczy stanowi ekwiwalent za przedłużenie czasu pracy wykonywanej w warunkach morskich oraz za konieczność spędzania w podróży morskiej dziennego i tygodniowego czasu wolnego od pracy.</p>	
<p>Prawidło 2.5</p>	<p>1. Marynarze mają prawo do repatriacji bez ponoszenia kosztów.</p> <p>2. Każde państwo członkowskie wymaga, by statki pływające pod jego</p>	<p>T</p>	<p>Art. 57 ust. 1 projektu ustawy</p>	<p>1. Marynarz nabywa prawo do bezpłatnej repatriacji po upływie okresu pracy na statku, określonego w układzie zbiorowym pracy lub regulaminie wynagradzania,</p>	

	banderą zapewniły środki finansowe umożliwiające marynarzom należyta repatriację.			a u armatorów nieobjętych tymi układami lub regulaminami - marynarskiej umowie o pracę.	
Norma A2.5 ust. 1	<p>Każde państwo członkowskie zobowiązane jest zapewnić, by marynarze na statkach pływających pod jego banderą mieli prawo do repatriacji w następujących okolicznościach:</p> <p>a) w przypadku wygaśnięcia umowy o pracę z marynarzem podczas pobytu za granicą;</p> <p>b) w przypadku rozwiązania umowy o pracę z marynarzem:</p> <p>(i) przez armatora; lub</p> <p>(ii) przez marynarza, z uzasadnionych przyczyn; oraz</p> <p>c) w przypadku gdy marynarze nie są zdolni dalej wywiązywać się z obowiązków wynikających z umowy o zatrudnienie lub nie można oczekiwać, że będą wywiązywali się z tych obowiązków w szczególnych okolicznościach.</p>	T	Art. 58 ust. 1 projektu ustawy	<p>1. Marynarz ma prawo do bezpłatnej repatriacji w przypadku gdy:</p> <p>1) minął okres, na jaki została zawarta marynarska umowa o pracę;</p> <p>2) doszło do sprzedaży, zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku w inny sposób albo statek został wycofany z eksploatacji na okres co najmniej jednego miesiąca;</p> <p>3) zszedł ze statku z powodu niezdolności do pracy na skutek choroby lub obrażeń odniesionych w wyniku wypadku przy pracy;</p> <p>4) po rozpoczęciu podróży morskiej statek został skierowany do strefy konfliktów zbrojnych, a marynarz nie wyraził na piśmie zgody na pracę na tym statku;</p> <p>5) marynarska umowa o pracę została rozwiązana przez armatora;</p> <p>6) marynarska umowa o pracę została rozwiązana przez marynarza z innych</p>	Wyjaśnienie: pkt 5 i 6 to transpozycja normy A2.5.1 lit. b (i) oraz (ii).

				uzasadnionych powodów, w szczególności z ważnego powodu rodzinnego lub innej nagłej konieczności przerwania umowy.	
Norma A2.5 ust. 2	<p>Każde państwo członkowskie zobowiązane jest dopilnować, by jego przepisy ustawowe i wykonawcze lub inne środki lub układy zbiorowe pracy określały:</p> <p>a) okoliczności, w których marynarze mają prawo do repatriacji zgodnie z ust. 1 lit. b) i c) niniejszej normy;</p> <p>b) maksymalne okresy służby na pokładzie statku, po których marynarz nabywa prawo do repatriacji – okresy takie muszą być krótsze niż 12 miesięcy; oraz</p>	T	Art. 57 projektu ustawy	<p>1. Marynarz nabywa prawo do bezpłatnej repatriacji po upływie okresu pracy na statku, określonego w układzie zbiorowym pracy lub regulaminie wynagradzania, a u armatorów nieobjętych tymi układami lub regulaminami - marynarskiej umowie o pracę.</p> <p>2. Okres pracy na statku, po którym marynarz nabywa prawo do repatriacji, nie może być dłuższy niż 8 miesięcy.</p>	
	<p>c) dokładne prawa przyznawane przez armatorów w związku z repatriacją, w tym prawa dotyczące miejsc repatriacji, środków transportu, kosztów ponoszonych przez armatora oraz innych działań pozostających w gestii armatorów.</p>	T	<p>Art. 60 ust. 1 projektu ustawy</p> <p>Art. 58 ust. 2</p>	<p>1. Uprawnienia przysługujące marynarzowi w związku z repatriacją, dotyczące w szczególności środków oraz kosztów transportu, określa układ zbiorowy pracy, regulamin pracy, a w przypadku armatorów nieobjętych tymi układami lub regulaminami - marynarska</p>	

			projekt ustawy  Art. 59 ust. 2 projekt ustawy	umowa o pracę.  2. Marynarz ma prawo do repatriacji środkiem transportu uzgodnionym w umowie do: 1) miejsca zamieszkania, lub 2) miejsca, w którym podpisana została marynarska umowa o pracę, lub 3) innego miejsca wskazanego w marynarskiej umowie o pracę.  2. Armator ponosi koszty repatriacji marynarza, w tym koszty obejmujące: 1) transport bagażu osobistego marynarza, którego ciężar nie przekracza 30 kg; 2) niezbędną opiekę zdrowotną marynarza w trakcie repatriacji.	
Norma A2.5 ust. 3	Każde państwo członkowskie ma zakazać armatorom domagania się od marynarzy, na początku ich zatrudnienia, zaliczek na pokrycie kosztów repatriacji i potrącania kosztów repatriacji z wynagrodzenia marynarzy lub pomniejszania innych	T	Art. 61 projekt ustawy	Armator nie może: 1) wymagać od marynarza wpłacenia zaliczki w związku z kosztami repatriacji; 2) potrącać kosztów repatriacji z wynagrodzenia za pracę marynarza lub innych świadczeń wynikających z marynarskiej umowy o pracę, z	

	<p>przysługujących im praw, z wyjątkiem przypadków, gdy na podstawie krajowych przepisów ustawowych lub wykonawczych, lub innych środków lub stosowanych układów zbiorowych pracy stwierdza się poważne niedotrzymanie przez marynarza zobowiązań wynikających z umowy o pracę.</p>		<p>Art. 59 ust. 3 projektu ustawy</p>	<p>wyjątkiem sytuacji, o których mowa w art. 59 ust. 3. 3) obciążać marynarza kosztami repatriacji w przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w art. 30 ust. 2.</p> <p>3. Jeżeli układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub marynarska umowa o pracę nie stanowią inaczej marynarz ponosi koszty repatriacji: 1) zorganizowanej na jego żądanie, w przypadku innym niż określony w art. 58 pkt 6; 2) przeprowadzonej w przypadku braku wymaganej sprawności psychofizycznej lub kwalifikacji zawodowych marynarza – z jego winy; 3) w przypadku ciężkiego naruszenia przez niego obowiązków pracowniczych.</p>	
<p>Norma A2.5 ust. 4</p>	<p>Krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze nie naruszają prawa armatora do odzyskania kosztów repatriacji na podstawie umownych uzgodnień ze stronami trzecimi.</p>	<p>N</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	
<p>Norma</p>	<p>W przypadku gdy armator nie</p>	<p>T</p>	<p>Art. 62 ust. 1-3</p>	<p>1. Dyrektor urzędu morskiego</p>	





			Art. 59 ust. 3 projektu ustawy	<p>marynarza lub innych świadczeń wynikających z marynarskiej umowy o pracę, z wyjątkiem sytuacji, o których mowa w art. 59 ust. 3.</p> <p>3) obciążać marynarza kosztami repatriacji w przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w art. 30 ust. 2.</p> <p>3. Jeżeli układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub marynarska umowa o pracę nie stanowią inaczej marynarz ponosi koszty repatriacji:</p> <p>1) zorganizowanej na jego żądanie, w przypadku innym niż określony w art. 58 pkt 6;</p> <p>2) przeprowadzonej w przypadku braku wymaganej sprawności psychofizycznej lub kwalifikacji zawodowych marynarza – z jego winy;</p> <p>3) w przypadku ciężkiego naruszenia przez niego obowiązków pracowniczych.</p>	
Norma A2.5 ust. 6	Uwzględniając mające zastosowanie instrumenty międzynarodowe, w tym Międzynarodową konwencję w sprawie zajęcia (aresztu)	N	-	-	Międzynarodowa konwencja w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich (Dz. U. z 1976 r. Nr 39 poz. 229)

	statków morskich z 1999 r., państwo członkowskie, które pokryło koszty repatriacji, może zatrzymać statki danego armatora lub może domagać się ich zatrzymania do czasu zwrotu kosztów zgodnie z ust. 5 niniejszej normy.				
Norma A2.5 ust. 7	Każde państwo członkowskie zobowiązane jest ułatwić repatriację marynarzy ze statków zawijających do jego portów lub przepływających przez jego wody terytorialne lub wewnętrzne, jak również zapewnienie zastępstwa na pokładzie przez innych marynarzy.	T	Art. 121 projektu ustawy o pracy na statkach morskich zmieniający art. 24 ust. 1 ustawy z 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach (Dz. U. poz. 1650)	1. Cudzoziemcy będący członkami załóg statków morskich przypluwających do polskich portów morskich są zwolnieni z obowiązku posiadania wiz w trakcie pobytu statku w porcie.	
Norma A2.5. ust. 8	W szczególności państwo członkowskie nie może odmówić prawa do repatriacji żadnemu marynarzowi z powodu położenia finansowego armatora lub jego niezdolności lub braku woli do zapewnienia zastępstwa za marynarza.	T	Art. 62 ust. 1 projektu ustawy	1. Dyrektor urzędu morskiego we współpracy z konsulem Rzeczypospolitej Polskiej organizuje repatriację na koszt Skarbu Państwa w przypadku, gdy armator statku o polskiej przynależności nie podejmie działań zmierzających do repatriacji marynarza lub gdy armator nie pokrył kosztów repatriacji.	
Norma A2.5 ust. 9	Każde państwo członkowskie wymaga, by statki pływające pod jego banderą posiadały na pokładzie i udostępniały	T	Art. 60 ust. 2 projektu ustawy	2. Na statku powinna znajdować się kopia przepisów dotyczących spraw związanych z repatriacją.	

	marynarzom kopię krajowych przepisów mających zastosowanie do repatriacji, napisaną w odpowiednim języku.				
Prawidło 2.6	Marynarzom przysługuje odpowiednie odszkodowanie w przypadku obrażeń, szkody lub bezrobocia spowodowanych zaginięciem lub zatonięciem statku.	T	Art. 33 ust. 1 projektu ustawy	1. W przypadku rozwiązania marynarskiej umowy o pracę na skutek zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku w inny sposób, armator wypłaca marynarzowi odszkodowanie w wysokości wynagrodzenia za pracę przysługującego do końca obowiązywania marynarskiej umowy o pracę, nie wyższe niż trzymiesięczne wynagrodzenie za pracę określone w marynarskiej umowie o pracę.	
Norma A2.6 ust. 1	Każde państwo członkowskie ustanawia przepisy zapewniające, by zawsze w razie zaginięcia lub zatonięcia statku armator wypłacił każdemu marynarzowi na pokładzie odszkodowanie z tytułu braku zatrudnienia w wyniku zaginięcia lub zatonięcia statku.	T	Art. 33 ust. 1 projektu ustawy	1. W przypadku rozwiązania marynarskiej umowy o pracę na skutek zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku w inny sposób, armator wypłaca marynarzowi odszkodowanie w wysokości wynagrodzenia za pracę przysługującego do końca obowiązywania marynarskiej umowy o pracę, nie wyższe niż trzymiesięczne wynagrodzenie za pracę określone w marynarskiej umowie o pracę.	

<p>Norma A2.6 ust. 2</p>	<p>Przepisy, o których mowa w ust. 1, nie naruszają innych praw, jakie mogą przysługiwać marynarzowi na mocy krajowego prawa państwa członkowskiego w związku z obrażeniami lub szkodami poniesionymi w wyniku zaginięcia lub zatonięcia statku.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 444 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny</p> <p>Dodatkowo: art. 361-363 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny</p>	<p>§ 1. W razie uszkodzenia ciała lub wywołania rozstroju zdrowia naprawienie szkody obejmuje wszelkie wyniki z tego powodu koszty (...).</p> <p>§ 2. Jeżeli poszkodowany utracił całkowicie lub częściowo zdolność do pracy zarobkowej (...) może on żądać od zobowiązanego naprawienia szkody odpowiedniej renty.</p>	
<p>Prawidło 2.7</p>	<p>Przepisy dotyczące wystarczającej, bezpiecznej i skutecznej obsady statku zawiera dyrektywa Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. (która ma zostać zmieniona) dotycząca Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy (która ma zostać zmieniona zgodnie z załącznikiem A do niniejszej umowy).</p>	<p>T</p>	<p>Art. 37 ust. 1 projektu ustawy</p> <p>Art. 80 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim</p> <p>Art. 80 ust. 1a ustawy o bezpieczeństwie</p>	<p>1. Statek powinien posiadać załogę, której skład liczbowy i kwalifikacje zawodowe oraz stan zdrowia zapewniają bezpieczne i higieniczne warunki pracy i życia na statku, prawidłową obsługę urządzeń statku i ładunku, należytą obsługę załogi i pasażerów oraz umożliwiają przestrzeganie przepisów o czasie pracy i odpoczynku na statku.</p> <p>Art. 80 ust. 1. Skład załogi statku niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego ustala dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku (...).</p>	

			morskim (wprowadzany art. 121 projektu ustawy o pracy na statkach morskich)	1a. Przy ustalaniu składu załogi statku dyrektor urzędu morskiego bierze pod uwagę wymagania zawarte w kodeksie ISM oraz w kodeksie ISPS, a także potrzebę unikania i minimalizowania, o ile to możliwe, wydłużonego czasu pracy na statku, w celu zapewnienia odpowiedniego wypoczynku i ograniczenia zmęczenia marynarzy.	
Prawidło 2.8	Każde państwo członkowskie prowadzi krajową politykę promującą zatrudnienie w sektorze morskim oraz zachęcającą marynarzy zamieszkujących na jego terytorium do rozwoju kariery, doskonalenia umiejętności i tym samym zwiększania szans na zatrudnienie.	T	Polityka morska RP do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku.		Dokument przyjęty Uchwałą nr 33/2015 Rady Ministrów w dniu 17 marca 2015 r. w sprawie Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).
Norma A2.8 ust. 1	Każde państwo członkowskie prowadzi krajową politykę zachęcającą marynarzy do rozwoju kariery, doskonalenia umiejętności i tym samym zwiększania szans na zatrudnienie w celu zapewnienia stałej i fachowej siły roboczej w sektorze	T	Polityka morska RP do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku.		Dokument przyjęty Uchwałą nr 33/2015 Rady Ministrów w dniu 17 marca 2015 r. w sprawie Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030

	morskim.		<p>Art. 64 ust. 1 pkt 3 i 5 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim</p> <p>Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy (Dz. U. poz. 258, 499 i 536)</p>	<p>1. Osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomów lub świadectw są obowiązane:</p> <p>3) odbyć wymagane szkolenia w morskiej jednostce edukacyjnej;</p> <p>5) zdać egzamin kwalifikacyjny przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.</p>	<p>roku).</p> <p>Wyjaśnienie: w 2014 r. Minister Infrastruktury i Rozwoju wydał, na podstawie art. 74 ust. 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim, trzy rozporządzenia, w których zawarte są programy szkoleń dla marynarzy, którzy chcą rozwijać swoją karierę zawodową i przez dokończenie zwiększać szanse na zatrudnienie w</p>
--	----------	--	---	---	---

					sektorze morskim.
Norma A2.8 ust. 2	Celem polityki, o której mowa w ust. 1 niniejszej normy, ma być pomoc marynarzom w zwiększaniu ich kompetencji, kwalifikacji i szans na zatrudnienie.	T	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 5 lutego 2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń dla członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 239)		Wyjaśnienie: w lutym 2014 r. Minister Infrastruktury i Rozwoju wydał, na podstawie art. 74 ust. 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim, rozporządzenie, w którym zawarte są programy specjalistycznych szkoleń dla marynarzy, którzy chcą zwiększać swoje kwalifikacje i szanse na zatrudnienie na statkach specjalistycznych we flocie światowej.
Norma A2.8 ust. 3	Każde państwo członkowskie, po skonsultowaniu się z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, wyznacza wyraźne cele w obszarze poradnictwa zawodowego, kształcenia i szkolenia marynarzy, których obowiązki na pokładzie związane są	T	Polityka morska RP do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku		Dokument przyjęty Uchwałą nr 33/2015 Rady Ministrów w dniu 17 marca 2015 r. w sprawie Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).

	przede wszystkim z bezpieczną eksploatacją i nawigacją statku, w tym cele w obszarze szkoleń prowadzonych na bieżąco.		Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń i przeszkoleń oraz wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy (Dz. U. poz. 239, 258, 499 i 536).		Wyjaśnienie: wszystkie wydawane przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju rozporządzenia w sprawie programów szkoleń i przeszkoleń, konsultowane z zainteresowanymi organizacjami marynarzy i armatorów, wyznaczają cele kształcenia zawodowego i szkolenia marynarzy, których obowiązki na statkach związane są z bezpieczną eksploatacją i nawigacją statku.
Norma A3.1 ust. 1	Statki regularnie zawijające do portów, w których występuje duża liczba komarów, muszą być wyposażone w odpowiednie urządzenia wymagane przez właściwy organ.	T	Art. 63 ust. 1 projektu ustawy	1. Armator jest obowiązany zapewnić, aby pomieszczenia pracy, pomieszczenia mieszkalne, rekreacyjne, higieniczno-sanitarnych oraz mesy na statku spełniały wymagania , określone w	Wymagania dotyczące zabezpieczenia przed komarami są określone w ratyfikowanej przez Polskę Konwencji MOP nr 92. – art. 15 ust. 3. Na statkach, zawijających



			<p>Art. 11 ust. 1 pkt 1 i 3, ust. 2 pkt 1 i 2 oraz ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim</p>	<p>Konwencji MLC w zakresie powierzchni, oświetlenia, czystości powietrza, dopuszczalnego hałasu i drgań.</p> <p>1. Statek może być używany w żegludze morskiej, jeżeli odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie jego budowy, stałych urządzeń i wyposażenia, określonym w:</p> <p>1) umowach międzynarodowych;</p> <p>2) (...);</p> <p>3) przepisach ustawy.</p> <p>2. Niezależnie od spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 1, statek może być dopuszczony do żeglugi tylko wówczas, jeżeli odpowiada wymaganiom w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarnych, określonym w:</p> <p>1) Konwencji nr 92 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (zrewidowanej w 1949 r.), przyjętej w Genewie dnia 18 czerwca 1949 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 202);</p> <p>2) Konwencji nr 133</p>	<p>regularnie do portów nawiedzanych przez Moskity, powinny być powzięte odpowiednie zarządzenia w celu zabezpieczenia mieszkań załogi przez zastosowanie odpowiednich zaston do świetlików, otworów wentylacyjnych i drzwi, wychodzących na otwarty pokład.</p> <p>Wymagania techniczne dla statków określone są w przepisach klasyfikacji i budowy wydawanych przez klasyfikatorów (tzw. organizacje i uznane organizacje). Państwo uznaje te przepisy na podst. art. 11 ust. 3 Ubm, a na podstawie art. 8 Ubm upoważnia niektóre z tych organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej (czyli kontroli poprawności konstrukcji i wyposażenia statków morskich).</p>
--	--	--	---	---	---

				<p>Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające), przyjętej w Genewie dnia 30 października 1970 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 107, poz. 512);</p> <p>3) (...)</p> <p>3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków oraz życia i zdrowia osób na statkach, dla statków podlegających umowom międzynarodowym, może, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) uznać za obowiązujące szczegółowe przepisy techniczne w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia wydawane przez organizację;</p> <p>2) określić warunki uznawania przepisów technicznych wydanych przez organizację, za spełniające wymagania bezpieczeństwa, mając na uwadze posiadane uznanie Komisji Europejskiej przez tę organizację;</p>	
Norma	Marynarzom, którzy pracują	T	Art. 63 ust. 3	3. Armator zapewnia	Wymagania dotyczące

A3.1 ust. 2	i żyją na statkach, obowiązkowo należy zapewnić na pokładzie odpowiednie zaplecze rekreacyjne, udogodnienia i usługi zaspokajające potrzeby wszystkich marynarzy, z uwzględnieniem przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny oraz zapobiegania wypadkom.		projektu ustawy	marynarzowi na statku bezpłatne zakwaterowanie oraz warunki do rekreacji oraz, jeżeli to możliwe, inne udogodnienia mające na celu zaspokojenie potrzeb marynarzy.	zaplecza rekreacyjnego są określone w ratyfikowanej przez Polskę Konwencji MOP nr 92.
Norma A3.1 ust. 3	Właściwy organ wymaga przeprowadzania częstych inspekcji na pokładach statków przez kapitana lub z jego upoważnienia w celu upewnienia się, czy pomieszczenia mieszkalne marynarzy są czyste, nadają się do mieszkania oraz czy nie wymagają napraw. Wyniki każdej inspekcji należy zapisywać i udostępniać do wglądu.	T	Art. 38 ust. 5 pkt 1 i ust. 6 projektu ustawy o pracy na statkach morskich	5. Kapitan lub osoba przez niego upoważniona przeprowadza kontrole: 1) stanu pomieszczeń mieszkalnych na statku, w szczególności w zakresie utrzymania czystości i porządku;  6. Kontrole, o których mowa w ust. 5 pkt 1 przeprowadza się nie rzadziej niż raz w miesiącu. (...) Ich wyniki kapitan dokumentuje w dzienniku pokładowym.	
Norma A3.1. ust. 4	W przypadku statków, na których zachodzi potrzeba uwzględnienia, bez stosowania dyskryminacji, interesów marynarzy oddających się różnym i szczególnym praktykom religijnym i społecznym,	N	-	-	W przypadku statków o polskiej przynależności i zatrudnianych na nich załóg nie zachodzi potrzeba wdrażania tej normy.

	właściwy organ, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, może zezwolić na umiarkowane odchylenia od tej normy, pod warunkiem że odchylenia takie nie skutkują stanem wszystkich udogodnień i zaplecza gorszym niż stan zapewniony stosowaniem niniejszej normy.				
Prawidło 3.2	<p>1. Każde państwo członkowskie dopilnowuje, by na statkach pływających pod jego banderą przewożono i podawano żywność i wodę pitną odpowiedniej jakości, o odpowiednich wartościach odżywczych oraz we właściwych ilościach odpowiadających potrzebom danego statku, z uwzględnieniem różnych uwarunkowań kulturowych i religijnych.</p> <p>2. Marynarzom w czasie służby na pokładzie należy się bezpłatne wyżywienie.</p>	T	<p>Art. 63 ust. 4 projektu ustawy</p> <p>§ 1 i następane rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 29 marca 2007 r. w sprawie jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi (Dz. U. Nr 61, poz. 417)</p> <p>Art. 57 ustawy z dnia 18 września 2001 r.</p>	<p>4. Armator, uwzględniając różnice kulturowe i religijne oraz czas trwania i charakter podróży morskiej, jest obowiązany zapewnić marynarzom bezpłatne wyżywienie o odpowiedniej jakości i wodę nadającą się do spożycia.</p> <p>§ 1. 1. Rozporządzenie określa: 1) wymagania dotyczące jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi, zwanej dalej „wodą”, w tym wymagania bakteriologiczne, fizykochemiczne, organoleptyczne (...)</p> <p>Kapitan obowiązany jest przed rozpoczęciem i w czasie</p>	

			Kodeks morski (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 758, 1014, Dz. U. z 2014 r. poz. 1554)	podróży dołożyć należytej staranności, aby statek był zdalny do żeglugi, a w szczególności odpowiadał wymaganiom wynikającym z przepisów i zasad dobrej praktyki morskiej, co do bezpieczeństwa (...) należytego wyposażenia i zaopatrzenia.	
	3. Marynarze zatrudnieni w charakterze kucharzy odpowiedzialnych za przyrządzanie posiłków muszą posiadać wykształcenie i kwalifikacje do pełnienia tej funkcji na pokładzie statku.	T	Art. 63 ust. 4 projektu ustawy	4. Armator, uwzględniając różnice kulturowe i religijne oraz czas trwania i charakter podróży morskiej, jest obowiązany zapewnić marynarzom bezpłatne wyżywienie o odpowiedniej jakości i wodę nadającą się do spożycia.  2. Marynarz zatrudniony jako kucharz, odpowiedzialny za przygotowanie posiłków, powinien posiadać kwalifikacje i przeszkolenie określone w przepisach wydanych na podstawie art. 68 ustawy o bezpieczeństwie morskim.	
Norma A3.2 ust.1	Każde państwo członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze lub inne środki w celu zapewnienia	T	Art. 63 ust. 4 projektu ustawy	4. Armator, uwzględniając różnice kulturowe i religijne oraz czas trwania i charakter podróży morskiej, jest	



	<p>b) organizacja i wyposażenie zaplecza gastronomicznego muszą zapewnić przyrządzanie i wydawanie marynarzom odpowiednich, zróżnicowanych i pożywnych posiłków w higienicznych warunkach; oraz</p>	<p>T</p>	<p>Art. 63 ust. 1 projektu ustawy</p> <p>§ 24 pkt 1-3 rozporządzenia MTBiGM z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie wykszolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937)</p> <p>Art. 37 ust. 2</p>	<p>1. Armator jest obowiązany zapewnić, aby pomieszczenia pracy, pomieszczenia mieszkalne, rekreacyjne, higieniczno-sanitarnych oraz mesy na statku spełniały wymagania , określone w Konwencji MLC w zakresie powierzchni, oświetlenia, czystości powietrza, dopuszczalnego hałasu i drgań.</p> <p>§ 24. Do uzyskania świadectwa kucharza okrętowego wymagane jest:</p> <p>1) posiadanie (...) tytułu zawodowego lub dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe w zawodzie kucharz, kucharz małej gastronomii, technik żywienia (...), 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku młodszego kucharza okrętowego oraz zdanie egzaminu na to świadectwo albo</p> <p>2) posiadanie dyplomu mistrza kucharskiego oraz 3-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku młodszego kucharza okrętowego, (...)</p>	<p>Armator ma obowiązek zapewnić, aby pomieszczenia dla załogi (mesy, kuchnie) spełniały warunki określone w MLC, a wyszkolony personel, który armator zatrudnia (kucharze i młodszy kucharze) powinien zapewnić, aby posiłki były zróżnicowane, pożywne i przygotowane w higienicznych warunkach.</p>
--	---	----------	--	--	--

	c) pracownicy odpowiedzialni za przyrządzanie posiłków muszą być odpowiednio wyszkoleni i poinstruowani do pełnienia tej funkcji.	T	projektu ustawy  Art. 37 ust. 4 projektu ustawy	2. Marynarz zatrudniony jako kucharz, odpowiedzialny za przygotowanie posiłków, powinien posiadać kwalifikacje i przeszkolenie określone w przepisach wydanych na podstawie art. 68 ustawy o bezpieczeństwie morskim.  4. Jeżeli ze względu na charakter uprawianej przez statek żeglugi oraz skład załogi zatrudnienie kucharza na statku nie jest wymagane, na statku, na którym jest zatrudnionych mniej niż dziesięciu marynarzy, marynarz przygotowujący posiłki powinien być przeszkolony w zakresie higieny osobistej, higieny żywności i żywienia, oraz zasad przechowywania żywności na statku.	
Norma A3.2 ust. 3	Armatorzy zobowiązani są zadbać o to, by marynarze zatrudnieni na stanowiskach kucharzy posiadali wyszkolenie, kwalifikacje i kompetencje do pełnienia tej funkcji zgodnie z	T	Art. 37 ust. 2 projektu ustawy	2. Marynarz zatrudniony jako kucharz, odpowiedzialny za przygotowanie posiłków, powinien posiadać kwalifikacje i przeszkolenie określone w przepisach wydanych na podstawie art. 68 ustawy o	



	wymaganiami przepisów ustawowych i wykonawczych danego państwa członkowskiego.			bezpieczeństwie morskim.	
Norma A3.2 ust.4	Do wymagań wymienionych w ust. 3 niniejszej normy należy ukończenie szkolenia zatwierdzonego i uznawanego przez właściwy organ, obejmującego naukę gotowania, higienę żywności i osobistą, przechowywanie żywności, kontrolę zapasów, ochronę środowiska oraz przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy w gastronomii.	T	§ 1 ust. 3 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 5 lutego 2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń dla marynarzy działu pokładowego	§ 1.3. Wymagania egzaminacyjne: 1) na świadectwo kucharza okrętowego. – określa załącznik nr 10 do rozporządzenia.  Załącznik nr 10, pkt 2 – tabela „Wymagania egzaminacyjne na świadectwo kucharza okrętowego”. W wymaganiach tych ujęto egzaminy m.in. z przedmiotów „Przechowywanie i obrót produktami spożywczymi” oraz „Technologia żywienia”.	
Norma A3.2 ust.5	Na statkach z załogą liczącą mniej niż dziesięć osób, od których właściwy organ może nie wymagać zatrudniania wykwalifikowanego kucharza ze względu na liczebność załogi i prowadzoną działalność, osoba przyrządzająca posiłki w kuchni pokładowej musi być wyszkolona i poinstruowana w takich dziedzinach, jak	T	Art. 37 ust. 4 projektu ustawy	5. Jeżeli ze względu na charakter uprawianej przez statek żeglugi oraz skład załogi zatrudnienie kucharza na statku nie jest wymagane, na statku, na którym jest zatrudnionych mniej niż dziesięciu marynarzy, marynarz przygotowujący posiłki powinien być przeszkolony w zakresie higieny osobistej, higieny żywności i żywienia,	

	<p>higiena żywności i osobista oraz obchodzenie się z żywnością i jej przechowywanie na statku.</p>		<p>Art. 120 pkt 11 lit. b) projektu ustawy o pracy na statkach morskich</p> <p>(art. 80 ust. 3 nowelizowanej ustawy o bezpieczeństwie morskim)</p>	<p>oraz zasad przechowywania żywności na statku.</p> <p>3. Minister do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi statku oraz warunki ustalania składu załogi statku przez dyrektora urzędu morskiego, w tym konieczność zapewnienia w jej składzie lekarza i kucharza, mając na uwadze postanowienia IMO dotyczące minimalnej bezpiecznej obsady statku oraz wymogi Konwencji MLC określające warunki pracy i życia na statku, a także zapewnienie jego bezpiecznej eksploatacji.</p>	
<p>Norma A3.2 ust.6</p>	<p>W sytuacjach szczególnej konieczności właściwy organ może zezwolić, by posiłki na konkretnym statku i przez czas określony przyrządzał niewykwalifikowany kucharz, do czasu zawinięcia statku do kolejnego dogodnego portu lub przez okres nieprzekraczający jednego miesiąca, pod warunkiem że osoba objęta taką dyspensą</p>	<p>T</p>	<p>Art. 37 ust. 3 projektu ustawy</p>	<p>3. W przypadkach szczególnych dyrektor urzędu morskiego, właściwy dla portu macierzystego statku, może zezwolić, aby posiłki na statku przygotowywał niewykwalifikowany kucharz do czasu zawinięcia statku do następnego portu, nie dłużej niż jeden miesiąc, pod warunkiem, że osoba taka jest przeszkolona w zakresie</p>	

	jest przeszkolona i poinstruowana w takich dziedzinach, jak higiena żywności i higiena osobista oraz obchodzenie się z żywnością i jej przechowywanie na statku.			higieny osobistej, higieny żywności i żywienia oraz zasad przechowywania żywności na statku.	
Norma A3.2 ust.7	Właściwy organ wymaga przeprowadzania na pokładach statków częstych inspekcji przez kapitana lub z jego upoważnienia, obejmujących: a) zapasy żywności i wody pitnej; b) wszystkie miejsca i wyposażenie na potrzeby przechowywania żywności i wody pitnej oraz wykonywania innych powiązanych czynności; oraz c) kuchnię pokładową i sprzęt na potrzeby przyrządzania i wydawania posiłków.	T	Art. 38 ust. 5 pkt 2-4 oraz ust. 6 projektu ustawy	5. Kapitan lub osoba przez niego upoważniona przeprowadza kontrole: 2) zapasów żywności i wody przeznaczonej do spożycia; 3) miejsc przechowywania żywności i wody przeznaczonej do spożycia; 4) kuchni statkowej oraz sprzętu do przyrządzania i wydawania posiłków.  6. Kontrole, o których mowa w ust. 5 pkt 2-4, przeprowadza się raz w tygodniu. Ich wyniki kapitan dokumentuje w dzienniku pokładowym.	
Norma A3.2. ust. 8	Żaden marynarz poniżej 18 roku życia nie może być zatrudniony lub zaangażowany jako kucharz ani nie może pracować w charakterze kucharza na statku.	T	Art. 3 ust. 3 projektu ustawy  Art. 37 ust. 2 projektu ustawy	3. Dopuszcza się zatrudnienie na statku młodocianego, który ukończył 16 lat, wyłącznie w celu przygotowania zawodowego.  3. Marynarz zatrudniony jako kucharz, odpowiedzialny	Młodociany uczy się jedynie zawodu i nie może być kucharzem na statku.

			<p>Art. 112 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 projekt ustawy</p>	<p>za przygotowanie posiłków, powinien posiadać kwalifikacje i przeszkolenie określone w przepisach wydanych na podstawie art. 68 ustawy o bezpieczeństwie morskim.</p> <p>Art. 112. 1. Kto, będąc armatorem lub działając w jego imieniu:</p> <p>1) zatrudnia na statku osobę poniżej 18 roku życia, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w art. 3 ust. 3; (...)</p> <p>- podlega karze grzywny.</p> <p>2. Tej samej karze podlega ten, kto na statku zatrudnia marynarza bez umowy o pracę albo nieposiadającego odpowiednich dokumentów potwierdzających kwalifikacje zawodowe niezbędne do zajmowania stanowiska na statku, młodocianego w celu innym niż przygotowanie zawodowe, a także nieposiadającego aktualnego świadectwa zdrowia, z zastrzeżeniem art. 6 ust. 2 i 3, oraz ważnej książeczki żeglarskiej.</p>	
--	--	--	--	--	--

Prawidło 4.1	1. Każde państwo członkowskie zobowiązane jest dopilnować, by wszyscy marynarze na statkach pływających pod jego banderą byli objęci odpowiednimi środkami na rzecz ochrony ich zdrowia oraz by mieli dostęp do natychmiastowej i właściwej opieki medycznej podczas pracy na statku.	T	Art. 76 ust. 1 projektu ustawy	1. Armator jest obowiązany zapewnić marynarzowi dostęp do opieki medycznej, a w szczególności do: 1) profilaktycznej opieki zdrowotnej; 2) zaopatrzenia w produkty lecznicze i wyroby medyczne; 3) leczenia ambulatoryjnego, w tym stomatologicznego; 4) leczenia szpitalnego.	
	2. Każde państwo członkowskie zobowiązane jest dopilnować, by marynarze znajdujący się na pokładach statków przebywających na jego terytorium i potrzebujący natychmiastowej pomocy medycznej mieli dostęp do placówek medycznych danego państwa członkowskiego na lądzie.		Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. z 2013 r. poz. 757)	Art. 117 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim	1. Do zadań Służby SAR należy (...) ratowanie każdej osoby znajdującej się w niebezpieczeństwie na morzu, bez względu na okoliczności, w jakich

				znalazła się w niebezpieczeństwie (...)	natychmiastowej pomocy, jest udzielana przez służbę SAR (statki) i Marynarkę Wojenną (helikoptery).
	3. Wymagania dotyczące ochrony zdrowia i opieki medycznej na statku obejmują standardy w zakresie środków mających na celu zapewnienie marynarzom ochrony zdrowia i opieki medycznej możliwie jak najbardziej zbliżonej do tej powszechnie dostępnej dla pracowników na lądzie.		Art. 77 ust. 1 oraz ust. 4-6 projektu ustawy	<p>1. Na statku powinno znajdować się odpowiednie zaplecze i wyposażenie na potrzeby pomocy medycznej, w szczególności apteczka okrętowa i poradnik medyczny zgodny z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Zdrowia.</p> <p>4. Statek z załogą liczącą co najmniej 15 osób, odbywający podróż morską trwającą co najmniej 3 dni powinien posiadać pomieszczenie szpitalne zapewniające możliwość prowadzenia prawidłowej opieki medycznej.</p> <p>5. Za prowadzenie apteczki okrętowej i sprawowanie opieki medycznej na statku odpowiada kapitan lub osoba przez niego upoważniona, posiadająca przeszkolenie, o którym mowa w ust. 3.</p> <p>6. Dla każdego marynarza na statku kapitan lub osoba przez niego upoważniona prowadzi</p>	

			Art. 76 ust. 1 projektu ustawy	<p>kartę zdrowia, w której dokonywane są adnotacje o stanie zdrowia marynarza, których treść jest poufna i może być wykorzystywana wyłącznie w celu ułatwienia leczenia marynarza.</p> <p>1. Armator jest obowiązany zapewnić marynarzowi dostęp do opieki medycznej, a w szczególności do:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) profilaktycznej opieki zdrowotnej;</li> <li>2) zaopatrzenia w produkty lecznicze i wyroby medyczne;</li> <li>3) leczenia ambulatoryjnego, w tym stomatologicznego;</li> <li>4) leczenia szpitalnego.</li> </ol>	
Norma A4.1 ust. 1	<p>Każde państwo członkowskie zobowiązane jest dopilnować, by marynarze pracujący na statkach pływających pod banderą tego państwa mieli zapewnioną ochronę zdrowia i opiekę medyczną, w tym podstawową opiekę stomatologiczną, na podstawie przyjętych środków, które:</p> <p>a) zapewniają stosowanie</p>	T	Art. 76 ust. 1 i 2 projektu ustawy	<p>1. Armator jest obowiązany zapewnić marynarzowi dostęp do opieki medycznej, a w szczególności do:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) profilaktycznej opieki zdrowotnej;</li> <li>2) zaopatrzenia w produkty lecznicze i wyroby medyczne;</li> <li>3) leczenia ambulatoryjnego, w tym stomatologicznego;</li> <li>4) leczenia szpitalnego.</li> </ol> <p>2. Podczas postoju w porcie, do którego zawinął statek,</p>	

	<p>wobec marynarzy przepisów ogólnych w sprawie medycyny pracy i opieki medycznej istotnych z punktu widzenia pełnionych obowiązków, jak również przepisów szczegółowych odnoszących się konkretnie do pracy na statku;</p> <p>b) zapewniają marynarzom ochronę zdrowia i opiekę medyczną możliwie jak najbardziej zbliżoną do tej powszechnie dostępnej dla pracowników na lądzie, w tym natychmiastowy dostęp do niezbędnych leków, sprzętu medycznego i udogodnień na potrzeby diagnozy i leczenia, jak również do informacji medycznej i specjalistycznej wiedzy;</p>		<p>Ustawa z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych Rozdział VI działu X ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy</p> <p>Art. 4 i 5 projektu ustawy (dotyczące badań lekarskich marynarzy oraz świadectw zdrowia)</p> <p>Art. 76 -78 projektu ustawy (dotyczące zapewnienia opieki medycznej marynarzom, wyposażenia statków na potrzeby pomocy</p>	<p>armator umożliwia marynarzowi, bez zbędnej zwłoki, wizytę u lekarza medycyny lub lekarza dentysty.</p>	
--	---	--	--	---	--



	<p>c) zapewniają marynarzom, w miarę możliwości, prawo do bezzwłocznej wizyty u wykwalifikowanego lekarza medycyny lub stomatologa w portach, do których zawija statek;</p> <p>d) nie ograniczają się do leczenia chorych lub rannych marynarzy, lecz obejmują środki o charakterze zapobiegawczym, takie jak promocja zdrowia i programy edukacji zdrowotnej.</p>		<p>medycznej)</p> <p>Art. 76 ust. 2 projektu ustawy</p> <p>Art. 64 ust. 1 i 2 projektu ustawy</p> <p>Art. 76 ust. 1 projektu ustawy</p>	<p>2. Podczas postoju w porcie, do którego zawinął statek, armator umożliwi marynarzowi, bez zbędnej zwłoki, wizytę u lekarza medycyny lub lekarza dentysty.</p> <p>1. Armator przeprowadza ocenę i dokumentuje analizy ryzyka związanego z wykonywaniem pracy na poszczególnych stanowiskach pracy na statku wykorzystując ogólne statystyki wypadków przy pracy i chorób zawodowych marynarzy na statkach, ze szczególnym uwzględnieniem statków przez niego eksploatowanych.</p> <p>2. Armator informuje marynarzy o wynikach</p>	
--	--	--	---	--	--

				<p>przeprowadzonej oceny ryzyka, stosuje niezbędne środki profilaktyczne oraz szkoli marynarzy w zakresie ochrony przed zagrożeniami.</p> <p>1. Armator jest obowiązany zapewnić marynarzowi dostęp do opieki medycznej, a w szczególności do:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) profilaktycznej opieki zdrowotnej;</li> <li>2) zaopatrzenia w produkty lecznicze i wyroby medyczne;</li> <li>3) leczenia ambulatoryjnego, w tym stomatologicznego;</li> <li>4) leczenia szpitalnego.</li> </ol>	
Norma A.4.1 ust. 2	Właściwy organ wprowadza standardowy formularz karty zdrowia stosowany przez kapitanów statków oraz personel medyczny na lądzie i na statku. Wypełniony formularz i jego treść są poufne i wykorzystuje się je wyłącznie w celu ułatwienia leczenia marynarzy.	T	Art. 77 ust. 6 projektu ustawy	6. Dla każdego marynarza na statku kapitan lub osoba przez niego upoważniona prowadzi kartę zdrowia, w której dokonywane są adnotacje o stanie zdrowia marynarza, których treść jest poufna i może być wykorzystywana wyłącznie w celu ułatwienia leczenia marynarza.	
Norma A4.1 ust. 3	Każde państwo członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze ustanawiające wymagania dotyczące	T	Art. 78 pkt 1) projektu ustawy	Minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej,	

	<p>pokładowego zaplecza i wyposażenia na potrzeby leczenia szpitalnego i opieki medycznej oraz szkoleń na statkach pływających pod banderą danego państwa.</p>		<p>określi, w drodze rozporządzenia: 1) wymagania dotyczące wyposażenia apteczek okrętowych w odpowiednie rodzaje i ilości produktów i wyrobów medycznych farmaceutycznych oraz sposobu ich przechowywania, wymiany i kontroli, a także ewidencjonowania (...) kierując się szczególnym charakterem pracy na statkach i potrzebą zapewnienia właściwej pomocy medycznej marynarzom oraz wymaganiami wynikającymi z wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych w zakresie zapewnienia marynarzom pomocy medycznej.</p> <p>5. Za prowadzenie apteczki okrętowej i sprawowanie opieki medycznej na statku odpowiada kapitan lub osoba przez niego upoważniona, posiadająca przeszkolenie, o którym mowa w ust. 3.</p>	
Norma	Krajowe przepisy ustawowe		Art. 77 ust. 5 projektu ustawy	

<p>A4.1 ust. 4</p>	<p>i wykonawcze muszą ustanawiać przynajmniej następujące wymagania: a) na pokładzie wszystkich statków musi znajdować się apteczka, sprzęt medyczny i podręcznik medyczny zgodne ze specyfikacją określoną przez właściwy organ i poddawane regularnym inspekcjom przez ten organ; krajowe wymagania muszą uwzględniać rodzaj statku, liczbę osób na pokładzie oraz charakter, miejsce przeznaczenia i czas trwania rejsu, jak również odpowiednie krajowe i międzynarodowe zalecane standardy medyczne;</p>	<p>T</p>	<p>Art. 77 ust. 1 projektu ustawy</p> <p>Art. 78 pkt 1) projektu ustawy</p>	<p>1. Na statku powinno znajdować się odpowiednie zaplecze i wyposażenie na potrzeby pomocy medycznej, w szczególności apteczka okrętowa i poradnik medyczny zgodny z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Zdrowia.</p> <p>Art. 78. Minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia: 1) wymagania dotyczące wyposażenia apteczek okrętowych w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych i wyrobów medycznych oraz sposobu ich przechowywania, wymiany i kontroli, a także ewidencjonowania (...) - kierując się szczególnym charakterem pracy na statkach i potrzebą zapewnienia właściwej pomocy medycznej marynarzom oraz wymaganiami wynikającymi z</p>	
------------------------	---	----------	---	--	--

	<p>b) na statkach przewożących 100 lub więcej osób i zwykle odbywających rejsy międzynarodowe o czasie trwania przekraczającym 72 godziny musi znajdować się wykwalifikowany lekarz odpowiedzialny za opiekę medyczną; krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze określają również, na jakich innych statkach musi znajdować się lekarz, uwzględniając, między innymi, takie czynniki, jak czas trwania, charakter i warunki rejsu oraz liczbę marynarzy na pokładzie;</p> <p>c) w odniesieniu do statków, na których nie ma lekarza, wymaga się, by na ich pokładzie znajdował się</p>	<p>T</p> <p>T</p>	<p>Art. 77 ust. 2 projektu ustawy</p> <p>Art. 121 pkt 11 lit. b) projektu ustawy (art. 80 ust. 3 nowelizowanej ustawy o bezpieczeństwie morskim)</p> <p>Art. 77 ust. 3 projektu ustawy</p>	<p>wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych w zakresie zapewnienia marynarzom pomocy medycznej.</p> <p>2. Na statku odbywającym podróże międzynarodowe dłuższe niż 3 dni, na którym znajduje się co najmniej 100 osób, armator jest obowiązany zatrudnić lekarza.</p> <p>3. Minister do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi statku oraz warunki ustalania składu załogi statku przez dyrektora urzędu morskiego, w tym konieczność zapewnienia w jej składzie lekarza i kucharza, mając na uwadze postanowienia IMO dotyczące minimalnej bezpiecznej obsady statku oraz wymogi Konwencji MLC określające warunki pracy i życia na statku, a także zapewnienie jego bezpiecznej eksploatacji.</p> <p>3. Jeżeli ze względu na charakter uprawianej przez</p>	
--	--	-------------------	--	--	--



	poziom zatwierdzonego wymaganego szkolenia z uwzględnieniem, między innymi, takich czynników, jak czas trwania, charakter i warunki rejsu oraz liczba marynarzy na pokładzie; oraz		późn. zm.)  § 2 ust. 1 rozporządzenia		
	d) właściwy organ zobowiązany jest zapewnić całodobową dostępność porad lekarskich, w tym porad specjalistycznych, świadczonych w ramach ustalonego systemu za pomocą łączności radiowej lub satelitarnej dla statków znajdujących się na morzu; porady lekarskie, włącznie z przekazywaniem informacji medycznej za pomocą łączności radiowej lub satelitarnej, mają być udzielane bezpłatnie wszystkim statkom bez względu na ich banderę.	T	MTBiGM z dnia 8 marca 2012 r. w sprawie Morskiej Służby Asysty Telemedycznej	<p>1. W celu wykonywania zadań państwa związanych z udzielaniem porad medycznych drogą radiową na morzu tworzy się Morską Służbę Asysty Telemedycznej.</p> <p>2. Zadania Morskiej Służby Asysty Telemedycznej wykonuje Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni.</p> <p>§ 2. 1. Służba TMAS realizuje swoje zadania nieprzerwanie 24 h na dobę, 7 dni w tygodniu, przy pomocy lekarzy dyżurnych</p>	Wyjaśnienie: porady medyczne przez statki ( <i>Radio Medical</i> ) będące w morzu uzyskiwane są na całym świecie zwyczajowo za darmo, tak samo jak za darmo ratuje się na morzu życie ludzi.
Prawidło 4.2	1. Każde państwo członkowskie zobowiązane jest dopilnować, by na statkach pływających pod jego banderą wprowadzono środki	T	Art. 79 ust. 1-3 projektu ustawy	1. Armator jest obowiązany do poniesienia kosztów: a) związanych z chorobą lub uszkodzeniem ciała marynarza w okresie zatrudnienia lub	

	<p>uprawnijące marynarzy zatrudnionych na statkach do pomocy finansowej i wsparcia ze strony armatora na wypadek finansowych konsekwencji choroby, obrażeń lub śmierci podczas służby pełnionej na podstawie umowy o pracę z marynarzem lub w wyniku zatrudnienia na podstawie takiej umowy.</p>			<p>powstałych w jego wyniku,  b) opieki medycznej w przypadkach choroby lub uszkodzenia ciała marynarza, o których mowa w lit. a), w tym kosztów leczenia i zaopatrzenia w niezbędne produkty lecznicze i wyroby medyczne, a w przypadku pobytu marynarza poza kranicami kraju także zakwaterowania i wyżywienia  - do czasu, gdy marynarz wróci do zdrowia lub nabędzie uprawnienia do pobierania świadczeń na zasadach określonych w art. 76 ust. 3, ale nie dłużej niż 16 tygodni od dnia uszkodzenia ciała lub początku choroby.  2. W przypadku niezdolności do pracy trwającej powyżej 3 miesięcy, wynikającej z uszkodzenia ciała lub choroby powstałej na skutek wykonywania pracy, marynarzowi, a w przypadku śmierci marynarza, jego rodzinie, przysługuje odszkodowanie od armatora. Do odszkodowania stosuje się odpowiednio przepisy art. 93 § 2 i 3 Kodeksu pracy.</p>	
--	--	--	--	--	--



	2. Niniejsze prawidło nie wpływa na inne środki odwoławcze, z których marynarz może chcieć skorzystać.		Art. 444 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. kodeks cywilny (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 121, 827, z 2015 r. poz. 4, 397)	3. Armator jest obowiązany pokryć koszty sprowadzenia zwłok marynarza do kraju oraz koszty pogrzebu w razie śmierci marynarza, mającej miejsce na statku lub na łądzie w czasie wykonywania pracy, a także w czasie repatriacji marynarza.  § 1. W razie uszkodzenia ciała lub wywołania rozstroju zdrowia naprawienie szkody obejmuje wszelkie wyniki z tego powodu koszty (...). § 2. Jeżeli poszkodowany utracił całkowicie lub częściowo zdolność do pracy zarobkowej (...) może on żądać od zobowiązanego naprawienia szkody odpowiedniej renty.	
Norma A4.2 ust. 1	Każde państwo członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze zobowiązujące armatorów statków pływających pod jego banderą do ochrony zdrowia wszystkich marynarzy pracujących na statkach i zapewnienia im opieki medycznej zgodnie z następującymi minimalnymi	T	Art. 79 ust. 1 lit. a projektu ustawy	1. Armator jest obowiązany do poniesienia kosztów: a) związanych z chorobą lub uszkodzeniem ciała marynarza w okresie zatrudnienia lub powstałych w jego wyniku, b) (...) - do czasu, gdy marynarz wróci do zdrowia lub nabędzie uprawnienia do pobierania	Wyjaśnienie: Ponieważ oryginalny (angielski) tekst normy A4.2.1 lit. a różni się nieco od polskiego tłumaczenia ( <i>shipowners shall be liable to bear the costs for seafarers working on their ships in respect of sickness and</i>

	<p>standardami:</p> <p>a) armatorzy ponoszą koszty związane z chorobami lub obrażeniami marynarzy pracujących na ich statkach w przypadku wystąpienia takich chorób lub obrażeń w okresie między dniem rozpoczęcia służby a dniem, który można uznać za dzień należytej repatriacji marynarza, lub w przypadku chorób i obrażeń wynikających z zatrudnienia w takim okresie;</p>		<p>Art. 79 ust. 2 projektu ustawy</p>	<p>świadczeń na zasadach określonych w art. 76 ust. 3, ale nie dłużej niż 16 tygodni od dnia uszkodzenia ciała lub początku choroby.</p>	<p><i>injury of the seafarers occurring between the date of commencing duty and the date upon which they are deemed duly repatriated, or arising from their employment between those dates)</i> oraz w związku z tym, że w projekcie określono wyraźnie w art. 31 ust. 3, że do okresu zatrudnienia liczy się czas oczekiwania na repatriację i czas repatriacji, wydaje się, że w art. 79 ust. 1 lit a projektu ustawy oddano wiernie intencje wyrażone w dyrektywie wskazując jakie koszty i jakich chorób i obrażeń ciała marynarza powinien ponosić armator.</p>
	<p>b) armatorzy zobowiązani są zapewnić zabezpieczenie finansowe na odszkodowanie należne z tytułu śmierci lub długoterminowej niepełnosprawności</p>	<p>T</p>		<p>2. W przypadku niezdolności do pracy trwającej powyżej 3 miesięcy, wynikającej z uszkodzenia ciała lub choroby powstałej na skutek wykonywania pracy,</p>	

<p>marynarza w wyniku obrażeń, choroby lub ryzyka związanych z wykonywaną pracą, zgodnie z przepisami prawa krajowego, postanowieniami umowy o pracę zawartej z marynarzem lub stosownie do układu zbiorowego pracy;</p>		<p>Art. 79 ust. 1 lit. b projektu ustawy</p>	<p>marynarzowi, a w przypadku śmierci marynarza jego rodzinie, przysługuje odszkodowanie od armatora. Do odszkodowania stosuje się odpowiednio przepisy art. 93 § 2 i 3 Kodeksu pracy.</p>	
<p>c) armatorzy zobowiązani są pokryć koszty opieki medycznej, w tym leczenia oraz dostawy niezbędnych leków i sprzętu terapeutycznego oraz zakwaterowania i wyżywienia z dala od domu, do czasu powrotu chorego lub ранego marynarza do zdrowia lub do czasu wydania orzeczenia stwierdzającego stały charakter choroby lub niepełnosprawności; oraz</p>	<p>T</p>	<p>Art. 79 ust. 3 projektu ustawy</p>	<p>1. Armator jest obowiązany do poniesienia kosztów:  a) (...)  b) opieki medycznej w przypadkach choroby lub uszkodzenia ciała marynarza, o których mowa w lit. a, w tym kosztów leczenia i zaopatrzenia w niezbędne produkty lecznicze i wyroby medyczne, a w przypadku pobytu marynarza poza granicami kraju także zakwaterowania i wyżywienia - do czasu, gdy marynarz wróci do zdrowia lub nabędzie uprawnienia do pobierania świadczeń na zasadach określonych w art. 76 ust. 3, ale nie dłużej niż 16 tygodni od dnia uszkodzenia ciała lub początku choroby.</p>	
<p>d) armatorzy ponoszą koszty pochówku w przypadku</p>			<p>marynarzowi, a w przypadku śmierci marynarza jego rodzinie, przysługuje odszkodowanie od armatora. Do odszkodowania stosuje się odpowiednio przepisy art. 93 § 2 i 3 Kodeksu pracy.</p>	

	śmierci marynarza na statku lub na łądzie w trakcie zatrudnienia.	T		3. Armator jest obowiązany pokryć koszty sprowadzenia zwłok marynarza do kraju oraz koszty pogrzebu w razie śmierci marynarza, mającej miejsce na statku lub na łądzie w czasie wykonywania pracy, a także w czasie repatriacji marynarza.	
Norma A4.2 ust. 2	Krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze mogą ograniczać odpowiedzialność armatora w odniesieniu do pokrycia kosztów opieki medycznej, zakwaterowania i wyżywienia do okresu, który nie może być krótszy niż 16 tygodni od dnia odniesienia obrażeń lub wystąpienia choroby.	T	Art. 79 ust. 1 <i>in fine</i> projektu ustawy	1. Armator jest obowiązany do poniesienia kosztów (...) - do czasu, gdy marynarz wróci do zdrowia lub nabędzie uprawnienia do pobierania świadczeń na zasadach określonych w art. 76 ust. 3, ale nie dłużej niż 16 tygodni od dnia uszkodzenia ciała lub początku choroby.	
Norma A4.2 ust. 3	Jeżeli choroba lub obrażenia skutkują niezdolnością do pracy, armator jest zobowiązany do: a) wypłaty pełnego wynagrodzenia przez cały okres pozostawania marynarzy na pokładzie lub do dnia ich repatriacji zgodnie z postanowieniami niniejszej umowy; oraz	T	Art. 80 projektu ustawy	Jeżeli niezdolność do pracy marynarza powstała na skutek choroby lub uszkodzenia ciała, armator wypłaca wynagrodzeni za pracę: 1) o którym mowa w art. 35 ust. 3, do czasu gdy chory lub ranny marynarz przebywa na statku lub do czasu repatriacji marynarza; 2) od dnia repatriacji marynarza lub zejścia ze statku	

	b) wypłaty całego lub części wynagrodzenia, zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi lub wykonawczymi lub z postanowieniami układów zbiorowych pracy, od dnia repatriacji marynarzy lub ich zejścia na ląd, do czasu ich powrotu do zdrowia lub do czasu nabycia przez nich uprawnień do świadczeń pieniężnych na mocy ustawodawstwa danego państwa członkowskiego, jeżeli sytuacja taka ma miejsce wcześniej.			do czasu jego powrotu do zdrowia lub nabycia uprawnień do świadczeń na zasadach określonych w ustawie z dnia 25 czerwca 1999 r. o świadczeniach pieniężnych z ubezpieczenia społecznego w razie choroby i macierzyństwa (Dz. U. z 2014 r. poz. 159) lub w ustawie z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (Dz. U. z 2009 r. poz. 1322, z późn. zm.), ale nie dłużej niż 16 tygodni od dnia uszkodzenia ciała lub początku choroby.	
Norma A4.2 ust. 4	Krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze mogą ograniczać odpowiedzialność armatora w odniesieniu do wypłaty całego lub części wynagrodzenia marynarzowi nieprzebywającemu już na statku do okresu, który nie może być krótszy niż 16 tygodni od dnia odniesienia obrażeń lub wystąpienia choroby.	T	Art. 80 pkt 2 <i>in fine</i> projektu ustawy	Jeżeli niezdolność do pracy marynarza powstała na skutek choroby lub uszkodzenia ciała, armator wypłaca wynagrodzenia za pracę: 1) (...) 2) od dnia repatriacji marynarza (...), ale nie dłużej niż 16 tygodni od dnia uszkodzenia ciała lub początku choroby.	
Norma A4.2	Krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze mogą	T	Art. 81 projektu ustawy	Armator jest zwolniony z obowiązku, o którym mowa w	

ust. 5	wykluczać odpowiedzialność armatora w przypadku: a) obrażeń odniesionych w inny sposób niż podczas pełnienia służby na statku; b) obrażeń lub choroby spowodowanych uprzednim świadomym złym postępowaniem chorego, rannego lub zmarłego marynarza; oraz c) choroby lub słabości celowo zatajonej przy zawieraniu umowy o pracę.			art. 80, jeżeli: 1) uszkodzenie ciała marynarza nastąpiło w sytuacji niezwiązanej z wykonywaniem pracy na statku; 2) uszkodzenie ciała lub choroba wynika ze świadomego złego postępowania chorego lub rannego marynarza; 3) choroba lub niepełnosprawność marynarza została przez niego umyślnie ukryta.	
Norma A4.2 ust. 6	Krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze mogą zwalniać armatora z obowiązku pokrycia kosztów opieki medycznej, zakwaterowania i wyżywienia oraz kosztów pochówku w zakresie, w jakim zobowiązania te przejmują władze publiczne.	T	art. 76 ust. 3 projektu ustawy	3. Koszty świadczeń opieki zdrowotnej ponosi armator, z wyjątkiem kosztów świadczeń udzielonych w trybie ustawy z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. z 2008 r. Nr 164, poz. 1027, z późn. zm. <sup>6)</sup> ) lub przepisów rozporządzenia Parlamentu	

<sup>6)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 216, poz. 1367, Nr 225, poz. 1486, Nr 227, poz. 1505, Nr 23, poz. 1570 i Nr 237, poz. 1654, z 2009 r. Nr 6, poz. 33, Nr 22, poz. 120, Nr 26, poz. 157, Nr 38, poz. 299, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 800, Nr 98, poz. 817, Nr 111, poz. 918, Nr 118, poz. 989, Nr 157, poz. 1241, Nr 161, poz. 1278 i Nr 178, poz. 1374, z 2010 r. Nr 50, poz. 301, Nr 107, poz. 679, Nr 125, poz. 842, Nr 127, poz. 857, Nr 165, poz. 1116, Nr 182, poz. 1228, Nr 205, poz. 1363, Nr 225, poz. 1465, Nr 238, poz. 1578 i Nr 257, poz. 1723, z 2011 r. Nr 45, poz. 235, Nr 73, poz. 390, Nr 81, poz. 440, Nr 106, poz. 622, Nr 112, poz. 654, Nr 113, poz. 657, Nr 122, poz. 696, Nr 138, poz. 808, Nr 149, poz. 887, Nr 171, poz. 1016, Nr 205, poz. 1203 i Nr 232, poz. 1378, z 2012 r. poz. 123, 476, 1016, 1342 i 1548, z 2013 r. poz. 154, 879, 983, 1290, 1623, 1646 i 1650 oraz z 2014 r. poz. 24, 295, 496, 567, 619, 773, 1004, 1136, 1138, 1146, 1175, 1188 i 1491.

				Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego (Dz. Urz. UE L 166 z 30.4.2004, str. 1).	
Norma A4.2 ust. 7	Armatorzy lub ich przedstawiciele zobowiązani są podjąć środki w celu zabezpieczenia własności pozostawionej na statku przez chorych, rannych lub zmarłych marynarzy i jej zwrotu marynarzom lub ich rodzinie.	T	Art. 82 ust. 1 oraz ust. 2 projektu ustawy	1. Armator zabezpiecza rzeczy chorego, rannego lub zmarłego marynarza pozostawione na statku. 2. Rzeczy należące do zmarłego marynarza armator zwraca członkom rodziny marynarza, uprawnionym w rozumieniu art. 93 § 4 Kodeksu pracy .	
Prawidło 4.3	1. Każde państwo członkowskie zobowiązane jest dopilnować, by marynarze na statkach pływających pod jego banderą byli objęci ochroną zdrowia w ramach medycyny pracy oraz by żyli, pracowali i szkolili się na pokładach statków w bezpiecznych i higienicznych warunkach.	T	Art. 63 ust. 1 i 3 projektu ustawy	1. Armator jest obowiązany zapewnić, aby pomieszczenia pracy, pomieszczenia mieszkalne, rekreacyjne, higieniczno – sanitarne oraz mesy na statku spełniały wymagania określone w Konwencji MLC w zakresie powierzchni, oświetlenia, czystości powietrza, dopuszczalnego hałasu i drgań. 3. Armator jest obowiązany zapewnić, aby stanowiska pracy, maszyny, instalacje i urządzenia na statku zapewniały bezpieczne i higieniczne warunki pracy i	

		T	<p>Art. 5 i 6 projektu ustawy o pracy na statkach morskich (dotyczące badań lekarskich marynarzy oraz świadectw zdrowia)</p> <p>Rozdział VI działu X ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy</p> <p>Rozporządzenie (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania</p>	<p>życia marynarzy oraz innych osób znajdujących się na statku, w szczególności nie stwarzały zagrożeń wypadkami lub zagrożeń dla zdrowia w wyniku narażenia na czynniki niebezpieczne, szkodliwe lub uciążliwe w środowisku pracy.</p>	
2. Każde państwo członkowskie opracowuje i obwieszcza krajowe wytyczne dotyczące zarządzania bezpieczeństwem i zdrowiem w pracy na pokładach statków pływających pod jego banderą, po konsultacji z przedstawicielami organizacji armatorów i marynarzy oraz z					W oparciu o wymagania Kodeksu ISM, który został wdrożony rozporządzeniem WE 336/2006, na statkach i w przedsiębiorstwie armatora tworzone są Systemy Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), które obejmują między



	<p>uwzględnieniem mających zastosowanie kodeksów, wytycznych i standardów zalecanych przez organizacje międzynarodowe, krajowe organy administracji i organizacje z sektora gospodarki morskiej.</p>	<p>T</p>	<p>bezpieczeństwem oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. 2015 poz. 48)</p> <p>Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy, dział</p>		<p>innymi programy zapobiegania wypadkom w miejscu pracy. Zgodnie z rozporządzeniem MTBiGM z 13 listopada 2012 r. w sprawie inspekcji, audytów oraz certyfikatów statku morskiego na statkach dokonywane są kontrole efektywności tych systemów. Robią to organy inspekcyjne w ramach przeprowadzanych audytów.</p>
	<p>3. Każde państwo członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze oraz inne środki w odniesieniu do kwestii określonych w niniejszej umowie z uwzględnieniem odpowiednich instrumentów międzynarodowych, jak</p>		<p>X – Bezpieczeństwo i higiena pracy</p> <p>Art. 63 - 69 projektu ustawy (dotyczące bezpiecznych i higienicznych</p>		

	również określa normy w odniesieniu do bezpieczeństwa i zdrowia w pracy na pokładach statków pływających pod jego banderą.		warunków pracy i życia na statkach)		
Norma A4.3 ust.1	Przepisy ustawowe i wykonawcze, które mają zostać przyjęte zgodnie z prawidem 4.3 ust. 3, muszą obejmować następujące kwestie: a) przyjęcie i skuteczne wdrożenie oraz promowanie polityki i programów w obszarze bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy na statkach pływających pod banderą danego państwa członkowskiego, w tym ocenę ryzyka oraz szkolenia i instrukcje dla marynarzy;	T	Art. 64 ust. 2-4 projektu ustawy  Art. 68 ust. 2-3	2. Armator przeprowadza ocenę i dokumentuje ryzyko związane z wykonywaniem pracy na poszczególnych stanowiskach pracy na statku wykorzystując ogólne statystyki wypadków przy pracy i chorób zawodowych marynarzy na statkach, ze szczególnym uwzględnieniem statków przez niego eksploatowanych. 3. Armator informuje marynarzy o wynikach przeprowadzonej oceny ryzyka, stosuje niezbędne środki profilaktyczne oraz szkoli marynarzy w zakresie ochrony przed zagrożeniami. 4. Armator przeprowadza na swój koszt badania i pomiary czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy na statku, przechowuje wyniki tych pomiarów oraz udostępnia je marynarzom.	

			projekt ustawy	<p>2. Kapitan zapewnia przeszkolenie marynarza w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy na statku przed dopuszczeniem go do pracy na określonym stanowisku pracy.</p> <p>3. Na statku powinny być udostępnione marynarzom do stałego korzystania aktualne instrukcje bezpieczeństwa i higieny pracy na statku, dotyczące w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wykonywania prac związanych z ryzykiem wystąpienia wypadku lub zagrożeniami dla zdrowia i życia marynarzy;</li> <li>2) obsługi maszyn i urządzeń;</li> <li>3) pracy z materiałami szkodliwymi dla zdrowia i niebezpiecznymi;</li> <li>4) przeciwdziałania skutkom długotrwałego narażenia na hałas, drgania oraz inne czynniki szkodliwe dla zdrowia w środowisku pracy na statku;</li> <li>5) zasad stosowania środków ochrony indywidualnej przed hałasem, drganiami i innymi czynnikami szkodliwymi dla zdrowia w środowisku pracy na statku;</li> </ol>	
--	--	--	----------------	--	--

			<p>Dział X ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy</p> <p>Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń i przeszkoleń oraz wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy (Dz. U. poz. 239, 258, 499 i 536).</p>	6) udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej.	<p>Wyjaśnienie: każdym z tych rozporządzeń są programy szkoleń zawierające elementy związane z bezpieczeństwem i higieną pracy.</p>
b) pokładowe programy zapobiegania wypadkom, obrażeniom i chorobom w miejscu pracy oraz programy ukierunkowane na nieustanne	T		Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 13		<p>W oparciu o wymagania Kodeksu ISM, który został wdrożony rozporządzeniem WE 336/2006, na statkach i</p>

	<p>udoskonalanie ochrony bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy, opracowywane przy współudziale przedstawicieli marynarzy i wszystkich innych osób zainteresowanych wdrażaniem tych programów, z uwzględnieniem środków zapobiegawczych, w tym kontroli technicznej i projektowej, zmiany procesów i procedur dla zadań zbiorowych i indywidualnych oraz stosowania wyposażenia ochrony osobistej; oraz</p>		<p>listopada 2012 r. w sprawie inspekcji, audytów oraz certyfikatów statku morskiego.</p> <p>Art. 67 ust. 1 projektu ustawy</p> <p>Art. 69 ust. 1, 3, 4 projektu ustawy</p>	<p>1. Kapitan odpowiada za przestrzeganie przepisów i zasad bezpieczeństwa i higieny pracy na statku.</p> <p>1. Jeżeli marynarz ulegnie wypadkowi przy pracy, kapitan jest obowiązany do ustalenia okoliczności i przyczyn tego wypadku.</p> <p>3. O każdym wypadku przy pracy i podejrzeniu choroby zawodowej na statku kapitan niezwłocznie zawiadamia armatora.</p> <p>4. Armator obowiązany jest przekazać informacje o wypadkach przy pracy i chorobach zawodowych na statkach służbom statystyki publicznej, o których mowa w art. 22 ustawy z dnia 29</p>	<p>w przedsiębiorstwie armatora tworzone są Systemy Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), które obejmują programy zapobiegania wypadkom w miejscu pracy, procedury raportowania o sytuacjach, które mogły doprowadzić do wypadków. Zgodnie z rozporządzeniem MTBiGM z 13 listopada 2012 r. na statkach dokonywane są kontrole efektywności tych systemów. Robią to organy inspekcyjne w ramach przeprowadzanych audytów.</p>
--	---	--	---	--	---

			Art. 38 ust. 5 projektu ustawy	czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. z 2012 r. poz. 591, z 2013 r. poz. 2 oraz z 2014 r. poz. 1161 i 1162), celem analizowania i publikowania szczegółowych statystyk takich wypadków i chorób dla badania ogólnych tendencji i stwierdzonych zagrożeń.	
	c) wymagania dotyczące kontrolowania, zgłaszania i korygowania niebezpiecznych warunków oraz przeprowadzania dochodzeń w sprawie wypadków przy pracy na pokładzie i zgłaszania tych wypadków.		Dział X ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy (w szczególności art. 209 <sup>1</sup> – 211)	5. Kapitan lub osoba przez niego upoważniona przeprowadza kontrole: 1) stanu pomieszczeń mieszkalnych na statku, w szczególności w zakresie utrzymania czystości i porządku; 2) zapasów żywności i wody przeznaczonej do spożycia; 3) miejsc przechowywania żywności i wody przeznaczonej do spożycia; 4) kuchni statkowej oraz sprzętu do przyrządzania i wydawania posiłków.	

Norma A4.3 ust. 2	Przepisy, o których mowa w ust. 1 niniejszej normy, muszą: a) uwzględnić odpowiednie instrumenty międzynarodowe dotyczące bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy ogólnie oraz zagrożeń szczególnych, jak również muszą obejmować wszystkie kwestie istotne w kategoriach zapobiegania wypadkom, obrażeniom i chorobom w miejscu pracy, mogące mieć zastosowanie do pracy marynarzy, zwłaszcza wypadkom, obrażeniom i chorobom mającym związek z pracą na morzu;	T	Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy, Dział X – Bezpieczeństwo i higiena pracy  Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z	Regulation I/14 Section A-1/14 Section B-1/14	

			1984 r. Nr 39, poz. 201, z późn. zm. <sup>7)</sup> - Konwencja STCW.		
	b) określać obowiązki kapitana lub osoby przez niego wyznaczonej do przejęcia szczególnej odpowiedzialności za wdrażanie i przestrzeganie polityki i programu w obszarze bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy na statku; oraz	T	Art. 67 ust. 1 - 3 projektu ustawy	1. Kapitan odpowiada za przestrzeganie przepisów i zasad bezpieczeństwa i higieny pracy na statku. 2. Na statku, na którym jest zatrudnionych co najmniej pięciu marynarzy, załoga statku ustanawia komisję do spraw bezpieczeństwa i higieny pracy na statku, zwaną dalej „komisją”. W pracach komisji uczestniczy przedstawiciel załogi, jeżeli został wybrany. 3. Komisja doradza kapitanowi w podejmowaniu działań dotyczących w szczególności: 1) zmian w organizacji pracy i wyposażenia stanowisk pracy na statku, jeżeli mogą powodować zagrożenie dla zdrowia lub życia marynarzy; 2) oceny ryzyka zawodowego występującego przy wykonywaniu określonych prac oraz informowania marynarzy o tym ryzyku; 3) przydzielania marynarzom środków ochrony	

<sup>7)</sup> Zmiany wymienionej konwencji zostały ogłoszone w Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 202, z 1999 r. Nr 30, poz. 286 oraz z 2013 r. poz. 1092.



			<p>indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego;</p> <p>4) oceny stanu bezpieczeństwa i higieny pracy na statku.</p> <p>4. Komisja może przedstawiać kapitanowi wnioski w sprawie eliminacji lub ograniczenia zagrożeń dla zdrowia lub życia marynarzy na statku.</p> <p>2. Kapitan zapewnia przeszkolenie marynarza w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy na statku przed dopuszczeniem go do pracy na określonym stanowisku pracy.</p> <p>1. Jeżeli marynarz ulegnie wypadkowi przy pracy, kapitan jest obowiązany do ustalenia okoliczności i przyczyn tego wypadku.</p>	
			<p>Art. 68 ust. 2 projektu ustawy</p> <p>Art. 69 ust. 1 projektu ustawy</p> <p>Art. 67 ust. 2 – 5 projektu ustawy</p>	
		T		
	c) określać uprawnienia			2. Na statku, na którym jest zatrudnionych co najmniej pięciu marynarzy, załoga statku

	<p>marynarzy na statku, wyznaczonych lub wybranych na przedstawicieli ds. bezpieczeństwa, którzy mają uczestniczyć w posiedzeniach komitetu ds. bezpieczeństwa na statku; komitet taki musi zostać powołany na statku z załogą liczącą pięciu lub więcej marynarzy.</p>			<p>ustanawia się komisję do spraw bezpieczeństwa i higieny pracy na statku, zwaną dalej „komisją”. W pracach komisji uczestniczy przedstawiciel załogi, jeżeli został wybrany.</p> <p>3. Komisja doradza kapitanowi w podejmowaniu działań dotyczących w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zmian w organizacji pracy i wyposażenia stanowisk pracy na statku, jeżeli mogą powodować zagrożenie dla zdrowia lub życia marynarzy;</li> <li>2) oceny ryzyka zawodowego występującego przy wykonywaniu określonych prac;</li> <li>3) przydzielania marynarzom środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego;</li> <li>4) oceny stanu bezpieczeństwa i higieny pracy na statku.</li> </ol> <p>4. Komisja może przedstawiać kapitanowi wnioski w sprawie eliminacji lub ograniczenia zagrożeń dla zdrowia lub życia marynarzy na statku</p> <p>5. Marynarze wchodzący w skład komisji nie mogą ponosić niekorzystnych dla nich konsekwencji z tytułu</p>	
--	---	--	--	---	--

				działalności w komisji.	
Norma A4.3 ust.3	Przepisy ustawowe lub wykonawcze określone w prawidło 4.3 ust. 3 podlegają regularnej weryfikacji w konsultacji z przedstawicielami organizacji armatorów i marynarzy oraz, w razie konieczności, zmienia się je w celu uwzględnienia postępów w technologii i badaniach naukowych, by w ten sposób ułatwić nieustanne doskonalenie polityki i programów w obszarze bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy oraz zapewnić bezpieczne warunki pracy marynarzom na statkach pływających pod banderą danego państwa członkowskiego.	T			Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej prowadzi współpracę z organizacjami armatorów i marynarzy organizując cyklicznie spotkania Zespołu Trójstronnego do spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.
Norma A4.3 ust.4	Przyjmuje się, że zgodność z wymaganiami mających zastosowanie międzynarodowych instrumentów w sprawie dopuszczalnych poziomów narażenia na niebezpieczeństwa w miejscu pracy na statku oraz dotyczących opracowywania i wdrażania polityki	T	Art. 63 ust. 1 projektu ustawy  Rozporządzenie (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie wdrożenia	1. Armator jest obowiązany zapewnić, aby pomieszczenia pracy, pomieszczenia mieszkalne, rekreacyjne, higieniczno-sanitarne oraz mesy na statku spełniały wymagania określone w Konwencji MLC w zakresie powierzchni, oświetlenia, czystości powietrza, dopuszczalnego hałasu i drgań.	

	i programów w obszarze bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy na statku oznacza zgodność z wymaganiami niniejszej umowy.		we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95		
Norma A4.3 ust.5	<p>Właściwy organ zapewnia, aby:</p> <p>a) wypadki, obrażenia i choroby w miejscu pracy były odpowiednio zgłaszane;</p> <p>b) przechowywano, analizowano i publikowano szczegółowe statystyki takich wypadków i chorób oraz, w miarę potrzeb, prowadzono badania ogólnych tendencji i stwierdzonych zagrożeń; oraz</p>	T	<p>Art. 69 ust. 3 projektu ustawy</p> <p>Art. 69 ust. 4 projektu ustawy</p> <p>Art. 69 ust. 1 projektu ustawy</p>	<p>3. O każdym wypadku przy pracy i podejrzeniu choroby zawodowej na statku kapitan niezwłocznie zawiadamia armatora.</p> <p>4. Armator obowiązany jest przekazać informacje o wypadkach i chorobach na statku służbom statystyki publicznej, o których mowa w art. 22 ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. z 2012 r. poz. 591, z 2013 r. poz. 2 oraz z 2014 r. poz. 1161 i 1162), celem analizowania i publikowania szczegółowych statystyk takich wypadków i chorób dla badania ogólnych tendencji i stwierdzonych zagrożeń.</p>	

	c) prowadzono dochodzenie w sprawie wypadków w miejscu pracy.			1. Jeżeli marynarz ulegnie wypadkowi przy pracy, kapitan jest obowiązany do ustalenia okoliczności i przyczyn tego wypadku.	
Norma A4.3 ust.6	Procedury zgłaszania i dochodzenia w sprawach dotyczących bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy muszą zapewniać ochronę danych osobowych marynarzy.	T	Art. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. 2014 poz. 1182 i 1662)  Art. 45 ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy  Art. 11 pkt 1 ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich		
Norma A4.3 ust.7	Właściwy organ współpracuje z organizacjami armatorów i marynarzy w celu podejmowania środków na rzecz przekazania wszystkim	T	Art. 1, 14 i 29 ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy		Współpracę z organizacjami armatorów i marynarzy w tych sprawach prowadzi minister

	marynarzom informacji o szczególnych zagrożeniach na pokładach statków, na przykład wysyłając urzędowe powiadomienia zawierające odpowiednie instrukcje.				właściwy do spraw gospodarki morskiej organizując cyklicznie spotkania Zespołu Trójstronnego do spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.
Norma A4.3 ust.8	Właściwy organ zobowiązuje armatorów przeprowadzających ocenę ryzyka w związku z zarządzaniem w obszarze bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy do korzystania z odpowiednich danych statystycznych z ich statków oraz z ogólnych statystyk dostarczanych przez właściwy organ.	T	Art. 64 ust. 2 projektu ustawy	1. Armator przeprowadza ocenę i dokumentuje ryzyko związane z wykonywaniem pracy na poszczególnych stanowiskach pracy na statku wykorzystując ogólne statystyki wypadków przy pracy i chorób zawodowych na statkach, ze szczególnym uwzględnieniem statków przez niego eksploatowanych.	
Prawidło 4.4	Każde państwo członkowskie zapewnia łatwy dostęp do udogodnień socjalnych na łądzie, jeżeli takie istnieją. Państwo członkowskie wspiera również rozwój zaplecza socjalnego w wyznaczonych portach w celu zapewnienia marynarzom ze statków przebywających w porcie dostępu do odpowiednich udogodnień i usług socjalnych.	T	Art. 85 ust. 1-3 projektu ustawy	1. Marynarzowi przysługuje dostęp do obiektów, urządzeń i udogodnień socjalnych na łądzie, niezależnie od narodowości, rasy, płci, wieku, wyznania, poglądów politycznych, przynależności związkowej, pochodzenia etnicznego lub społecznego. 2. Dostęp do obiektów, urządzeń i udogodnień socjalnych na łądzie przysługuje marynarzowi niezależnie od przynależności	

				<p>statku, na którym marynarz jest zatrudniony, w czasie wolnym od pracy, na podstawie ważnej książeczki żeglarskiej.</p> <p>3. Nikt nie może utrudniać marynarzowi dostępu do obiektów, urzędzeń i udogodnień socjalnych w porcie, do którego zawinął statek.</p>	
<p>Norma A4.4 ust. 1</p>	<p>Każde państwo członkowskie wymaga, by udogodnienia socjalne znajdujące się na jego terytorium były dostępne dla wszystkich marynarzy bez względu na ich narodowość, rasę, kolor skóry, płeć, wyznanie, przekonania polityczne lub pochodzenie społeczne oraz niezależnie od państwa bandery statku, na którym są zatrudnieni, zaangażowani do pracy lub pracują.</p>	T	<p>Art. 85 ust. 1-3 projektu ustawy</p>	<p>1. Marynarzowi przysługuje dostęp do obiektów, urzędzeń i udogodnień socjalnych na łądzie, niezależnie od narodowości, rasy, płci, wieku, wyznania, poglądów politycznych, przynależności związkowej, pochodzenia etnicznego lub społecznego.</p> <p>2. Dostęp do obiektów, urzędzeń i udogodnień socjalnych na łądzie przysługuje marynarzowi niezależnie od przynależności statku, na którym marynarz jest zatrudniony, w czasie wolnym od pracy, na podstawie ważnej książeczki żeglarskiej.</p> <p>3. Nikt nie może utrudniać marynarzowi dostępu do</p>	

				obiektów, urządzeń i udogodnień socjalnych w porcie, do którego zawinął statek.	
Norma A4.4 ust. 2	Każde państwo członkowskie wspiera rozwój zaplecza socjalnego we właściwych portach w swoim kraju i ustala, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, które porty należy uznać za właściwe w danej kwestii.	T	Art. 86 ust. 1 oraz ust. 3 projektu ustawy	<p>1. Organizacje armatorów i marynarzy oraz władze i organizacje lokalne w portach morskich Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście mogą tworzyć rady opiekuńcze dla marynarzy (komisje socjalne), które świadczyć będą usługi socjalne, kulturalne i rekreacyjne dla marynarzy oraz dokonywać przeglądów znajdujących się w tych portach ogólnodostępnych obiektów i urządzeń socjalnych, celem zapewnienia dostosowania ich do zmieniających się potrzeb marynarzy, w szczególności w związku z postępem technicznym i rozwojem żeglugi.</p> <p>3. Działalność komisji socjalnych, związana z zapewnieniem utrzymania obiektów i urządzeń socjalnych oraz świadczeniem udogodnień socjalnych, może być</p>	



				finansowana z części opłat portowych, o których mowa w art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179), pobieranych od armatorów statków zawijających do portów, o których mowa w ust. 1.	
Norma A4.4 ust. 3	Każde państwo członkowskie zachęca do utworzenia komisji socjalnych, które dokonują <u>regularnego</u> przeglądu zaplecza socjalnego i usług w celu upewnienia się co do ich prawidłowości w świetle potrzeb marynarzy, które zmieniają się w związku z postępem technicznym, w zakresie eksploatacji oraz innymi postępami w sektorze żeglugi morskiej.	T	Art. 86 ust. 1 projektu ustawy	1. Organizacje armatorów i marynarzy oraz władze i organizacje lokalne w portach morskich Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście mogą tworzyć rady opiekuńcze dla marynarzy (komisje socjalne), które świadczyć będą usługi socjalne, kulturalne i rekreacyjne dla marynarzy oraz dokonywać przeglądów znajdujących się w tych portach ogólnodostępnych obiektów i urządzeń socjalnych, celem zapewnienia dostosowania ich do zmieniających się potrzeb marynarzy, w szczególności w związku z postępem technicznym i rozwojem żeglugi.	
Prawidło	1. Każde państwo	T	Art. 95 ust. 1	1. Marynarz ma prawo do	



Norma A5.1.5 ust. 1	Bez uszczerbku dla szerszego zakresu, który mogą gwarantować krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze lub układy zbiorowe pracy, marynarze mogą korzystać z pokładowych procedur w celu wnoszenia skarg w różnych sprawach, w których można stwierdzić naruszenie wymagań konwencji (w tym praw marynarzy).	T	Art. 96 ust. 1 – 7 projektu ustawy	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Skarga może być złożona przez marynarza osobiście, za pośrednictwem upoważnionej przez niego osoby albo przedstawiciela załogi, jeżeli został wybrany.</li> <li>2. Marynarz może złożyć skargę do swojego bezpośredniego przełożonego albo do kapitana.</li> <li>3. Bezpośredni przełożony marynarza rozpatruje skargę niezwłocznie.</li> <li>4. W przypadku gdy rozstrzygnięcie skargi przez bezpośredniego przełożonego nie satysfakcjonuje marynarza, składa on skargę do kapitana.</li> <li>5. Kapitan rozpatruje skargę w terminie 14 dni od dnia jej otrzymania.</li> <li>6. W przypadku gdy rozstrzygnięcie skargi nie jest możliwe, kapitan przekazuje skargę do armatora.</li> <li>7. Armator rozpatruje skargę w terminie 30 dni od dnia jej otrzymania.</li> </ol>	

<p>Norma A5.1.5 ust. 2</p>	<p>Każde państwo członkowskie dopilnowuje, by jego przepisy ustawowe lub wykonawcze uwzględniały pokładowe procedury wnoszenia skarg w celu spełnienia wymagań prawidła 5.1.5. Procedury takie powinny dążyć do rozpatrywania skarg na możliwie najniższym poziomie. Marynarzom przysługuje jednak zawsze prawo do wniesienia skargi bezpośrednio do kapitana oraz do właściwych organów zewnętrznych, jeżeli uznają to za konieczne.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 96 ust. 2 projektu ustawy</p> <p>Art. 98 ust. 1 projektu ustawy</p>	<p>2. Marynarz może złożyć skargę do swojego bezpośredniego przełożonego albo do kapitana.</p> <p>1. Niezależnie od uprawnienia marynarza, o którym mowa w art. 96 ust. 2, marynarzowi przysługuje prawo złożenia skargi do właściwego organu inspekcyjnego w porcie, do którego zawinął statek oraz do agencji zatrudnienia, za pośrednictwem której marynarz podjął pracę na statku.</p>	
<p>Norma A5.1.5 ust. 3</p>	<p>Pokładowe procedury wnoszenia skarg muszą uwzględniać prawo marynarza do zaangażowania asysty lub przedstawiciela w trakcie procedury składania skargi oraz środki chroniące marynarzy przed represjami spowodowanymi wniesieniem skargi. Określenie „represjonowanie” obejmuje wszelkie</p>	<p>T</p> <p>T</p>	<p>Art. 96 ust. 1 projektu ustawy</p> <p>Art. 95 ust. 2 projektu ustawy</p>	<p>1. Skarga może być złożona przez marynarza osobiście, za pośrednictwem upoważnionej przez niego osoby albo przedstawiciela załogi, jeżeli został wybrany.</p> <p>2. Zakazane są wszelkie formy</p>	

	niekorzystne dla marynarza działania z czyjejkolwiek strony, podejmowane wskutek wniesienia skargi, która nie jest ewidentnie bezpodstawna lub złośliwa.			stosowania represji oraz podejmowania jakichkolwiek niekorzystnych działań w stosunku do marynarza w związku ze złożoną przez niego skargą.	
Norma A5.1.5 ust. 4	Oprócz egzemplarza umowy o zatrudnienie wszyscy marynarze muszą otrzymać egzemplarz pokładowych procedur wnoszenia skarg mających zastosowanie na danym statku. Dokument ten zawiera dane do kontaktu z właściwym organem państwa bandery oraz w kraju zamieszkania marynarza, jeżeli jest inny, jak również nazwisko osoby lub nazwiska osób na pokładzie statku, które mogą udzielać marynarzom poufnych i obiektywnych porad w sprawie ich skarg oraz udzielać im innej pomocy w przestrzeganiu procedur wnoszenia skarg mających zastosowanie na danym statku.	T	Art. 28 ust. 1 projektu ustawy	1. Do marynarskiej umowy o pracę armator dołącza informację o stosowanych na statku procedurach składania skarg, w tym danych kontaktowych do właściwego organu państwa bandery statku oraz danych kontaktowych do właściwego organu w kraju zamieszkania marynarza, jeżeli nie jest nim państwo bandery, a także imię i nazwisko osoby lub osób na statku, które mogą, na zasadzie poufności, udzielić marynarzowi informacji w sprawie złożenia skargi.	
<b>Zmiany do umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy zawartej 30 września 1998 r.</b>					

Klauzula 1 ust. 3	W przypadku wątpliwości, czy pewne kategorie osób można uważać za marynarzy do celów niniejszej Umowy, kwestię tę rozstrzyga właściwy organ w państwie członkowskim po konsultacji z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy. W tym kontekście należy odpowiednio uwzględnić rezolucję przyjętą na 94. (morskiej) sesji Konferencji ogólnej Międzynarodowej Organizacji Pracy, dotyczącą informacji o grupach zawodowych	N	-	-	Podczas konsultacji publicznych zasięgnięto opinii organizacji armatorów i marynarzy w aspekcie rozstrzygnięcia, które z kategorii osób można uważać za marynarzy. Z definicji „marynarza” wyłączono, zgodnie ze wskazaniami rezolucji VII przyjętej na 94 sesji MOP w 2006 r., osoby niebędące członkami załogi, które zwykle pracują na lądzie, ale okazjonalnie mogą być zaangażowane do wykonania jakiejś pracy na statku. Osoby takie nie będą musiały ubiegać się o książeczkę żeglarską lub świadectwo zdrowia w przypadku zaangażowania na statku.
Klauzula 2 lit. c	Określenie „marynarz” oznacza każdą osobę zatrudnioną, zaangażowaną do pracy lub pracującą w jakimkolwiek charakterze na	T	Art. 2 pkt 3 projektu ustawy	Ilekcioć w ustawie jest mowa o: 3) marynarzu – należy przez to rozumieć osobę posiadającą kwalifikacje zawodowe określone w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o	

	statku, do którego ma zastosowanie niniejsza umowa			bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm. <sup>8)</sup> ), zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim”, a także każdą inną osobę zatrudnioną na statku, za wyjątkiem osoby, która wykonuje okazjonalnie i krótkookresowo na statku pracę niezwiązaną z żeglugą morską;	
Klauzula 2 lit. d	Określenie „armator” oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę, taką jak osoba zarządzająca statkiem, agenta lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i, przejmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć zadania i obowiązki nałożone na armatorów zgodnie z niniejszą Umową bez względu na to, czy	T	Art. 2 pkt 1 projektu ustawy	Ileć w ustawie jest mowa o: 1) armatorze – należy przez to rozumieć armatora w rozumieniu ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758 i 1014 ) oraz właściciela statku albo zarządzającego statkiem, agenta lub czarterującego statek bez załogi, który przejęła od właściciela statku odpowiedzialność za jego eksploatację oraz przyjął obowiązki armatora wynikające z ustawy i ponosi wyłączną odpowiedzialność z tego tytułu bez względu na to, czy jakkolwiek inny podmiot wypełnia niektóre obowiązki w imieniu armatora;	

<sup>8)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852 oraz z 2014 r. poz. 609 i 768.

	jakakolwiek inna organizacja lub osoba realizuje niektóre zadania lub wypełnia zobowiązania w imieniu armatora.				
Klauzula 6 ust.1	Marynarze, którzy nie ukończyli 18 roku życia, nie mogą pracować w nocy. Do celów niniejszej klauzuli »noc« definiuje się zgodnie z prawem krajowym i przyjętą praktyką. Noc obejmuje co najmniej dziewięć kolejnych godzin, licząc najpóźniej od północy i kończąc nie wcześniej niż o piątej rano.	T	Art. 52 ust. 2 projektu ustawy	2. Młodociany nie może wykonywać pracy w porze nocnej, obejmującej okres 9 godzin kolejno następujących po sobie, włączając w to czas między godziną 24 <sup>00</sup> a godziną 5 <sup>00</sup> .	
Klauzula 6 ust. 2	Właściwy organ może wprowadzić wyjątek od obowiązku ścisłego przestrzegania ograniczeń dotyczących pracy w godzinach nocnych, w przypadku gdy: a) zaszkodziłoby to skutecznemu wyszkoleniu marynarzy zgodnie z przyjętymi programami i harmonogramami; lub b) marynarze objęci wyjątkiem muszą	T	Art. 52 ust. 5 projektu ustawy	5. Przepisów ust. 1-2 nie stosuje się, jeżeli wpływałoby to negatywnie na efektywność szkolenia młodocianych prowadzonego zgodnie programem szkolenia określonym na podstawie art. 74 ust. 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim.	



	wykonywać zadanie nocą z uwagi na jego szczególny charakter lub uznany program szkolenia, natomiast właściwy organ ustala, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, czy taka praca nie będzie powodowała uszczerbku na zdrowiu marynarzy ani nie pogorszy ich samopoczucia.				
Klauzula 6 ust.3	Zabrania się zatrudniania i angażowania marynarzy poniżej 18 roku życia oraz powierzania im pracy, jeżeli praca taka może zagrażać ich zdrowiu lub bezpieczeństwu. Rodzaje takiej pracy określają krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze, lub właściwy organ, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, zgodnie z odpowiednimi międzynarodowymi normami.	T	Art. 52 ust. 2, 5 i 6 projektu ustawy  Rozporządzenie Rady Ministrów z 24 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu prac	2. Młodociany nie może wykonywać pracy w porze nocnej, obejmującej okres 9 godzin kolejno następujących po sobie, włączając w to czas między godziną 24.00 a godziną 5.00. 5. Przepisów ust. 1-2 nie stosuje się, jeżeli wpływałoby to negatywnie na efektywność szkolenia młodocianych prowadzonego zgodnie programem szkolenia określonym na podstawie art. 74 ust. 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim. 6. Praca, o której mowa w ust. 5, nie może powodować zagrożenia dla życia, zdrowia i rozwoju psychofizycznego młodocianego.	

			wzbronionych młodocianym i warunków ich zatrudniania przy niektórych z tych prac (Dz. U. Nr 200, poz. 2047) (wraz ze zmianami z 2005 i 2006 r.)	
Klauzula 13 ust. 1	Marynarze nie mogą pracować na statku, jeżeli nie posiadają świadectwa zdrowia potwierdzającego ich przydatność do wykonywanych obowiązków	T	Art. 3 ust. 2 pkt 2 projektu ustawy	2. Marynarz może być zatrudniony na statku, jeżeli posiada: (...) 2) ważne świadectwo zdrowia (...).
Klauzula 13 ust. 2	Wyjątki dopuszcza się wyłącznie w sytuacjach przewidzianych niniejszą umową.	T	Art. 6 ust. 3 projektu ustawy	3. W nagłych przypadkach dyrektor urzędu morskowego właściwy dla portu macierzystego statku może zezwolić marynarzowi na podjęcie pracy bez ważnego świadectwa zdrowia, do czasu zawinięcia do portu, w którym marynarz może otrzymać świadectwo zdrowia od uprawnionego lekarza, pod warunkiem, że okres zezwolenia nie przekracza 3 miesięcy a jego świadectwo zdrowia niedawno utraciło ważność.
Klauzula 13	Właściwy organ wymaga, by	T	Art. 3 ust. 2 pkt 2	2. Marynarz może być zatrudniony na

ust. 3	przed podjęciem pracy na statku marynarze posiadali ważne świadectwo zdrowia, potwierdzające ich przydatność do wykonywania konkretnej pracy na morzu.		projektu ustawy	statku, jeżeli posiada: (...) 2) ważne świadectwo zdrowia (...).	
Klauzula 13 ust. 4	W celu zagwarantowania, by świadectwa zdrowia odzwierciedlały faktyczny stan zdrowia marynarzy w odniesieniu do obowiązków, które mają oni wykonywać, właściwy organ, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy oraz uwzględniając odpowiednio mające zastosowanie wytyczne międzynarodowe, określa charakter badania lekarskiego i świadectwa zdrowia.	T	Art. 5 ust. 8 projektu ustawy	8. Minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia: 1) zakres badań lekarskich przeprowadzanych w celu wydania świadectwa zdrowia oraz warunki ich przeprowadzania, 2) wzór świadectwa zdrowia - biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia prawidłowego i kompleksowego przebiegu badań lekarskich oraz konieczność posiadania przez marynarzy odpowiedniego stanu zdrowia do wykonywania pracy na statku, uwzględniając Wytyczne Międzynarodowej Organizacji Pracy i Międzynarodowej Organizacji Morskiej dotyczące badań lekarskich marynarzy oraz wymagania określone w Konwencji STCW.	
Klauzula 13 ust. 5	Niniejsza umowa nie narusza postanowień	T	Art. 4 ust. 14 projektu ustawy o	14. Świadectwo zdrowia wydane w innym państwie uznaje się za	

	<p>Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., z późniejszymi zmianami (zwanej „konwencją STCW”). Właściwy organ zobowiązany jest przyjąć świadectwo zdrowia wydane zgodnie z wymaganiami konwencji STCW do celów ust. 1 i 2 niniejszej klauzuli. Tak samo przyjmuje się świadectwo zdrowia spełniające zasadniczo te wymagania w przypadku marynarzy nieobjętych konwencją STCW.</p>			<p>równoważne ze świadectwem 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. Nr 39, poz. 201, z późn. zm), zwanej dalej „Konwencją STCW”.</p>	
<p>Klauzula 13 ust. 6</p>	<p>Świadectwo zdrowia musi być wystawione przez wykwalifikowanego lekarza lub, w przypadku świadectwa dotyczącego wyłącznie wzroku, przez osobę uznawaną przez właściwy organ za posiadającą kwalifikacje do wydawania takich świadectw. Lekarze wydający opinię w ramach procedur badań lekarskich</p>	<p>T</p>	<p>Art. 4 ust. 4 i 5 projektu ustawy</p>	<p>4. Stan zdrowia marynarza potwierdza orzeczenie lekarskie wydawane w formie świadectwa zdrowia, podpisane przez uprawnionego lekarza. 5. Do przeprowadzania badań w celu wydawania świadectw zdrowia uprawnieni są lekarze posiadający specjalizację w dziedzinie medycyny morskiej i tropikalnej, medycyny pracy lub medycyny transportu, spełniający dodatkowe wymagania kwalifikacyjne określone w trybie art.</p>	

	muszą być całkowicie niezależni zawodowo.			229 § 8 Kodeksu pracy.	
Klauzula 13 ust. 7	Marynarzom, którym odmówiono wydania świadectwa zdrowia lub których poddano ograniczeniom pod względem zdolności do pracy, zwłaszcza w odniesieniu do czasu pracy, dziedziny lub zakresu działalności gospodarczej, należy umożliwić poddanie się kolejnemu badaniu przez innego niezależnego lekarza lub niezależnego biegłego ds. medycznych.	T	Art. 5 ust. 1 projektu ustawy	1. Marynarzowi, którego uznano za niezdolnego do pracy na statku, lub u którego została stwierdzona ograniczona zdolność do pracy, w szczególności w odniesieniu do czasu pracy lub zakresu obowiązków, przysługuje prawo do wykonania ponownego badania lekarskiego.	
Klauzula 13 ust. 8	Każde świadectwo zdrowia potwierdza w szczególności, że: a) marynarz ma wystarczająco dobry słuch, wzrok oraz posiada zdolność rozpoznawania kolorów, w przypadku gdy jego zdolność do pracy uzależniona jest od zdolności rozpoznawania kolorów; oraz b) marynarz nie cierpi na dolegliwość, która podczas wykonywania pracy na morzu może ulec	T	Art. 4 ust. 10 oraz ust. 11 projektu ustawy	10. Badanie w zakresie dotyczącym zdolności do rozpoznawania kolorów jest ważne w okresie nie dłuższym niż 6 lat. 11. W świadectwie zdrowia stwierdza się zdolność lub brak zdolności marynarza do pracy na określonym stanowisku oraz ograniczenia dotyczące zdolności do pracy, w szczególności w odniesieniu do czasu pracy lub zakresu obowiązków, jeżeli takie występują.	

	zaostrzeniu lub skutkować niezdolnością marynarza do służby, lub zagrażać zdrowiu innych osób na pokładzie.				
Klauzula 13 ust. 9	O ile nie jest wymagany krótszy okres, z uwagi na szczególny charakter zadań, które ma wykonywać dany marynarz, lub stosownie do wymagań konwencji STCW: a) okres ważności świadectwa zdrowia wynosi najwyżej dwa lata, chyba że marynarz nie ukończył 18 roku życia, kiedy to maksymalny okres ważności świadectwa wynosi 1 rok; b) okres ważności świadectwa potwierdzającego zdolność rozpoznawania kolorów wynosi najwyżej sześć lat.	T	Art. 4 ust. 8-10 projektu ustawy	8. Świadectwo zdrowia wydaje się na 2 lata, a w przypadku gdy osoba ubiegająca się o zatrudnienie na statku nie ukończyła 18 lat, świadectwo zdrowia wydaje się na 1 rok. 9. Marynarzowi, który ukończył 50 lat oraz 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. 10. Badanie w zakresie dotyczącym zdolności do rozpoznawania kolorów jest ważne w okresie nie dłuższym niż 6 lat.	
Klauzula 13 ust. 10	W nagłych sytuacjach właściwy organ może zezwolić marynarzowi na pracę bez ważnego	T	Art. 6 ust. 3 projektu ustawy	3. W nagłych przypadkach dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku może zezwolić marynarzowi na podjęcie pracy bez	

	<p>świadczenia zdrowia do czasu zawinięcia do portu, w którym marynarz może otrzymać świadectwo zdrowia od wykwalifikowanego lekarza, pod warunkiem że:</p> <p>a) okres takiego zezwolenia nie przekracza trzech miesięcy; oraz</p> <p>b) marynarz posiada świadectwo zdrowia, które niedawno utraciło ważność.</p>			<p>ważnego świadectwa zdrowia, do czasu zawinięcia do portu, w którym marynarz może otrzymać świadectwo zdrowia od uprawnionego lekarza, pod warunkiem, że okres zezwolenia nie przekracza 3 miesięcy a jego świadectwo zdrowia niedawno utraciło ważność.</p>	
Klauzula 13 ust. 11	<p>Jeżeli okres ważności świadectwa wygasa w trakcie rejsu, świadectwo zachowuje ważność do czasu zawinięcia do kolejnego portu, w którym marynarz może otrzymać świadectwo zdrowia od wykwalifikowanego lekarza, pod warunkiem że okres ten nie przekracza trzech miesięcy.</p>	T	Art. 6 ust. 2 projektu ustawy	<p>2. W przypadku utraty ważności świadectwa zdrowia w trakcie trwania podróży morskiej, marynarz może kontynuować pracę na statku do czasu zawinięcia statku do najbliższego portu, w którym marynarz może uzyskać świadectwo zdrowia, z tym że okres pracy na statku bez ważnego świadectwa zdrowia nie może przekroczyć 3 miesięcy.</p>	
Klauzula 13 ust. 12	<p>Świadectwa zdrowia marynarzy pracujących na statkach odbywających zazwyczaj rejsy międzynarodowe muszą być sporządzone przynajmniej w języku angielskim</p>	T	Art. 4 ust. 12 projektu ustawy	<p>12. Świadectwo zdrowia sporządza się w języku polskim i angielskim.</p>	

Klauzula 16	Każdy marynarz ma prawo do corocznego płatnego urlopu. Wymiar corocznego płatnego urlopu oblicza się na podstawie co najmniej 2,5 dni kalendarzowych na miesiąc zatrudnienia, pomniejszając go proporcjonalnie za niepełne miesiące.	T	Art. 53 ust. 1 oraz ust. 4 projektu ustawy	<p>1. Wymiar płatnego urlopu wypoczynkowego wynosi 2,5 dnia z upływem każdego miesiąca zatrudnienia.</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>	
-------------	--	---	--	---	--



TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU		Projekt ustawy o pracy na morzu			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH		Dyrektywa 1999/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 grudnia 1999 r. dotycząca egzekwowania przepisów odnoszących się do godzin pracy marynarzy na pokładach statków zawijających do portów Wspólnoty (Dz. Urz. UE L z dnia 20.01.2000 r.)			
WYJAŚNIENIE TERMINU WEJŚCIA W ŻYCIE PROJEKTU / ÓW					
JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISU UE	KONIECZNOŚĆ WDROŻENIA T / N	JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISU/ÓW PROJEKTU USTAWY	UZASADNIENIE
Art. 1 ust. 1	1. Celem niniejszej dyrektywy jest zapewnienie mechanizmu sprawdzania i egzekwowania stosowania przepisów ustanowionych dyrektywą 1999/63/WE przez statki zawijające do portów Państw Członkowskich w celu polepszenia bezpieczeństwa na morzu, warunków pracy oraz zdrowia i bezpieczeństwa marynarzy pracujących na pokładach statków.	N	-	-	
Art. 1 ust. 2	2. Państwa Członkowskie podejmują właściwe środki w celu zapewnienia, że statki niezarejestrowane na ich terytorium lub niepływające pod ich banderą przestrzegają klauzul 1-12 Umowy załączonej	T	§ 1 Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28	Rozporządzenie określa: 1) sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu; 2) tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu; 3) zakres i sposób	

	do dyrektywy 1999/63/WE.		marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. z 2012 r., poz. 597 z późn. zm.)	przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji; 4) listę dokumentów podlegających inspekcji; 5) czynniki nadrzędne i nieprzewidziane okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji dodatkowej; 6) sposób kwalifikowania statków do inspekcji; 7) okoliczności przeprowadzania inspekcji bardziej szczegółowej; 8) szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wstrzymanie operacji; 9) szczegółowe kwalifikacje wymagane od inspektora inspekcji państwa portu; 10) wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa portu; 11) sposób przekazywania informacji, o których mowa w art. 60 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej "ustawą"; 12) wzory decyzji, o których mowa w art. 43 ust. 1 i 6, art. 45 ust. 1, art. 46 ust. 1 i 3, art.	
--	--------------------------	--	--	--	--

				48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 i 6 oraz w art. 54 ust. 1 ustawy.	
			Art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)	1. W celu zapewnienia spełnienia przez statek o polskiej przynależności wymagań, o których mowa w art. 11, oraz wymagań Kodeksu ISM, statek podlega inspekcji państwa bandery przeprowadzanej przez organy inspekcyjne w zakresie, terminach i trybie określonych w ustawie, umowach międzynarodowych oraz przepisach ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.).	
Art. 2 lit. a)	Do celów niniejszej dyrektywy: a) "statek" oznacza każdą jednostkę pływającą, będącą własnością publiczną lub prywatną, która prowadzi działalność handlową na morzu. Definicja ta nie dotyczy statków rybackich;	T	Art. 2 § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 758)	§ 1. Statkiem morskim jest każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej, zwane dalej „statkiem”.	

			<p>Art. 5 pkt 1) ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)</p> <hr/> <p>Art. 35 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)</p>	<p>1) statku - należy przez to rozumieć urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również: wodoloty, poduszki, statki podwodne i ruchome platformy wiertnicze, chyba że powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej;</p> <hr/> <p>1. Statki o obcej przynależności zawijające do polskich portów podlegają inspekcji państwa portu przeprowadzanej przez organ inspekcyjny.</p>	
Art. 2 lit. b)	b) "właściwy organ" oznacza organy wyznaczone przez Państwo Członkowskie do pełnienia funkcji określonych niniejszą dyrektywą;	T	Art. 94 ust. 1 projektu ustawy	1. Warunki pracy i życia na statku kontrolują organy inspekcyjne, o których mowa w art. 18 ust. 2 ustawy o bezpieczeństwie morskim, na podstawie przepisów tej ustawy, oraz organy Państwowej Inspekcji Pracy	

				<p>zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy (Dz. U. z 2012 r., poz. 404, z późn. zm.), zwaną dalej „ustawą o Państwowej Inspekcji Pracy”.</p>	
			<p>Art. 35 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)</p>	<p>1. Statki o obcej przynależności zawijające do polskich portów podlegają inspekcji państwa portu przeprowadzanej przez organ inspekcyjny. 2. Organami inspekcyjnymi, o których mowa w ust. 1, są dyrektorzy urzędów morskich.</p>	
Art. 2 lit. c)	<p>c) "inspektor" oznacza pracownika sektora publicznego lub inną osobę należycie upoważnioną przez właściwy organ Państwa Członkowskiego do przeprowadzania inspekcji warunków pracy na pokładzie i podległą temu właściwemu organowi;</p>	T	<p>Art. 94 ust. 2 projektu ustawy</p>	<p>2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, o których mowa w ust. 1, mając na uwadze konieczność zapewnienia odpowiednich warunków życia i pracy na statkach morskich o polskiej przynależności.</p>	

			Art. 35 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)	4. Inspektorem inspekcji państwa portu może być osoba, która posiada kwalifikacje i doświadczenie z zakresu wymagań dotyczących bezpieczeństwa statków określonych przez umowy międzynarodowe oraz wiedzę dotyczącą procedur przeprowadzania inspekcji państwa portu.	
Art. 2 lit. d)	d) "skarga" oznacza jakąkolwiek informację lub sprawozdanie przedłożone przez członka załogi, organizację zawodową, stowarzyszenie, związek zawodowy lub, ogólnie, każdą osobę posiadającą interes w bezpieczeństwie na statku, w tym interes w bezpieczeństwie lub zdrowiu jego załogi.	T	Art. 96 ust. 1 projektu ustawy	1. Marynarz ma prawo do składania skarg dotyczących niezapewnienia właściwych warunków pracy i życia na statku, zgodnych z wymaganiami określonymi w Konwencji MLC.	
			Art. 121 pkt 8) projektu ustawy	W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm. <sup>1)</sup> ) wprowadza się następujące zmiany:  8) po art. 56 dodaje się art. 56a w brzmieniu:	

<sup>1)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852 oraz z 2014 r. poz. 609 i 768.

			<p>Art. 56 ust.1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)</p>	<p>„56a. 1. Członek załogi statku może poinformować organ inspekcyjny o naruszeniu wymagań określonych w konwencji MLC, w tym praw marynarzy. W takim przypadku inspektor organu inspekcyjnego podejmuje działania w celu wstępnej oceny otrzymanej informacji (skargi), z zapewnieniem poufności informacji i bez ujawniania tożsamości podmiotu składającego informację”.</p>	
				<p>1. Podmioty zainteresowane bezpieczeństwem statku mogą poinformować właściwy organ inspekcyjny, o tym że:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) stan statku wykazuje braki, które mogą zagrażać jego bezpieczeństwu lub bezpieczeństwu osób na nim przebywających;</li> <li>2) statek nie spełnia wymagań w zakresie warunków życia i pracy na morzu;</li> <li>3) statek może stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego.</li> </ol>	

Art. 3	<p>Bez uszczerbku dla art. 1 ust 2, jeśli Państwo Członkowskie, do którego portu zawinie dobrowolnie statek w zwykłych celach handlowych lub transportowych, otrzyma skargę, której nie uzna za oczywiście bezzasadną, lub uzyska dowód, że dany statek nie spełnia norm określonych w dyrektywie 1999/63/WE, sporządza ono sprawozdanie dla rządu państwa, w którym ten statek jest zarejestrowany, a gdy inspekcja przeprowadzona zgodnie z art. 4 dostarczy odpowiednich dowodów, Państwo Członkowskie podejmuje środki konieczne do zapewnienia, że wszelkie warunki na pokładzie w sposób oczywisty zagrażające bezpieczeństwu lub zdrowiu załogi są poprawione. Tożsamość osoby składającej sprawozdanie lub skargę nie może zostać ujawniona kapitanowi lub właścicielowi statku.</p>	T	Art. 96 ust. 1 - 3 projektu ustawy	<p>1. Marynarz ma prawo do składania skarg dotyczących niezapewnienia właściwych warunków pracy i życia na statku, zgodnych z wymaganiami określonymi w Konwencji MLC.</p> <p>2. Zakazane są wszelkie formy stosowania represji oraz podejmowania jakichkolwiek niekorzystnych działań w stosunku do marynarza w związku ze złożoną przez niego skargą.</p> <p>3. Osoba, do której marynarz złożył skargę jest obowiązana do zapewnienia poufności źródła otrzymanej skargi.</p>	
			Art. 121 pkt 8) projektu ustawy	<p>W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.<sup>2)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>8) po art. 56 dodaje się art. 56a w brzmieniu:</p>	

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852 oraz z 2014 r. poz. 609 i 768.



			<p>Art. 56 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)</p> <hr/> <p>§ 25 a ust. 1 - 6</p>	<p>„56a. 1. Członek załogi statku może poinformować organ inspekcyjny o naruszeniu wymagań określonych w konwencji MLC, w tym praw marynarzy. W takim przypadku inspektor organu inspekcyjnego podejmuje działania w celu wstępnej oceny otrzymanej informacji (skargi), z zapewnieniem poufności informacji i bez ujawniania tożsamości podmiotu składającego informację”..</p> <p>1. Podmioty zainteresowane bezpieczeństwem statku mogą poinformować właściwy organ inspekcyjny, o tym że:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) stan statku wykazuje braki, które mogą zagrażać jego bezpieczeństwu lub bezpieczeństwu osób na nim przebywających;</li> <li>2) statek nie spełnia wymagań w zakresie warunków życia i pracy na morzu;</li> <li>3) statek może stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego.</li> </ol>	
--	--	--	---	--	--

			<p>rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. z 2012 r., poz. 597)</p>	<p>1. W przypadku gdy przekazywana przez marynarza informacja, o której mowa w art. 56 ust. 1 ustawy, dotyczy naruszenia wymogów Konwencji MLC, wstępna ocena, o której mowa w art. 56 ust. 2 ustawy, obejmuje stwierdzenie, czy skorzystano ze statkowych procedur wnoszenia skarg przewidzianych w prawie 5.1.5 Konwencji MLC, jeżeli zostały one przyjęte.</p> <p>2. Inspektor podejmuje wszelkie działania, aby skarga została rozpatrzona na statku zgodnie z procedurami i instrukcjami, o których mowa w § 3 ust. 2.</p> <p>3. W przypadku gdy w wyniku wstępnej oceny, o której mowa w ust. 1, lub w wyniku inspekcji zostaną stwierdzone uchybienia uzasadniające zatrzymanie statku, organ inspekcyjny zatrzymuje statek.</p> <p>4. W przypadku gdy nie została wydana decyzja o zatrzymaniu statku, a skarga marynarza dotycząca naruszenia</p>	
--	--	--	---	--	--

				<p>wymogów Konwencji MLC nie została rozpatrzona na statku, inspektor niezwłocznie powiadamia o tym właściwe organy państwa bandery statku, zwracając się o ustosunkowanie się w określonym terminie do stwierdzonych uchybień i przedstawienie planu działań naprawczych.</p> <p>5. W przypadku gdy nie udało się rozstrzygnąć skargi w wyniku działań podjętych zgodnie z ust. 4, aby zapewnić przechowywanie informacji oraz poinformowanie stron, które mogłyby być zainteresowane skorzystaniem z procedur przewidzianych prawem, organ inspekcyjny, w sprawach objętych zakresem Konwencji MLC, przekazuje kopię raportu z inspekcji, wraz z otrzymanymi w wyznaczonym terminie odpowiedziami właściwych organów państwa bandery statku, Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy oraz reprezentatywnym organizacjom zrzeszającym</p>	
--	--	--	--	---	--

			<p>odpowiednio marynarzy lub armatorów.</p> <p>6. Do dnia 1 kwietnia każdego roku organ inspekcyjny przekazuje Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy informację o liczbie skarg, które wpłynęły w danym roku, oraz sposobie ich załatwienia, w szczególności o liczbie skarg uznanych za bezzasadne oraz liczbie skarg uznanych za zasadne, w tym załatwionych i niezałatwionych, a także informację o liczbie zatrzymań statków, których przyczyną były uchybienia z zakresu Konwencji MLC.</p>	
			<p>§ 12 pkt 4) rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. z 2012 r., poz. 597)</p>	<p>§ 12. Wybierając statki do przeprowadzania inspekcji, bierze się pod uwagę: (...) 4) informacje pochodzące z systemu THETIS, uwzględniające wytyczne zawarte w załączniku I do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady</p>

				2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57).	
Art. 4 ust. 1	<p>1. Podczas przeprowadzania inspekcji w celu otrzymania dowodów stwierdzających, że statek nie spełnia wymagań dyrektywy 1999/63/WE, inspektor ustala, czy:</p> <p>– tabela organizacji pracy na statku jest przygotowana w języku lub językach roboczych danego statku oraz w języku angielskim zgodnie ze wzorem przedstawionym w załączniku I, lub w innej równoważnej formie, i wywieszona jest na pokładzie w łatwo dostępnym miejscu;</p>	T	Art. 50 ust. 1 oraz ust. 4 projektu ustawy	<p>1. Na statku prowadzi się ewidencję czasu pracy i odpoczynku dla każdego marynarza. Ewidencję prowadzi się w języku polskim i angielskim. Nadzór nad ewidencją czasu pracy i odpoczynku prowadzi kapitan.</p> <p>4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia ewidencji czasu pracy i odpoczynku oraz wzór formularza do prowadzenia ewidencji czasu pracy i odpoczynku marynarza, kierując się koniecznością</p>	

	<p>– zapisy godzin pracy marynarzy lub godzin odpoczynku sporządzone są w języku lub językach roboczych statku oraz w języku angielskim, zgodnie ze wzorem przedstawionym w załączniku II, lub w innej równoważnej formie, i znajdują się na pokładzie, oraz istnieje dowód, że zapisy te zostały potwierdzone przez właściwy organ państwa, w którym statek jest zarejestrowany.</p>	T.	Art. 51 ust. 1 -2 projektu ustawy	<p>prawidłowego dokonywania rozliczeń czasu pracy i odpoczynku marynarzy.</p> <hr/> <p>1. Kapitan jest obowiązany umieścić w dostępnym miejscu na statku informację o rozkładzie czasu pracy dla każdego stanowiska na statku, obejmującą:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) czas pracy na statku w morzu;</li> <li>2) czas pracy podczas postoju statku w porcie;</li> <li>3) maksymalną ilość godzin pracy.</li> </ol> <p>2. Informacje, o których mowa w ust. 1, sporządza się w języku polskim i angielskim.</p>	
			Art. 95 ust. 10 projektu ustawy	<p>10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia tryb wykonywania kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy, mając na uwadze skuteczność kontroli oraz właściwe wykorzystanie jej</p>	

			<p>Art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)</p>	<p>wyników.</p> <hr/> <p>1. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję wstępną w celu sprawdzenia czy statek posiada wymagane w umowach międzynarodowych dokumenty dotyczące bezpieczeństwa i ochrony statku, ochrony środowiska morskiego, kontroli ogólnego stanu statku, w tym warunków życia i pracy na statku oraz czy uchybienia wykazane podczas poprzedniej inspekcji państwa portu zostały usunięte.</p> <hr/> <p>§ 1. Wszystkie dokumenty wymagane dla statku powinny być przechowywane na statku i okazywane na żądanie upoważnionych władz.  § 2. Za kompletność i aktualność dokumentów oraz prawidłowość wpisów w dziennikach odpowiada kapitan.</p>	
			<p>Art. 51 § 1 - 2. ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 758)</p>		

			<p>§ 6 pkt 1 – 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 czerwca 2004 r. w sprawie prowadzenia dzienników statku o polskiej przynależności (Dz. U. z 2004 r. Nr 162 poz. 1696)</p>	<p>§ 1. Dziennik oraz inne dokumenty zawierające dane dotyczące statku należy dostarczyć wraz z wnioskiem o poświadczenie dziennika do dyrektora urzędu morskiego.</p> <p>2. Dziennik powinien być zarejestrowany i opatrzony numerem nadanym przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku.</p> <p>3. Numer dziennika oraz miejsce i datę dokonania rejestracji dziennika wpisuje się w oznaczonych miejscach i opatruje pieczęcią rejestrującego urzędu oraz podpisem dyrektora urzędu morskiego lub osoby przez niego upoważnionej.</p> <p>4. Dyrektor urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku poświadcza dziennik w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku.</p> <p>5. W przypadku gdy dzienniki są poświadczane za granicą, informacje dotyczące</p>	
--	--	--	---	--	--



				dokonanych poświadczeń dzienników konsul Rzeczypospolitej Polskiej przekazuje w terminie 30 dni Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Gdyni.	
Art. 4 ust. 2	2. W przypadku otrzymania skargi lub gdy inspektor na podstawie swoich obserwacji na pokładzie stwierdzi, że marynarze są przemęczeni, inspektor przeprowadza bardziej szczegółową inspekcję, zgodnie z ust. 1, w celu określenia, czy zarejestrowane godziny pracy i odpoczynku odpowiadają normom określonym w dyrektywie 1999/63/WE oraz czy są należycie przestrzegane, biorąc pod uwagę inne informacje dotyczące działania statku.	T	Art. 99 ust. 2 projektu	2. W przypadku gdy marynarz złożył skargę do organu inspekcyjnego, inspektor inspekcji państwa bandery podejmuje działania w celu wstępnej oceny otrzymania skargi.	
			Art. 51 ust. 1 -2 projektu ustawy	1. Kapitan jest obowiązany umieścić w dostępnym miejscu na statku informację o rozkładzie czasu pracy dla każdego stanowiska na statku, obejmującą: 1) czas pracy na statku w morzu; 2) czas pracy podczas postoju statku w porcie; 3) maksymalną ilość godzin pracy lub minimalną ilość godzin odpoczynku. 2. Informacje, o których mowa w ust. 1, sporządza się w	

				języku polskim i angielskim.	
Art. 5 ust. 1	1. Jeśli inspekcja lub bardziej szczegółowa inspekcja wykaże, iż statek nie spełnia wymagań dyrektywy 1999/63/WE, Państwo Członkowskie podejmuje środki konieczne do zapewnienia, że wszelkie warunki na pokładzie, które zagrażają bezpieczeństwu lub zdrowiu marynarzy zostały poprawione. Środki te mogą polegać na zakazie opuszczenia portu do czasu poprawienia wykrytych uchybień lub do czasu, aż marynarze dostatecznie odpoczną.	T	Art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)  Art. 121 pkt 6) lit. a) projektu ustawy o pracy na statkach morskich	1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji, że: 1) stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających lub dla środowiska morskiego, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, biorąc pod uwagę stopień stworzonego zagrożenia, zatrzymuje statek lub wstrzymuje operacje, podczas których zostały stwierdzone nieprawidłowości, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć;  W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 611) wprowadza się następujące zmiany:  6) w art. 43: a) ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa	

				<p>statku, osób na nim przebywających lub dla środowiska morskiego, albo gdy warunki życia i pracy marynarzy na statku stwarzają wyraźne zagrożenie dla ich bezpieczeństwa, zdrowia lub ochrony lub występują uchybienia stanowiące poważne lub powtarzające się naruszenie wymagań określonych w Konwencji MLC organ inspekcyjny, w drodze decyzji, biorąc pod uwagę stopień stworzonego zagrożenia, zatrzymuje statek lub wstrzymuje operacje, podczas których zostały stwierdzone nieprawidłowości, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć;"</p>	
Art. 5 ust. 2	2. Jeśli istnieją niezbite dowody na to, że służba wachtowa jest nadmiernie zmęczona na pierwszej lub kolejnych wachtach, Państwo Członkowskie zapewnia, że dany statek nie opuści portu, dopóki wszelkie uchybienia nie	T	Art. 99 ust. 7 projektu ustawy	6. W przypadku, gdy nie udało się rozstrzygnąć skargi w wyniku działań podjętych zgodnie z ust. 5, organ inspekcyjny może, w drodze decyzji, zatrzymać statek w porcie, a o złożonej skardze poinformować właściwe orga-	

	zostaną poprawione, lub do czasu, aż właściwi marynarze dostatecznie odpoczną.		Art. 121 pkt 6) lit. b) projektu ustawy	<p>nizacje zrzeszające odpowiednio marynarzy lub armatorów oraz Państwową Inspekcję Pracy albo Państwową Inspekcję Sanitarną.</p> <p>W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.<sup>3)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>6) w art. 43:</p> <p>b) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu: „4a. W przypadku wydania decyzji o zatrzymaniu statku ze względu na poważne lub powtarzające się naruszenia wymagań określonych w Konwencji MLC, lub z uwagi na to, że warunki życia i pracy marynarzy na statku stwarzają wyraźne zagrożenie dla ich bezpieczeństwa, zdrowia lub ochrony, organ inspekcyjny niezwłocznie powiadamia o tym administrację państwa bandery zwracając się z prośbą o ustosunkowanie się w</p>	
--	--	--	--	--	--

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852 oraz z 2014 r. poz. 609 i 768.

				określonym terminie do stwierdzonych uchybień oraz informując o możliwości udziału w inspekcji jej przedstawiciela. Organ inspekcyjny niezwłocznie informuje również reprezentatywne organizacje zrzeszające odpowiednio marynarzy lub armatorów w państwie portu.”;	
Art. 6 ust. 1	1. W przypadku gdy statek ma zakaz opuszczenia portu zgodnie z art. 5, właściwy organ Państwa Członkowskiego informuje kapitana, właściciela lub armatora, administrację państwa, pod banderą którego dany statek pływa, lub państwa, w którym statek jest zarejestrowany, lub konsula, a w przypadku jego nieobecności najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne danego państwa o rezultatach inspekcji określonej w art. 4, o wszelkich decyzjach podjętych przez inspektora oraz o wymaganych działaniach naprawczych, tam gdzie to konieczne.	T	Art. 43 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.).  Art. 7	4. W przypadku wydania decyzji o zatrzymaniu statku organ inspekcyjny, niezwłocznie po zakończeniu inspekcji, doręcza decyzję kapitanowi statku, informując o jej wydaniu administrację państwa bandery statku albo konsula, bądź najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, a także, jeżeli ma to zastosowanie, podmioty, które wydały statkowi świadectwo klasy lub odpowiednie certyfikaty. Do decyzji o zatrzymaniu statku organ inspekcyjny załącza raport z przeprowadzonej inspekcji.	

			<p>ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz.758)</p> <hr/> <p>Art. 54 § 1. ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz.758)</p>	<p>Armatorem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym.</p> <hr/> <p>§ 1. Kapitan statku jest z mocy prawa przedstawicielem armatora i zainteresowanych ładunkiem w zakresie zwykłych spraw związanych z wykonywaniem żeglugi oraz zwykłym zarządzeniem statkiem i ładunkiem. W tych granicach kapitan może w imieniu armatora i zainteresowanych ładunkiem dokonywać poza portem macierzystym czynności prawnych oraz zastępować ich przed sądem.</p>	
Art. 6 ust. 2	2. Podczas przeprowadzania inspekcji przewidzianej niniejszą dyrektywą należy dołożyć wszelkich starań, by uniknąć nieuzasadnionego opóźnienia statku. Jeśli statek	T	Art. 43 ust. 11 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr	11. Przy wykonywaniu obowiązków organ inspekcyjny podejmuje wszelkie środki, aby uniknąć bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia statku w	

	<p>zostanie opóźniony bez powodu, właściciel lub armator są uprawnieni do otrzymania odszkodowania za poniesione straty lub szkody. W każdym przypadku domniemanego nieuzasadnionego opóźnienia ciężar dowodu spoczywa na właścicielu lub armatorze statku.</p>		<p>228, poz. 1368 z późn. zm.)</p> <hr/> <p>Art. 19 ust. 1 pkt 3) ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)</p> <hr/> <p>Art. 1 § 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r.</p>	<p>porcie. W przypadku gdy statek jest bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony, armatorowi statku przysługuje odszkodowanie, zgodnie z przepisami Kodeksu cywilnego. W każdym przypadku zarzutu bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia statku, ciężar dowodu spoczywa na armatorze statku.</p> <hr/> <p>1. Armator albo kapitan statku są obowiązani: (...) 3) na wezwanie organu inspekcyjnego, przedstawić niezwłocznie statek do inspekcji państwa bandery, przedłożyć żądane dokumenty dotyczące jego bezpieczeństwa oraz udzielić wszelkich informacji o stanie bezpieczeństwa statku; (...)</p> <hr/> <p>§ 2. W stosunkach cywilnoprawnych związanych z żeglugą morską stosuje się - w braku odpowiednich</p>	
--	---	--	--	---	--

			Kodeks morski (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz.758)	przepisów Kodeksu morskiego - przepisy prawa cywilnego.	
Art. 7 ust. 1	1. Właściciel lub armator statku bądź jego przedstawiciel w Państwie Członkowskim ma prawo do odwołania się od decyzji zatrzymania statku podjętej przez właściwy organ. Odwołanie nie powoduje zawieszenia decyzji o zatrzymaniu statku.	T	Art. 53 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.).	3. Armatorowi lub kapitanowi statku przysługuje prawo do wniesienia odwołania od decyzji o zatrzymaniu statku, wstrzymaniu operacji, zakazie używania statku lub o zakazie wejścia do portu, zgodnie z przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego.	
Art. 7 ust. 2	2. W tym celu Państwa Członkowskie ustanawiają i utrzymują właściwe procedury zgodne z ich ustawodawstwem krajowym.	T	Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2013 r. poz. 267)		
Art. 7 ust. 3	3. Właściwy organ informuje w odpowiedni sposób kapitana statku określonego w ust. 1 o prawie do odwołania.	T	Art. 107 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2013 r. poz. 267)	§ 1. Decyzja powinna zawierać: oznaczenie organu administracji publicznej, datę wydania, oznaczenie strony lub stron, powołanie podstawy prawnej, rozstrzygnięcie, uzasadnienie faktyczne i prawne, pouczenie, czy i w jakim trybie służy od niej	



				<p>odwołanie, podpis z podaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska służbowego osoby upoważnionej do wydania decyzji lub, jeżeli decyzja wydana została w formie dokumentu elektronicznego, powinna być opatrzona bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym za pomocą ważnego kwalifikowanego certyfikatu. Decyzja, w stosunku do której może być wniesione powództwo do sądu powszechnego lub skarga do sądu administracyjnego, powinna zawierać ponadto pouczenie o dopuszczalności wniesienia powództwa lub skargi.</p>	
Art. 8 ust. 1	<p>1. Państwa Członkowskie podejmują konieczne kroki w celu zapewnienia, na warunkach odpowiadających tym ustanowionym w art. 14 dyrektywy 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych</p>	T	<p>Komunikat Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2010 r. w sprawie międzynarodowego porozumienia administracji morskich państw Europy i Kanady w</p>	<p>Na podstawie art. 12 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2010 r. Nr 17, poz. 95), podaje się do publicznej wiadomości, w języku angielskim, Memorandum Paryskie z 1982 r.</p>	

<p>portów oraz żeglugi po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu)<sup>(5)</sup>, współpracy między ich odpowiednimi organami a odpowiednimi właściwymi organami innych Państw Członkowskich w celu zapewnienia skutecznego stosowania niniejszej dyrektywy oraz powiadamiają Komisję o ustanowionych przepisach.</p>	<p>sprawie regionalnego systemu portowej kontroli statków obcych bander zawijających do ich portów (Dz. Urz. z 2010 r. Nr 14, poz. 49)</p>	<p>uwzględniające poprawki nr 32 z dnia 1 maja 2010 r. - międzynarodowe porozumienie administracji morskich państw Europy i Kanady w sprawie regionalnego systemu portowej kontroli statków obcych bander zawijających do ich portów zawarte w ramach Konstytucji RP i Konwencji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (Dz. U. z 1961 r. Nr 14, poz. 74, z późn. zm.), stanowiące załącznik do komunikatu.</p>	
	<p>§ 10 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. z 2012 r. poz. 597 z późn. zm.)</p>	<p>2. Organy inspekcyjne prowadzą wymianę informacji i współpracują z właściwymi organami administracji morskiej oraz odpowiednimi władzami innych państw, Komisją Europejską i operatorem systemu THETIS.</p>	<p>System THETIS jest informacyjnym, wspomagającym realizację zadań inspekcji państwa portu systemem, który zawiera dane dotyczące inspekcji państwa portu przeprowadzanych w ramach Memorandum Paryskiego. System THETIS jest</p>

					zintegrowany z europejskim systemem bezpieczeństwa żeglugi SafeSeaNet.
Art. 8 ust. 2	2. Informacje w sprawie środków przyjętych na podstawie art. 4 i 5 są opublikowane zgodnie z procedurami określonymi w art. 15 akapit pierwszy dyrektywy 95/21/WE.	T	§ 2 ust. 1 – 3 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 8 lutego 2012 r. w sprawie sposobu postępowania w przypadku zatrzymania statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu (Dz. U. z 2012 r. poz. 180)	1. W przypadku zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu kapitan statku przekazuje właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego: 1) informację o tym fakcie, zgodnie z art. 30 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej "ustawą", w formie pisemnej, przy użyciu telefaksu lub poczty elektronicznej, a w szczególnych okolicznościach ustnie; 2) dokumenty dotyczące zatrzymania statku. 2. Właściwy dyrektor urzędu morskiego może wezwać kapitana lub armatora statku, o którym mowa w ust. 1, do złożenia dodatkowych wyjaśnień dotyczących stanu statku, stwierdzonych w wyniku inspekcji uchybień lub	

				<p>przebiegu inspekcji. 3. Kapitan statku, o którym mowa w ust. 1, niezwłocznie informuje właściwego dyrektora urzędu morskigo o każdej zmianie dotyczącej decyzji o zatrzymaniu statku.</p>	
			<p>§ 6 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 8 lutego 2012 r. w sprawie sposobu postępowania w przypadku zatrzymania statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu (Dz. U. z 2012 r. poz. 180)</p>	<p>1. Po każdym zatrzymaniu statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu właściwy dyrektor urzędu morskigo przeprowadza analizę zatrzymań statków znajdujących się w jego właściwości i przedstawia jej wyniki oraz propozycje działań naprawczych w tym zakresie ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, w celu zapewnienia spełniania wymagań dotyczących znajdowania się Rzeczypospolitej Polskiej na białej liście w sprawozdaniu Memorandum Paryskiego.</p>	

			<p>Art. 54 ust. 1 -2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.).</p>	<p>1. Organ inspekcyjny wydaje zakaz wejścia do portu statkowi o obcej przynależności, któremu organ inspekcyjny państwa członkowskiego Unii Europejskiej wydał zakaz wejścia do portu.</p> <p>2. O zakazie wejścia do portu statkowi, o którym mowa w ust. 1, organ inspekcyjny zawiadamia niezwłocznie państwa członkowskie Unii Europejskiej.</p>	<p>Zakaz wejścia do portu (<i>banning</i>) nie wynika z jednorazowej decyzji, ale jest konsekwencją kilku zatrzymań. Zakaz wejścia do portu wynika z decyzji wydanej kapitanowi lub armatorowi statku zgodnie z prawem Unii Europejskiej dotyczącym PSC, która skutkuje zakazem wejścia do wszystkich portów i kotwiczowisk państw członkowskich UE. W prawie Unii Europejskiej odpowiedzialność za zapewnienie wykonywania prawa w zakresie pozostawania statku w zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunkami życia i pracy na statku spoczywa na państwie bandery tego statku.</p>
--	--	--	--	--	---

Art. 9	Podczas inspekcji statku zarejestrowanego na terytorium lub pod banderą państwa, które nie podpisało Konwencji MOP nr 180 bądź Protokołu do Konwencji MOP nr 147, Państwa Członkowskie w chwili, gdy Konwencja i Protokół wejdą w życie, zapewnią, że statki te i ich załogi nie są traktowane na zasadach korzystniejszych w stosunku do statków pływających pod banderą państw, które podpisały Konwencję MOP nr 180, Protokół do Konwencji MOP nr 147, lub też oba te dokumenty.	T	<p>Art. 35 ust.1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.).</p> <hr/> <p>§ 4 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. z 2012 r. poz. 597 z późn. zm.)</p>	<p>1. Statki o obcej przynależności zawijające do polskich portów podlegają inspekcji państwa portu przeprowadzanej przez organ inspekcyjny.</p> <hr/> <p>§ 4. Inspektor, przeprowadzając inspekcję statku podnoszącego banderę państwa niebędącego stroną konwencji lub statku niepodlegającego konwencjom, stosuje wobec tego statku i jego załogi te same kryteria, jak wobec załogi i statku podnoszącego banderę państwa będącego stroną konwencji, zgodnie z wytycznymi zawartymi w załączniku 1 do Memorandum Paryskiego.</p>	
Art. 10 ust. 1	1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż dnia 30 czerwca 2002 r.	N	-	-	

Art. 10 ust. 2	2. Przepisy, określone w ust. 1, przyjęte przez Państwa Członkowskie, zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.	N	-	-	
Art. 10 ust. 3	3. Państwa Członkowskie niezwłocznie powiadomią Komisję o wszystkich przepisach prawa krajowego, które przyjmują dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą. Komisja poinformuje o tym pozostałe Państwa Członkowskie.	N	-	-	
Art. 11	Niniejszą dyrektywę stosuje się do statków niezarejestrowanych na terytorium, lub niepływających pod banderą Państwa Członkowskiego dopiero od dnia wejścia w życie Konwencji MOP nr 180 oraz dnia wejścia w życie Protokołu do Konwencji MOP nr 147.	N	-	-	
Art. 12	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w <i>Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich</i> .	N	-	-	

Art. 13	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.	N	-	-	



**TABELA ZBIEŻNOŚCI**

TYTUŁ PROJEKTU		Projekt ustawy o pracy na morzu			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH		Dyrektywa Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotycząca Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) – Załącznik: Umowa Europejska w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy (Dz. Urz. WE L 167 z dnia 02.07.1999, str. 33, z późn. zm.) – tekst jednolity			
WYJAŚNIENIE TERMINU WEJŚCIA W ŻYCIE PROJEKTU / ÓW					
JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISU UE	KONIECZNOŚĆ WDROŻENIA T / N	JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISU/ÓW PROJEKTU USTAWY	UZASADNIENIE
Art. 1	Celem niniejszej dyrektywy jest wprowadzenie w życie Porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy, zawartego w dniu 30 września 1998 r. przez organizacje reprezentujące przedstawicieli pracodawców i pracowników w sektorze morskim (ECSA oraz FST), wymienione w Załączniku do niniejszej dyrektywy.	N	-	-	
Art. 2	1. Państwa Członkowskie mogą utrzymać w mocy lub wprowadzić przepisy bardziej korzystne niż przepisy ustanowione niniejszą dyrektywą.	N	-	-	

	<p>2. Wykonanie niniejszej dyrektywy nie może w żadnym przypadku stanowić uzasadnienia dla obniżenia poziomu ochrony pracowników w obszarach objętych niniejszą dyrektywą. Nie narusza to uprawnień Państw Członkowskich i/lub przedstawicieli pracodawców i pracowników do przyjmowania w związku ze zmianą okoliczności przepisów ustawowych, wykonawczych lub układów zbiorowych pracy innych niż te, które obowiązują w czasie przyjmowania niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że spełnione są minimalne wymagania ustanawiane niniejszą dyrektywą.</p>				
Art. 3	<p>1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 30 czerwca 2002 r. lub najpóźniej do tej daty upewnią się, że przedstawiciele pracodawców i pracowników wprowadzili niezbędne środki w drodze zawarcia porozumienia,</p>	N	-	-	

	<p>przy czym Państwa Członkowskie są zobowiązane do podjęcia każdego niezbędnego środka umożliwiającego im w każdym czasie zagwarantowanie uzyskania celów przewidzianych niniejszą dyrektywą. Państwa Członkowskie niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.</p> <p>2. Wspomniane przepisy określone w akapicie pierwszym powinny zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to powinno towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.</p>				
Art. 4	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.	N	-	-	
Załącznik					
Klauzula 1 ust. 1	1. Umowa stosuje się do marynarzy na pokładzie każdego statku pełnomorskiego, niezależnie od tego, czy jest on własnością publiczną, czy prywatną, który jest zarejestrowany na terytorium Państwa Członkowskiego i który	T	Art. 1 ust. 2 i 3 projektu ustawy	2. Ustawę stosuje się do statków morskich, zwanych dalej „statkami” przeznaczonych lub używanych do prowadzenia działalności gospodarczej.	3. Do statków

	bierze udział w działalności handlowej na morzu. Do celów niniejszej umowy przyjmuje się, że statek, który jest wpisany w dwóch państwach, jest zarejestrowany w tym państwie, pod którego banderą pływa.		Art. 2 pkt 6 projektu ustawy	niekonwencyjnych ustawę stosuje się w zakresie w niej określonym.  6) statku niekonwencyjnym – należy przez to rozumieć statek, do którego nie ma zastosowania Konwencja o pracy na morzu, przyjęta przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. , w tym statek używany wyłącznie do celów naukowo-badawczych lub sportowych, statek pełniący wyłącznie specjalną służbę państwową, statek rybacki, statek uprawiający żeglugę śródlądową, statek uprawiający żeglugę na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej za wyjątkiem wyłącznej strefy ekonomicznej, jacht morski, a także platformę wiertniczą lub wydobywczą.	
Klauzula 1 ust. 2	2. W przypadku wątpliwości właściwy organ Państwa Członkowskiego rozstrzyga, czy statki mają być uznane za statki	N	-	-	Definicja statku wynika z ogólnie przyjętych przepisów m.in. Kodeksu morskiego.

	pełnomorskie lub biorące udział w działalności handlowej na morzu do celów niniejszej umowy. Należy zasięgnąć opinii związków armatorów i marynarzy.				
Klauzula 1 ust. 3	W przypadku wątpliwości, czy pewne kategorie osób można uważać za marynarzy do celów niniejszej Umowy, kwestię tę rozstrzyga właściwy organ w państwie członkowskim po konsultacji z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy. W tym kontekście należy odpowiednio uwzględnić rezolucję przyjętą na 94. (morskiej) sesji Konferencji ogólnej Międzynarodowej Organizacji Pracy, dotyczącą informacji o grupach zawodowych	T	Art. 2 pkt 3) projektu ustawy	Ilekcioć w ustawie jest mowa o: „3) marynarzu - należy przez to rozumieć osobę posiadającą kwalifikacje zawodowe określone w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 611), a także każdą inną osobę zatrudnioną na statku, z wyjątkiem osoby, która okazjonalnie wykonuje na statku pracę niezwiązaną z żeglugą morską;”	Podczas konsultacji publicznych zasięgnięto opinii organizacji armatorów i marynarzy co do kwestii rozstrzygnięcia, które z kategorii osób można uważać za marynarzy.
Klauzula 2 lit. a)	Do celów niniejszej umowy: a) wyrażenie "godziny pracy" oznacza czas, w którym marynarz jest zobowiązany do świadczenia pracy na rzecz statku;	T	Art. 43 ust. 1 projektu ustawy	1. Czasem pracy jest czas, w którym marynarz jest obowiązany wykonywać swoje obowiązki na statku zgodnie z marynarską umową o pracę.	
Klauzula 2 lit. b)	b) wyrażenie "godziny odpoczynku" oznacza czas poza godzinami pracy; wyrażenie to	T	Art. 45 ust. 1 projektu ustawy	1. Dobowy czas odpoczynku może zostać podzielony na dwie części, z których jedna nie	

	nie obejmuje czasu krótkich przerw w pracy;			może być krótsza niż 6 godzin, a przerwa między dwoma następującymi po sobie okresami odpoczynku nie może być dłuższa niż 14 godzin.	
Klauzula 2 lit. c)	c) określenie "marynarz" oznacza każdą osobę zatrudnioną, zaangażowaną do pracy lub pracującą w jakimkolwiek charakterze na statku, do którego ma zastosowanie niniejsza umowa;	T	Art. 2 pkt 3) projektu ustawy o pracy na statkach morskich	Ilekroć w ustawie jest mowa o: „3) marynarzu - należy przez to rozumieć osobę posiadającą kwalifikacje zawodowe określone w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 611), a także każdą inną osobę zatrudnioną na statku, z wyjątkiem osoby, która okazjonalnie wykonuje na statku pracę niezwiązaną z żegluga morską;”	Z definicji „marynarza” wyłączono, zgodnie ze wskazaniami rezolucji VII przyjętej na 94 sesji MOP w 2006 r., osoby niebędące członkami załogi, które zwykle pracują na łodzi, ale okazjonalnie mogą być zaangażowane do wykonania jakiejś pracy na statku. Osoby takie nie będą musiały ubiegać się o książeczkę żeglarską lub świadectwo zdrowia w przypadku zaangażowane na statku.
Klauzula 2 lit. d)	d) określenie "armator" oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę, taką jak osoba zarządzająca statkiem, agent lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która która	T	Art. 2 pkt 1) projektu ustawy	Ilekroć w ustawie jest mowa o: 1) armatorze – należy przez to rozumieć armatora w rozumieniu ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758, 1014	

	<p>przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i, przejmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć obowiązki i odpowiedzialność nałożone na armatorów zgodnie z niniejszą umową, bez względu na to, czy jakkolwiek inna organizacja lub osoba realizuje niektóre zadania lub wypełnia zobowiązania w imieniu armatora.</p>			<p>oraz z 2014 r. poz. 1554 ) oraz właściciela statku albo zarządzającego statkiem, agenta lub czarterującego statek bez załogi, który przejął od właściciela statku odpowiedzialność za jego eksploatację oraz przyjął obowiązki armatora wynikające z ustawy i ponosi wyłączną odpowiedzialność z tego tytułu bez względu na to, czy jakkolwiek inny podmiot wypełnia niektóre obowiązki w imieniu armatora;"</p> <p>Armatozem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym.</p>	
			<p>Art. 7 ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 758, 1014, Dz. U. z 2014 r. poz. 1554)</p>		
<p>Klauzula 3</p>	<p>W granicach ustanowionych w klauzuli 5 określić należy albo maksymalną ilość godzin pracy, której nie wolno przekraczać w danym okresie czasu, albo</p>	<p>T</p>	<p>Art. 44 ust. 1 - 3 projektu ustawy</p>	<p>1. Czas pracy na statku nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym</p>	

	minimalną ilość godzin odpoczynku, które muszą być zapewnione w danym okresie czasu.			<p>tygodniu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym nie przekraczającym 6 miesięcy.</p> <p>2. Czas pracy na statku będącym w morzu nie może przekraczać 56 godzin w siedmiodniowym tygodniu pracy, a dla pracowników niepełniących wacht – 46 godzin w sześciodniowym tygodniu pracy.</p> <p>3. Maksymalny czas pracy nie może przekroczyć 14 godzin na dobę oraz 72 godzin na tydzień.</p>	
			Art. 45 ust. 1 projektu ustawy	<p>1. Dobowy czas odpoczynku może zostać podzielony na dwie części, z których jedna nie może być krótsza niż 6 godzin, a przerwa między dwoma następującymi po sobie okresami odpoczynku nie może być dłuższa niż 14 godzin.</p>	
Klauzula 4	Bez uszczerbku dla klauzuli 5 przy ustalaniu normalnych godzin pracy marynarzy stosuje się w zasadzie normę opartą na ośmiogodzinnym dniu pracy, z jednym dniem wolnym od pracy	T	Art. 44 ust. 1 -3 projektu ustawy	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 nie	



	<p>co tydzień oraz odpoczynkiem w święta państwowe. Państwa Członkowskie mogą posiadać procedury zatwierdzania lub rejestrowania układów zbiorowych pracy, które określają normalne godziny pracy marynarzy na mniej korzystnych zasadach niż w niniejszej normie.</p>			<p>przekraczającym 6 miesięcy.</p> <p>2. Czas pracy na statku będącym w morzu nie może przekraczać 56 godzin w siedmiodniowym tygodniu pracy, a dla pracowników niepełniących wacht – 46 godzin w sześciodniowym tygodniu pracy.</p> <p>3. Maksymalny czas pracy nie może przekroczyć 14 godzin na dobę oraz 72 godzin na tydzień.</p>	
<p>Klauzula 5 ust. 1</p>	<p>1. Limity godzin pracy lub odpoczynku wynoszą albo:</p> <p>a) maksymalną ilość godzin pracy, która nie przekracza:</p> <p>i) 14 godzin w każdym okresie 24-godzinnym; oraz</p> <p>ii) 72 godziny w każdym okresie siedmiodniowym;</p> <p>albo</p> <p>b) minimalną ilość godzin odpoczynku, która nie może być mniejsza niż:</p> <p>i) 10 godzin w każdym okresie 24-godzinnym; oraz</p> <p>ii) 77 godzin w każdym okresie siedmiodniowym.</p>	T	Art. 44 ust. 1 -3 projektu ustawy	<p>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 nie przekraczającym 6 miesięcy.</p> <p>2. Czas pracy na statku będącym w morzu nie może przekraczać 56 godzin w siedmiodniowym tygodniu pracy, a dla pracowników niepełniących wacht – 46 godzin w sześciodniowym tygodniu pracy.</p> <p>3. Maksymalny czas pracy nie może przekroczyć 14 godzin na</p>	

				dobę oraz 72 godzin na tydzień.	
Klauzula 5 ust. 2	2. Godziny odpoczynku mogą być podzielone najwyżej na dwie części, spośród których jedna musi wynosić co najmniej 6 godzin, a przerwa między dwoma następującymi po sobie okresami odpoczynku nie może przekraczać 14 godzin.	T	Art. 45 ust. 1 projektu ustawy	1. Dobowy czas odpoczynku może zostać podzielony na dwie części, z których jedna nie może być krótsza niż 6 godzin, a przerwa między dwoma następującymi po sobie okresami odpoczynku nie może być dłuższa niż 14 godzin.	
Klauzula 5 ust. 3	3. Zbiórki załogi, ćwiczenia przeciwpożarowe i ratownicze wymagane przez porozumienia międzynarodowe i krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze przeprowadza się w taki sposób, aby zakłócenia odpoczynku ograniczone były do minimum i nie powodowały zmęczenia.	T	Art. 45 ust. 3 projektu ustawy	3. Kapitan statku powinien zarządzać zbiórki załogi statku, ćwiczenia i szkolenia, o których mowa w art. 43 ust. 2, w taki sposób, aby w możliwie jak najmniejszym stopniu zakłócać czas odpoczynku i nie powodować przemęczenia marynarza, niezależnie od zapewnienia równoważnego odpoczynku.	
Klauzula 5 ust. 4	4. W odniesieniu do sytuacji, gdy marynarz jest na dyżurze, takiej jak wtedy, gdy pomieszczenie maszynowni jest pozostawione bez nadzoru, marynarzowi przysługuje odpowiedni, wyrównawczy okres odpoczynku, jeżeli normalny okres odpoczynku zakłócony jest wezwaniem do pracy.	T	Art. 45 ust. 2 projektu ustawy	2. W przypadku naruszenia zasad, o których mowa w ust. 1, marynarzowi przysługuje niezwłocznie równoważny odpoczynek, polegający na odpowiednim skróceniu czasu pracy, przy zagwarantowaniu przysługującego marynarzowi wynagrodzenia za pracę.	

			<p>Art. 47 ust. 1-2 oraz ust. 5 projekt ustawy</p>	<p>1. Praca wykonywana ponad obowiązujące marynarza normy czasu pracy, a także praca wykonywana ponad przedłużony dobowy wymiar czasu pracy, wynikający z obowiązującego marynarza rozkładu czasu pracy, stanowi pracę w godzinach nadliczbowych.</p> <p>2. Praca w godzinach nadliczbowych jest dopuszczalna w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) potrzeb eksploatacyjnych statku;</li> <li>2) konieczności zapewnienia bezpieczeństwa statku, przebywającym na nim pasażerom lub przewożonemu ładunkowi, albo w związku z udzielaniem pomocy innym statkom lub osobom będącym w niebezpieczeństwie na morzu.</li> </ol> <p>(...)</p> <p>5. W zamian za pracę w godzinach nadliczbowych, o których mowa w ust. 4, marynarzowi na jego wniosek może być udzielony czas wolny od pracy w takim samym</p>	
--	--	--	--	---	--

				wymiarze, jak praca wykonana w godzinach nadliczbowych.	
Klauzula 5 ust. 5	5. W odniesieniu do ust. 3 i 4 w przypadku gdy nie istnieje zbiorowy układ pracy ani orzeczenie arbitrażowe lub gdy właściwy organ uzna przepisy układu za nieodpowiednie, do właściwego organu należy ustalenie takich przepisów w celu zapewnienia zainteresowanym marynarzom dostatecznie długiego odpoczynku.	N	-	-	
Klauzula 5 ust. 6	6. Z należyтым podejściem do ogólnych zasad ochrony bezpieczeństwa i zdrowia pracowników Państwa Członkowskie mogą posiadać krajowe przepisy ustawowe, wykonawcze lub procedurę upoważniającą właściwy organ do zatwierdzania lub rejestrowania układów zbiorowych pracy, które dopuszczają wyjątki od ograniczeń wymienionych w ust. 1 i 2. Wyjątki takie w najszerszym możliwym zakresie muszą spełniać ustalone normy,	T	Art. 45 ust. 2 projektu ustawy  Art. 46 ust. 1 projektu ustawy	2. W przypadku naruszenia zasad, o których mowa w ust. 1, marynarzowi przysługuje niezwłocznie równoważny odpoczynek, polegający na odpowiednim skróceniu czasu pracy, przy zagwarantowaniu przysługującego marynarzowi wynagrodzenia za pracę.  1. Czas pracy na statku obsługiwany przez kolejno wymieniane się załogi statku lub część załogi statku może	



				pracy i odpoczynku oraz wzór formularza do prowadzenia ewidencji czasu pracy i odpoczynku marynarza, kierując się koniecznością prawidłowego dokonywania rozliczeń czasu pracy i odpoczynku marynarzy.	
Klauzula 5 ust. 8	8. Tabelę określoną w ust. 7 opracowuje się w standardowym formacie w języku lub językach roboczych statku oraz w języku angielskim.	T	Art. 51 ust. 2 projektu ustawy  Art. 50 ust. 4 projektu ustawy	2. Informacje, o których mowa w ust. 1, sporządza się w języku polskim i angielskim.  4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia ewidencji czasu pracy i odpoczynku oraz wzór formularza do prowadzenia ewidencji czasu pracy i odpoczynku marynarza, kierując się koniecznością prawidłowego dokonywania rozliczeń czasu pracy i odpoczynku marynarzy.	
Klauzula 6 ust. 1	Marynarze, którzy nie ukończyli 18 roku życia nie mogą pracować w nocy. Do celów niniejszej klauzuli "noc" definiuje się zgodnie z prawem	T	Art. 52 ust. 2 projektu ustawy	2. Młodociany nie może wykonywać pracy w porze nocnej, obejmującej okres 9 godzin kolejno następujących po sobie, włączając w to czas	

	krajowym i przyjętą praktyką. Noc obejmuje co najmniej dziewięć kolejnych godzin, począwszy nie później niż od północy do co najmniej godziny piątej.			między godziną 24.00 a godziną 5.00.	
Klauzula 6 ust. 2	Właściwy organ może wprowadzić wyjątek od obowiązku ścisłego przestrzegania ograniczeń dotyczących pracy w godzinach nocnych, w przypadku gdy: a) zaszkodziłoby to skutecznemu wyszkoleniu marynarzy zgodnie z przyjętymi programami i harmonogramami; lub b) marynarze objęci wyjątkiem muszą pełnić obowiązki nocą z uwagi na ich szczególny charakter lub uznany program szkolenia, natomiast właściwy organ ustalił, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, że taka praca nie będzie powodowała uszczerbku na zdrowiu marynarzy ani nie pogorszy ich samopoczucia.	T	Art. 43 ust. 2 projektu ustawy  Art. 45 ust. 3 projektu ustawy	2. Czasem pracy jest również czas, w którym odbywają się zbiórki załogi statku, szkolenia, ćwiczenia opuszczenia statku i przeciwpożarowe oraz inne ćwiczenia wymagane postanowieniami umów i przepisów międzynarodowych oraz prawa krajowego.  3. Kapitan statku powinien zarządzać zbiórki załogi statku, ćwiczenia i szkolenia, o których mowa w art. 43 ust. 2, w taki sposób, aby w możliwie jak najmniejszym stopniu zakłócać czas odpoczynku i nie powodować przemęczenia marynarza, niezależnie od zapewnienia równoważnego odpoczynku.	
			Art. 46 ust. 1 projektu ustawy	1. Czas pracy na statku obsługiwanym przez kolejno wymieniane się załogi statku	





			<p>Rozporządzenie Rady Ministrów z 24 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu prac wzbronionych młodocianym i warunków ich zatrudniania przy niektórych z tych prac (Dz. U. Nr 200, poz. 2047) (wraz ze zmianami z 2005 i 2006 r.)</p>	<p>bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „uczelnia”.</p> <p>6. Praca, o której mowa w ust. 5, nie może powodować zagrożenia dla życia, zdrowia i rozwoju psychofizycznego młodocianego.</p>	
<p>Klauzula 7 ust. 1</p>	<p>1. Kapitan statku ma prawo wymagać od marynarza świadczenia pracy w sytuacjach bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa statku, osób znajdujących się na pokładzie, ładunku lub konieczności niesienia pomocy innym statkom albo osobom, które znalazły się w niebezpieczeństwie na morzu.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 81 ust. 1 – oraz ust. 2 projektu ustawy</p>	<p>1. W razie grożącego statkowi niebezpieczeństwa, w szczególności zatonięcia, rozbicia lub pożaru, albo w razie konieczności niesienia pomocy innemu statkowi lub osobom będącym w niebezpieczeństwie na morzu, marynarz jest obowiązany, do czasu zakończenia akcji ratowniczej, wykonywać</p>	

				<p>wszystkie polecane mu przez kapitana statku czynności dla ratowania życia ludzkiego, jednak bez narażania siebie na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty zdrowia lub życia.</p> <p>2. Jeżeli czas akcji ratowniczej zakłóca czas wypoczynku, marynarzowi przysługuje wyrównawczy okres odpoczynku bezpośrednio po zakończeniu akcji ratowniczej.</p>	
<p>Klauzula 7 ust. 2</p>	<p>2. Zgodnie z ust. 1 kapitan statku może tymczasowo zawiesić stosowanie harmonogramu godzin pracy lub godzin odpoczynku i wymagać od marynarza świadczenia koniecznych godzin pracy do czasu przywrócenia normalnej sytuacji.</p>	T	<p>Art. 42 ust. 1 projektu ustawy</p>	<p>1. Na czas uzasadniony potrzebami statku, kapitan statku może polecić marynarzowi wykonywanie, zgodnej z jego kwalifikacjami zawodowymi, innej pracy niż określona w marynarskiej umowie o pracę, przy zapewnieniu marynarzowi wynagrodzenia, przewidzianego za daną pracę nie niższego od wynagrodzenia określonego w marynarskiej umowie o pracę.</p>	
<p>Klauzula 7 ust. 3</p>	<p>3. Najszybciej, jak to jest wykonalne, po przywróceniu normalnej sytuacji kapitan zapewnia, żeby wszyscy</p>	T	<p>Art. 45 ust. 2 projektu ustawy</p>	<p>2. W przypadku naruszenia zasad, o których mowa w ust. 1, marynarzowi przysługuje niezwłocznie równoważny</p>	

	marynarze, którzy świadczyli pracę w planowanym czasie odpoczynku uzyskali odpowiedni okres odpoczynku.			odpoczynek, polegający na odpowiednim skróceniu czasu pracy, przy zagwarantowaniu przysługującego marynarzowi wynagrodzenia za pracę.	
Klauzula 8 ust. 1	1. Zapisy codziennych godzin pracy marynarzy lub ich codziennych godzin odpoczynku prowadzi się w celu umożliwienia monitorowania zgodności z przepisami klauzuli 5.  Marynarzowi należy wręczyć kopię zapisów dotyczących jego lub jej, którą podpisuje kapitan lub osoba przez niego upoważniona oraz marynarz.	T	Art. 51 ust. 1 projektu ustawy  Art. 50 ust. 3 projektu ustawy	1. Kapitan statku jest obowiązany umieścić w dostępnym miejscu na statku informację o rozkładzie czasu pracy dla każdego stanowiska na statku, obejmującą: 1) czas pracy na statku w morzu; 2) czas pracy podczas postoju statku w porcie; 3) maksymalną ilość godzin pracy lub minimalną ilość godzin odpoczynku.  3. Marynarz otrzymuje podpisany przez kapitana statku formularz ewidencji czasu pracy i odpoczynku dotyczący jego osoby.	
Klauzula 8 ust. 2	2. Należy ustalić procedury dokonywania takich zapisów na pokładzie statku, włącznie z częstotliwością zapisywania	T	Art. 50 ust. 1 – 4 projektu ustawy	1. Na statku prowadzi się ewidencję czasu pracy i odpoczynku dla każdego	

	<p>takich informacji. Formularz służący do dokonywania zapisów godzin pracy marynarzy lub ich godzin odpoczynku sporządza się z uwzględnieniem wszelkich dostępnych międzynarodowych wytycznych. Formularz sporządza się w językach określonych w klauzuli 5 ust. 8.</p>			<p>marynarza. Ewidencję czasu pracy i odpoczynku prowadzi się w języku polskim i angielskim. Nadzór nad ewidencją czasu pracy i odpoczynku prowadzi kapitan statku.</p> <p>2. Ewidencja czasu pracy i odpoczynku jest jawna.</p> <p>3. Marynarz otrzymuje podpisany przez kapitana statku formularz ewidencji czasu pracy i odpoczynku dotyczący jego osoby.</p> <p>4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia ewidencji czasu pracy i odpoczynku oraz wzór formularza do prowadzenia ewidencji czasu pracy i odpoczynku marynarza, kierując się koniecznością prawidłowego dokonywania rozliczeń czasu pracy i odpoczynku marynarzy.</p>	
<p>Klauzula 8 ust. 3</p>	<p>3. Kopie odpowiednich przepisów ustawodawstwa krajowego, odnoszących się do niniejszej umowy oraz do właściwych układów zbiorowych pracy przechowywane są na</p>	<p>T</p>	<p>Art. 88 ust. 1 projektu ustawy o pracy</p>	<p>1. Na statku powinna znajdować się kopia Konwencji MLC, kopia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a</p>	

	pokładzie statku i są łatwo dostępne dla załogi.			Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., kopia ustawy oraz aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 5 ust. 8, art. 50 ust. 4, art. 94 ust. 2, art. 95 ust. 10, a także aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 204 Kodeksu pracy.	
Klauzula 9	Zapisy określone w klauzuli 8 poddawane są kontroli i zatwierdzane w odpowiednich odstępach czasu, w celu monitorowania zgodności z przepisami regulującymi godziny pracy lub godziny, które nadają moc prawną niniejszej umowie.	T	Art. 94 ust. 1 oraz ust. 2 projektu ustawy	1. Statek, o którym mowa w art. 92 ust. 1 i 2, podlega inspekcji: 1) wstępnej - przeprowadzanej w celu uzyskania po raz pierwszy certyfikatu albo certyfikatu tymczasowego; 2) pośredniej - przeprowadzanej w celu potwierdzenia ważności certyfikatu pomiędzy drugą i trzecią datą rocznicową, o której mowa w art. 5 pkt 22 ustawy o bezpieczeństwie morskim; 3) odnowieniowej - przeprowadzanej w związku z upływem ważności certyfikatu w celu wydania nowego certyfikatu, nie wcześniej niż trzy miesiące	

				<p>przed upływem ważności tego certyfikatu;</p> <p>4) doraźnej – przeprowadzanej w celu dodatkowej weryfikacji warunków pracy i życia marynarzy na statku morskim.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, o których mowa w ust. 1, mając na uwadze konieczność zapewnienia sprawności przeprowadzanych inspekcji, a także prawidłowej weryfikacji spełniania warunków pracy i życia marynarzy na statku.</p>	
<p>Klauzula 10 ust. 1</p>	<p>1. Podczas ustalania, zatwierdzania lub zmiany poziomu obsadzenia statku załogą konieczne jest wzięcie pod uwagę potrzeby unikania lub minimalizowania, o ile jest to wykonalne, wydłużonych godzin pracy, w celu zapewnienia odpowiedniego odpoczynku i ograniczenia zmęczenia.</p>	<p>T</p>	<p><u>Art. 37 ust. 1 projektu ustawy</u></p>	<p>1. Statek powinien posiadać załogę, której skład liczbowy i kwalifikacje zawodowe oraz stan zdrowia zapewniają bezpieczne i higieniczne warunki pracy i życia na statku, prawidłową obsługę urządzeń statku i ładunku, należytą obsługę załogi statku i pasażerów oraz umożliwiają przestrzeganie przepisów o czasie pracy i odpoczynku na</p>	

			<p>Art. 57 ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 758, 1014, Dz. U. z 2014 r. poz. 1554)</p>	<p>statku.</p> <p>Kapitan obowiązany jest przed rozpoczęciem i w czasie podróży dołożyć należytej staranności, aby statek był zdatny do żeglugi, a w szczególności aby odpowiadał wymaganiom wynikającym z przepisów i zasad dobrej praktyki morskiej co do bezpieczeństwa, obsadzenia właściwą załogą, należytego wyposażenia i zaopatrzenia.</p>	
<p>Klauzula 10 ust. 2</p>	<p>2. Jeżeli zapisy lub inne dowody wskazują naruszenie przepisów dotyczących godzin pracy lub godzin odpoczynku, podejmuje się działania, obejmujące w razie konieczności zmianę obsadzenia statku załogą w celu zapobieżenia przyszłym naruszeniom.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 121 pkt 10) projektu ustawy</p>	<p>W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 611) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>10) w art. 80:</p> <p>a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:</p> <p>„1a. Przy ustalaniu składu załogi statku dyrektor urzędu morskiego bierze pod uwagę wymagania zawarte w kodeksie ISM oraz w kodeksie ISPS, a także potrzebę unikania i minimalizowania, o ile to</p>	

				możliwe, wydłużonego czasu pracy na statku, w celu zapewnienia odpowiedniego odpoczynku i ograniczenia zmęczenia marynarzy”,	
Klauzula 10 ust. 3	3. Wszystkie statki, do których ma zastosowanie niniejsza umowa, muszą być odpowiednio, bezpiecznie i skutecznie obsadzone załogą, zgodnie z dokumentem dotyczącym minimalnej bezpiecznej obsady lub innym odpowiednikiem wydanym przez właściwy organ.	T	Art. 121 pkt 10) projektu ustawy o pracy na statkach morskich	W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 611) wprowadza się następujące zmiany:  10) w art. 80: a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a.Przy ustalaniu składu załogi statku dyrektor urzędu morskiego bierze pod uwagę wymagania zawarte w kodeksie ISM oraz w kodeksie ISPS, a także potrzebę unikania i minimalizowania, o ile to możliwe, wydłużonego czasu pracy na statku, w celu zapewnienia odpowiedniego odpoczynku i ograniczenia zmęczenia marynarzy”,	
Klauzula	Osoby, które nie ukończyły 16.	T	Art. 3 ust. 1, 3, 4	1. Na statku może być	





			2004 r. w sprawie wykazu prac wzbronionych młodocianym i warunków ich zatrudniania przy niektórych z tych prac (Dz. U. Nr 200, poz. 2047) (wraz ze zmianami z 2005 i 2006 r.)		
Klauzula 12	Armator zapewnia kapitanowi odpowiednie środki w celu spełnienia zobowiązań wynikających z niniejszej umowy, włącznie z tymi, które odnoszą się do właściwego obsadzenia statku załogą. Kapitan podejmuje wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami dotyczącymi godzin pracy i odpoczynku wynikającymi z niniejszej umowy.	T	Art. 55 ustawy – z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 758, 1014, Dz. U. z 2014 r. poz. 1554)	Kapitan statku może zgłosić armatorowi sprzeciw odnośnie do składu i kwalifikacji zawodowych osób wpisywanych na listę załogi.	
			Art. 57 ustawy – z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (t.j. Dz. U. z	Kapitan obowiązany jest przed rozpoczęciem i w czasie podróży dołożyć należytej staranności, aby statek był zdatny do żeglugi, a w szczególności aby odpowiadał	

			2013 r. poz. 758, 1014, Dz. U. z 2014 r. poz. 1554)	wymaganiom wynikającym z przepisów i zasad dobrej praktyki morskiej co do bezpieczeństwa, obsadzenia właściwą załogą, należytego wyposażenia i zaopatrzenia.	
			Art. 50 ust. 1 projektu ustawy	1. Na statku prowadzi się ewidencję czasu pracy i odpoczynku dla każdego marynarza. Ewidencję czasu pracy i odpoczynku prowadzi się w języku polskim i angielskim. Nadzór nad ewidencją czasu pracy i odpoczynku prowadzi kapitan statku.	
Klauzula 13 ust. 1	1. Marynarze nie mogą pracować na statku, jeżeli nie posiadają świadectwa zdrowia potwierdzającego ich przydatność do wykonywanych obowiązków	T	Art. 3 ust. 2 pkt 2) projektu ustawy	2. Marynarz może być zatrudniony na statku, jeżeli posiada: (...) 2) ważne świadectwo zdrowia (...).	
Klauzula 13 ust. 2	2. Wyjątki dopuszcza się wyłącznie w sytuacjach przewidzianych niniejszą umową.	T	Art. 6 ust. 3 projektu ustawy	3. W nagłych przypadkach dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku może zezwolić marynarzowi na podjęcie pracy bez ważnego świadectwa zdrowia, do czasu zawinięcia do portu, w którym marynarz może uzyskać	

				świadczenie zdrowia od uprawnionego lekarza, pod warunkiem, że okres zezwolenia nie przekracza 3 miesięcy a jego świadectwo zdrowia niedawno utraciło ważność.	
Klauzula 13 ust. 3	3. Właściwy organ wymaga, by przed podjęciem pracy na statku marynarze posiadali ważne świadectwo zdrowia, potwierdzające ich przydatność do wykonywania konkretnej pracy na morzu.	T	Art. 3 ust. 2 pkt 2 projektu  Art. 4 ust. 8 projektu ustawy	2. Marynarz może być zatrudniony na statku, jeżeli posiada: 2) ważne świadectwo zdrowia; (...)  8. W świadectwie zdrowia stwierdza się zdolność lub brak zdolności marynarza do pracy na statku na określonym stanowisku pracy oraz ograniczenia dotyczące zdolności do pracy, w szczególności w odniesieniu do czasu pracy lub zakresu obowiązków, jeżeli takie występują.	
Klauzula 13 ust. 4	4. W celu zagwarantowania, by świadectwa zdrowia odzwierciedlały faktyczny stan zdrowia marynarzy w odniesieniu do obowiązków, które mają oni wykonywać,	T	Art. 5 ust. 7 projektu ustawy	7. Minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia: 1) wykaz chorób i stanów	

	właściwy organ, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy oraz uwzględniając odpowiednio mające zastosowanie wytyczne międzynarodowe, określa charakter badania lekarskiego i świadectwa zdrowia.			chorobowych, które mogą spowodować niezdolność marynarza do pracy na statku, zakres przeciwwskazań, ograniczeń lub warunków wykonywania pracy na statku, 2) zakres badań lekarskich przeprowadzanych w celu wydania świadectwa zdrowia oraz warunki ich przeprowadzania, 3) wzór świadectwa zdrowia - biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia prawidłowego i kompleksowego przebiegu badań lekarskich oraz konieczność posiadania i dokumentowania przez marynarzy odpowiedniego stanu zdrowia do wykonywania pracy na statku, uwzględniając Wytyczne Międzynarodowej Organizacji Pracy i Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie badań lekarskich marynarzy.	
Klauzula 13 ust. 5	5. Niniejsza umowa nie narusza postanowień Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy,	T	Art. 5 ust. 7 projektu ustawy	7. Minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w	

	<p>wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., z późniejszymi zmianami (zwanej „konwencją STCW”). Właściwy organ zobowiązany jest przyjąć świadectwo zdrowia wydane zgodnie z wymaganiami konwencji STCW do celów ust. 1 i 2 niniejszej klauzuli. Tak samo przyjmuje się świadectwo zdrowia spełniające zasadniczo te wymagania w przypadku marynarzy nieobjętych konwencją STCW.</p>			<p>drodze rozporządzenia:  1) wykaz chorób i stanów chorobowych, które mogą spowodować niezdolność marynarza do pracy na statku, zakres przeciwwskazań, ograniczeń lub warunków wykonywania pracy na statku,  2) zakres badań lekarskich przeprowadzanych w celu wydania świadectwa zdrowia oraz warunki ich przeprowadzania,  3) wzór świadectwa zdrowia - biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia prawidłowego i kompleksowego przebiegu badań lekarskich oraz konieczność posiadania i dokumentowania przez marynarzy odpowiedniego stanu zdrowia do wykonywania pracy na statku, uwzględniając Wytyczne Międzynarodowej Organizacji Pracy i Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie badań lekarskich marynarzy.</p>	
Klauzula 13	6. Świadectwo zdrowia musi być wystawione przez	T	Art. 4 ust. 3 projektu ustawy	5. Do przeprowadzenia badań w celu wydania świadectw	

ust. 6	wykwalifikowanego lekarza lub, w przypadku świadectwa dotyczącego wyłącznie wzroku, przez osobę uznawaną przez właściwy organ za posiadającą kwalifikacje do wydawania takich świadectw. Lekarze wydający opinię w ramach procedur badań lekarskich muszą być całkowicie niezależni zawodowo.		Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 5 grudnia 1996 r. o zawodach lekarza i lekarza dentystry (t.j. Dz. U. z 2012 r. Nr 277 poz. 1634)	zdrowia uprawnieni są lekarze posiadający specjalizację w dziedzinie medycyny morskiej i tropikalnej, medycyny pracy, medycyny transportu lub spełniający dodatkowe wymagania kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 229 § 8 Kodeksu pracy.  1. Wykonywanie zawodu lekarza polega na udzielaniu przez osobę posiadającą wymagane kwalifikacje, potwierdzone odpowiednimi dokumentami, świadczeń zdrowotnych, w szczególności: badaniu stanu zdrowia, rozpoznawaniu chorób i zapobieganiu im, leczeniu i rehabilitacji chorych, udzielaniu porad lekarskich, a także wydawaniu opinii i orzeczeń lekarskich.	
Klauzula 13 ust. 7	7. Marynarzom, którym odmówiono wydania świadectwa zdrowia lub których poddano ograniczeniom pod względem zdolności do pracy, zwłaszcza w odniesieniu do	T	Art. 5 ust. 1 projektu ustawy	1. Marynarzowi albo armatorowi, który skierował marynarza na badanie lekarskie, służy odwołanie od świadectwa zdrowia .	

	<p>czasu pracy, dziedziny lub zakresu działalności gospodarczej, należy umożliwić poddanie się kolejnemu badaniu przez innego niezależnego lekarza lub niezależnego biegłego ds. medycznych.</p>				
<p>Klauzula 13 ust. 8</p>	<p>8. Każde świadectwo zdrowia potwierdza w szczególności, że:</p> <p>a) marynarz ma wystarczająco dobry słuch, wzrok oraz posiada zdolność rozpoznawania kolorów, w przypadku gdy jego zdolność do pracy uzależniona jest od zdolności rozpoznawania kolorów; oraz</p> <p>b) marynarz nie cierpi na dolegliwość, która podczas wykonywania pracy na morzu może ulec zaostrzeniu lub skutkować niezdolnością marynarza do służby, lub zagrażać zdrowiu innych osób na pokładzie.</p>	T	<p>Art. 4 ust. 7 projektu ustawy</p> <p>Art. 4 ust. 8 projektu ustawy</p>	<p>7. Badanie w zakresie dotyczącym zdolności do rozpoznawania kolorów jest ważne w okresie nie dłuższym niż 6 lat.</p> <p>8. W świadectwie zdrowia stwierdza się zdolność lub brak zdolności marynarza do pracy na statku na określonym stanowisku pracy oraz ograniczenia dotyczące zdolności do pracy, w szczególności w odniesieniu do czasu pracy lub zakresu obowiązków, jeżeli takie występują.</p>	
<p>Klauzula 13 ust. 9</p>	<p>9. O ile nie jest wymagany krótszy okres, z uwagi na szczególny charakter zadań,</p>	T	<p>Art. 4 ust. 5 oraz ust. 6 projektu ustawy</p>	<p>5. Świadectwo zdrowia wydaje się na 2 lata, a w przypadku gdy osoba ubiegająca się o</p>	



	<p>które ma wykonywać dany marynarz, lub stosownie do wymagań konwencji STCW:</p> <p>a) okres ważności świadectwa zdrowia wynosi najwyżej dwa lata, chyba że marynarz nie ukończył 18 roku życia, kiedy to maksymalny okres ważności świadectwa wynosi jeden rok;</p> <p>b) okres ważności świadectwa potwierdzającego zdolność rozpoznawania kolorów wynosi najwyżej sześć lat.</p>	T	Art. 4 ust. 7 projektu ustawy	<p>zatrudnienie na statku nie ukończyła 18 lat świadectwo zdrowia wydaje się na 1 rok.</p> <p>6. Marynarzowi, który ukończył 50 lat oraz 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.</p> <p>7. Badanie w zakresie dotyczącym zdolności do rozpoznawania kolorów jest ważne w okresie nie dłuższym niż 6 lat.</p>	
Klauzula 13 ust. 10	<p>10. W nagłych sytuacjach właściwy organ może zezwolić marynarzowi na pracę bez ważnego świadectwa zdrowia do czasu zawinięcia do portu, w którym marynarz może otrzymać świadectwo zdrowia od wykwalifikowanego lekarza, pod warunkiem że:</p> <p>a) okres takiego zezwolenia nie przekracza trzech miesięcy; oraz</p>	T	Art. 6 ust. 3 projektu ustawy	<p>3. W nagłych przypadkach dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku może zezwolić marynarzowi na podjęcie pracy bez ważnego świadectwa zdrowia, do czasu zawinięcia do portu, w którym marynarz może uzyskać świadectwo zdrowia od uprawnionego lekarza, pod warunkiem, że okres</p>	

	b) marynarz posiada świadectwo zdrowia, które niedawno utraciło ważność.			zezwolenia nie przekracza 3 miesięcy a jego świadectwo zdrowia niedawno utraciło ważność.	
Klauzula 13 ust. 11	11. Jeżeli okres ważności świadectwa wygasa w trakcie rejsu, świadectwo zachowuje ważność do czasu zawinięcia do kolejnego portu, w którym marynarz może otrzymać świadectwo zdrowia od wykwalifikowanego lekarza, pod warunkiem że okres ten nie przekracza trzech miesięcy.	T	Art. 6 ust. 2 projektu ustawy	2. W przypadku utraty ważności świadectwa zdrowia w czasie trwania podróży morskiej, marynarz może kontynuować pracę na statku do czasu zawinięcia statku do najbliższego portu, w którym marynarz może uzyskać świadectwo zdrowia, z tym że okres pracy na statku bez ważnego świadectwa zdrowia nie może przekroczyć 3 miesięcy.	
Klauzula 13 ust. 12	12. Świadectwa zdrowia marynarzy pracujących na statkach odbywających zazwyczaj rejsy międzynarodowe muszą być sporządzone przynajmniej w języku angielskim	T	Art. 4 ust. 9 projektu ustawy	9. Świadectwo zdrowia sporządza się w języku polskim i angielskim.	
Klauzula 13 ust. 13	13. Rodzaj badania lekarskiego, które ma zostać wykonane, oraz dane szczegółowe, które będą zawarte w świadectwie zdrowia zostaną określone po zasięgnięciu opinii odpowiednich organizacji armatorów i marynarzy.	T	Art. 5 ust. 7 projektu ustawy	7. Minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia: 1) wykaz chorób i stanów chorobowych, które mogą spowodować niezdolność	

				<p>marynarza do pracy na statku, zakres przeciwwskazań, ograniczeń lub warunków wykonywania pracy na statku,</p> <p>2) zakres badań lekarskich przeprowadzanych w celu wydania świadectwa zdrowia oraz warunki ich przeprowadzania,</p> <p>3) wzór świadectwa zdrowia - biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia prawidłowego i kompleksowego przebiegu badań lekarskich oraz konieczność posiadania i dokumentowania przez marynarzy odpowiedniego stanu zdrowia do wykonywania pracy na statku, uwzględniając Wytyczne Międzynarodowej Organizacji Pracy i Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie badań lekarskich marynarzy.</p>	
<p>Klauzula 13 ust. 14</p>	<p>14. Wszyscy marynarze przechodzą regularne badania lekarskie. Marynarze pełniący wachtę, cierpiący na choroby, które na podstawie badania lekarskiego mogą być uznane za</p>	T	<p>Art. 229 § 2 - 3 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy ( t.j. Dz. U. z</p>	<p>§ 2. Pracownik podlega okresowym badaniom lekarskim. W przypadku niezdolności do pracy trwającej dłużej niż 30 dni, spowodowanej chorobą,</p>	



				zawodowe.	
Klauzula 13 ust. 15	Badanie lekarskie określone w pkt 13 i 14 jest bezpłatne i podlega tajemnicy lekarskiej. Badanie takie może być przeprowadzone w ramach państwowego systemu opieki zdrowotnej.	T	Art. 4 ust. 10 projektu ustawy  Art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5 grudnia 1996 r. o zawodach lekarza i lekarza dentystry (Dz. U z 2011 r. Nr 2777 poz. 1634)	10. Koszty przeprowadzenia badania lekarskiego, w celu wydania świadectwa zdrowia ponosi armator.  1. Lekarz ma obowiązek zachowania w tajemnicy informacji związanych z pacjentem, a uzyskanych w związku z wykonywaniem zawodu.	
Klauzula 14	Armatorzy morscy na żądanie właściwych organów krajowych udzielają informacji w sprawie marynarzy pełniących służbę na nocnej wachcie i innych osób pracujących w nocy.	T	Art. 23 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)	4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji i audytów, a także rodzaje i wzory certyfikatów kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej w	

				zakresie wymagań dotyczących państwa bandery, a dla statków rybackich o długości co najmniej 24 m – przepisów Unii Europejskiej ustanawiających zharmonizowany system bezpieczeństwa dla takich statków.	
Klauzula 15	Marynarze muszą mieć zapewnione środki bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, odpowiednie do charakteru ich pracy. Dostępna musi być odpowiednia ochrona i środki prewencyjne lub ułatwienia w odniesieniu do bezpieczeństwa i ochrony zdrowia marynarzy pracujących w dzień i w nocy.	T	Art. 63 ust. 1 projektu ustawy	3. Armator jest obowiązany zapewnić, aby pomieszczenia pracy, pomieszczenia mieszkalne, rekreacyjne, higieniczno – sanitarne oraz mesy na statku spełniały wymagania określone w Konwencji MLC w zakresie powierzchni, oświetlenia, czystości powietrza, dopuszczalnego hałasu i drgań.	
Klauzula 16	Każdy marynarz ma prawo do corocznego płatnego urlopu. Wymiar corocznego płatnego urlopu oblicza się na podstawie co najmniej 2,5 dni kalendarzowych na miesiąc zatrudnienia, pomniejszając proporcjonalnie za niepełne miesiące. Minimalny okres corocznego płatnego urlopu nie może być zastąpiony wypłatą ekwiwalentu pieniężnego, z wyjątkiem	T	Art. 53 ust. 1 oraz ust. 3 projektu ustawy	1. Wymiar płatnego urlopu wypoczynkowego wynosi 2,5 dnia z upływem każdego miesiąca zatrudnienia na statku.  3. W przypadku rozwiązania marynarskiej umowy o pracę zawartej na czas nieokreślony, na czas określony lub na czas podróży morskiej, marynarzowi przysługuje ekwiwalent	

	<p>przypadku, gdy stosunek pracy ulega rozwiązaniu.</p>		<p>Art. 152 § 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 1502, 1662)</p>	<p>pieniężny za niewykorzystany urlop wypoczynkowy.</p> <hr/> <p>§ 2. Pracownik nie może zrzec się prawa do urlopu.</p>	
--	---	--	---	---	--

TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU		Projekt ustawy o pracy na morzu			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH		Dyrektywa Rady 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotycząca minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach (Dz. Urz. WE L z 30.04.1992. str. 19, z późn. zm.)			
WYJAŚNIENIE TERMINU WEJŚCIA W ŻYCIE PROJEKTU / ÓW					
JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISU UE	KONIECZNOŚĆ WDROŻENIA T / N	JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISU/ÓW PROJEKTU USTAWY	UZASADNIENIE
Art. 1	Do celów niniejszej dyrektywy określa się znaczenie następujących terminów: a) " statek": każdy statek pływający pod banderą Państwa Członkowskiego lub zarejestrowana pod pełną jurysdykcją Państwa Członkowskiego, statek pełnomorski lub do połowów przybrzeżnych, stanowiący własność prywatną lub publiczną, z wyjątkiem: – statków żeglugi śródlądowej, – okrętów wojennych, – statków wycieczkowych używanych do celów niehandlowych i nieobsadzonych przez zawodową załogę, – holowników pływających w	T	Art. 1 ust. 2-4 projektu ustawy  Art. 2 § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski	2. Ustawę stosuje się do statków morskich, zwanych dalej „statkami” przeznaczonych lub używanych do prowadzenia działalności gospodarczej. 3. Do statków niekonwencyjnych ustawę stosuje się w zakresie w niej określonym. 4. Przepisów ustawy nie stosuje się do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.  § 1. Statkiem morskim jest każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej, zwane dalej	



	<p>obszarach portowych. Statki są sklasyfikowane w trzech kategoriach zgodnie z załącznikiem I;</p>		<p>(t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 758, 1014, Dz. U. z 2014 r. poz. 1554)</p> <p>Art. 5 pkt 1) ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)</p>	<p>„statkiem”.</p> <hr/> <p>1) statku - należy przez to rozumieć urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również: wodoloty, poduszkowce, statki podwodne i ruchome platformy wiertnicze, chyba że powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej;</p> <hr/>	
	<p>b) "pracownik": każda osoba wykonująca zawód na statku, włączając uczniów i praktykantów, ale z wyjątkiem pilotów portowych i personelu brzegowego wykonującego pracę na statku przy nabrzeżu;</p>	<p>T</p>	<p>Art. 2 pkt 3) oraz pkt 5) projektu ustawy</p>	<p>3) marynarzu – należy przez to rozumieć osobę posiadającą kwalifikacje zawodowe, o których mowa w rozdziale 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2015 r. poz. 611), a także każdą inną osobę zatrudnioną na statku, za wyjątkiem osoby, która okazjonalnie wykonuje na statku pracę niezwiązaną z żeglugą</p>	

				<p>morską;</p> <p>5) praktykancie – należy przez to rozumieć ucznia szkoły ponadgimnazjalnej lub studenta uczelni, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy o bezpieczeństwie morskim, odbywającego praktykę zawodową na statku szkolnym, którego ta szkoła lub uczelnia jest armatorem, albo na statku innego armatora na podstawie umowy zawartej pomiędzy szkołą lub uczelnią a tym armatorem;”</p>	
	<p>c) "właściciel": zarejestrowany właściciel statku, chyba że statek został wycarterowany przez dzierżawcę lub jest zarządzany, całkowicie lub częściowo, przez osobę fizyczną lub prawną inną niż zarejestrowany właściciel na podstawie umowy o zarząd; w tym przypadku właściciel jest określany jako dzierżawca statku lub jako fizyczna lub prawna osoba zarządzająca</p>	T	Art. 2 pkt 1) projektu ustawy	<p>Ilekoć w ustawie jest mowa o:</p> <p>1) armatorze – należy przez to rozumieć armatora w rozumieniu ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758, 1014 oraz z 2014 r. poz. 1554 ) oraz właściciela statku albo zarządzającego statkiem, agenta lub czarterującego statek bez załogi, który przejął od właściciela statku odpowiedzialność za jego eksploatację oraz przyjął obowiązki armatora wynikające z ustawy i ponosi wyłączną</p>	

	statkiem;		Art. 7 ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 758, 1014, Dz. U. z 2014 r. poz. 1554)	<p>odpowiedzialność z tego tytułu bez względu na to, czy jakikolwiek inny podmiot wypełnia niektóre obowiązki w imieniu armatora;”</p> <p>Armatozem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym.</p>	
	d) "wyposażenie medyczne": leki, sprzęt medyczny i odtrutki, których niekompletny wykaz podany jest w załączniku II;	T	Art. 72 projektu ustawy	<p>Minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) wymagania dotyczące wyposażenia apteczek okrętowych w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych i odtrutek , sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania,</p> <p>2) wymagania dotyczące</p>	

				<p>wyposażenia środków ratunkowych w apteczki medyczne w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych, sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania,</p> <p>3) wykaz substancji i materiałów stanowiących zagrożenie dla zdrowia lub życia znajdujących się na statku,</p> <p>4) wzór karty zdrowia marynarza dla marynarza na statku,</p> <p>- uwzględniając charakter uprawianej żeglugi oraz konieczność zapewnienia właściwej pomocy medycznej na statku.</p>	
	<p>e) "odtrutka": substancja stosowana do zapobiegania lub leczenia szkodliwego skutku lub skutków działania, bezpośrednich lub pośrednich, jednej lub więcej substancji umieszczonych w wykazie substancji niebezpiecznych w załączniku III.</p>	T	Art. 72 projektu ustawy	<p>Minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) wymagania dotyczące wyposażenia apteczek okrętowych w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych i odtrutek, sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania,</p>	

				<p>2) wymagania dotyczące wyposażenia środków ratunkowych w apteczki medyczne w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych, sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania,</p> <p>3) wykaz substancji i materiałów stanowiących zagrożenie dla zdrowia lub życia znajdujących się na statku,</p> <p>4) wzór karty zdrowia marynarza dla marynarza na statku, - uwzględniając charakter uprawianej żeglugi oraz konieczność zapewnienia właściwej pomocy medycznej na statku.</p>	
Art. 2	<p>Każde Państwo Członkowskie podejmuje niezbędne środki, aby zapewnić, że:</p> <p>1) a) każdy statek pływający pod jego banderą lub zarejestrowany pod jego pełną jurysdykcją posiada zawsze na pokładzie wyposażenie medyczne, które spełnia co najmniej specyfikacje załącznika II sekcje I i II co do wymogów jakości dla kategorii statków, do</p>	T	Art. 72 projektu ustawy	<p>Minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) wymagania dotyczące wyposażenia apteczek okrętowych w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych i odtrutek, sposobu ich kontroli, wymiany</p>	

	<p>której należy;</p> <p>b) ilości środków i sprzętu medycznego zależą od rodzaju rejsu - w szczególności portów zawinięcia, celu podróży, czasu trwania - typu lub typów pracy wykonywanej podczas rejsu, rodzaju ładunku i liczby pracowników;</p> <p>c) skład lekarstw i sprzętu medycznego w wyposażeniu medycznym jest wyszczególniony w wykazie kontrolnym odpowiadającym co najmniej ogólnym ramom ustanowionym w załączniku IV, sekcji A, B i C II 1 i II 2;</p>			<p>oraz ewidencjonowania,</p> <p>2) wymagania dotyczące wyposażenia środków ratunkowych w apteczki medyczne w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych, sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania,</p> <p>3) wykaz substancji i materiałów stanowiących zagrożenie dla zdrowia lub życia znajdujących się na statku,</p> <p>4) wzór karty zdrowia marynarza dla marynarza na statku, - uwzględniając charakter uprawianej żeglugi oraz konieczność zapewnienia właściwej pomocy medycznej na statku.</p>	
	<p>2) a) dla każdej z tratw ratunkowych i łodzi ratunkowych, każdy statek pływający pod jego banderą lub zarejestrowany pod jego pełną jurysdykcją, posiada wodoszczelną skrzynkę z lekami zawierająca co najmniej wyposażenie medyczne określoną w załączniku II sekcji I i II dla statków kategorii C;</p>	<p>T</p>	<p>Art. 72 pkt 2) projektu ustawy</p>	<p>Minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>2) 2) wymagania dotyczące wyposażenia środków ratunkowych w apteczki medyczne w odpowiednie</p>	

	<p>b) zawartość tej skrzynki jest również wyszczególniona w wykazie kontrolnym określonym w ust. 1 lit. c);</p> <p>3) każdy statek pływający pod jego banderą lub zarejestrowany pod jego pełną jurysdykcją powyżej zarejestrowanych 500 ton brutto, z załogą liczącą 15 lub więcej pracowników i wypływająca na rejs dłuższy niż trzy dni, posiada szpital okrętowy, w którym może być prowadzona opieka medyczna w zadowalających warunkach higienicznych i materialnych;</p>	T	Art. 71 ust. 4 projektu ustawy	<p>rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych, sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania, (...)</p> <p>-- uwzględniając charakter uprawianej żeglugi oraz konieczność zapewnienia właściwej pomocy medycznej na statku.</p>	
	<p>4) każdy statek pływający pod jego banderą lub zarejestrowany pod jego pełną jurysdykcją, z załogą liczącą 100 lub więcej pracowników i wypływający na</p>	T	Art. 71 ust. 2 - 3 projektu ustawy	<p>4. Statek z załogą liczącą co najmniej 15 osób, odbywający podróż morską trwającą co najmniej 3 dni powinien posiadać pomieszczenie szpitalne zapewniające możliwość prowadzenia prawidłowej opieki medycznej.</p> <p>2. Na statku odbywającym podróże międzynarodowe dłuższe niż 3 dni, na którym znajduje się co najmniej 100 osób, armator jest obowiązany</p>	

	międzynarodowy rejs dłuższy niż trzy dni ma lekarza odpowiedzialnego za opiekę medyczną nad pracownikami na pokładzie.			zapewnić obecność lekarza. 3. Jeżeli ze względu na charakter uprawianej przez statek żeglugi, w tym czas trwania podróży morskich oraz liczbę znajdujących się na nim osób, obecność lekarza na statku nie jest wymagana, w składzie załogi statku powinien znajdować się co najmniej jeden marynarz posiadający przeszkolenie spełniające wymagania Konwencji STCW w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym.	
Art. 3	Każde Państwo Członkowskie podejmuje niezbędne środki, aby zapewnić, że: 1) każdy statek pływający pod jego banderą lub zarejestrowany pod jego pełną jurysdykcją i przewożący jakąkolwiek z substancji niebezpiecznych wymienionych w załączniku III, posiada na pokładzie wyposażenie medyczne zawierające co najmniej odtrutki wymienione w załączniku II sekcja III;	T	Art. 71 ust. 1 projektu ustawy	1. Na statku powinno znajdować się odpowiednie zaplecze i wyposażenie na potrzeby pomocy medycznej, w szczególności apteczka okrętowa i poradnik medyczny zgodny z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Zdrowia.	
	2) każdy statek typu prom	T	Art. 72	Art. 72 Minister właściwy do	



	<p>pływający pod jego banderą lub zarejestrowany pod jego pełną jurysdykcją, którego warunki działania nie zawsze pozwalają na odpowiednio wczesne rozpoznanie rodzaju przewożonych substancji niebezpiecznych posiada na pokładzie wyposażenie medyczne zawierające przynajmniej odtrutki umieszczone w załączniku II sekcja III.</p> <p>Jednakże gdy rejs jest regularny trwa mniej niż dwie godziny, odtrutki mogą być ograniczone do tych, które muszą być podawane z powodu wyjątkowych, nagłych wypadków, w okresie nieprzekraczającym normalnego czasu trwania rejsu;</p>		<p>projektu ustawy</p>	<p>spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wymagania dotyczące wyposażenia apteczek okrętowych w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych i odtrutek , sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania,</li> <li>2) wymagania dotyczące wyposażenia środków ratunkowych w apteczki medyczne w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych , sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania,</li> <li>3) wykaz substancji i materiałów stanowiących zagrożenie dla zdrowia lub życia znajdujących się na statku,</li> <li>4) wzór karty zdrowia marynarza dla marynarza na statku, - uwzględniając charakter uprawianej żeglugi oraz konieczność zapewnienia właściwej pomocy medycznej na statku.</li> </ol>	
--	--	--	------------------------	--	--

	3) skład wyposażenia medycznego w zakresie odtrutek jest wyszczególniony w wykazie kontrolnym odpowiadającym co najmniej ogólnym ramom ustanowionym w załączniku IV, sekcjach A, B i C, II 3.	T	Art. 72 pkt 1) projektu ustawy	Art. 72. Minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia:  1) wymagania dotyczące wyposażenia apteczek okrętowych w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych i odtrutek, sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania, (...) - - uwzględniając charakter uprawianej żeglugi oraz konieczność zapewnienia właściwej pomocy medycznej na statku.	
Art. 4	Każde Państwo Członkowskie podejmuje niezbędne środki, aby zapewnić, że: 1) a) zaopatrzenie i uzupełnianie zaopatrzenia wyposażenia medycznego każdego statku pływającego pod jego banderą lub zarejestrowanego pod jego pełną jurysdykcją jest podejmowane na wyłączną	T	Art. 72 projektu ustawy	Art. 72 Minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia: 1) wymagania dotyczące wyposażenia apteczek okrętowych w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych i odtrutek,	

	<p>odpowiedzialność właściciela, bez obciążania kosztami pracowników;</p> <p>b) zarządzanie wyposażeniem medycznym podlega kapitanowi statku, który może, bez uszczerbku dla tej odpowiedzialności, przekazać korzystanie oraz utrzymywanie wyposażenia medycznego jednemu lub więcej specjalnie wyznaczonym pracownikom, ze względu na ich kompetencje;</p>			<p>sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania,</p> <p>2) wymagania dotyczące wyposażenia środków ratunkowych w apteczki medyczne w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych, sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania,</p> <p>3) wykaz substancji i materiałów stanowiących zagrożenie dla zdrowia lub życia znajdujących się na statku,</p> <p>4) wzór karty zdrowia marynarza dla marynarza na statku, - uwzględniając charakter uprawianej żeglugi oraz konieczność zapewnienia właściwej pomocy medycznej na statku.</p>	
	<p>2) wyposażenie medyczne jest przechowywane w dobrych warunkach, uzupełniane i/lub wymieniane tak szybko, jak tylko jest to możliwe, i w każdym przypadku jako priorytetowa część normalnej procedury uzupełniania prowiantu;</p>	T	Art. 72 projektu ustawy	<p>Art. 72 Minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) wymagania dotyczące wyposażenia apteczek okrętowych w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów</p>	

				<p>medycznych i odtrutek , sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania,</p> <p>2) wymagania dotyczące wyposażenia środków ratunkowych w apteczki medyczne w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych , sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania,</p> <p>3) wykaz substancji i materiałów stanowiących zagrożenie dla zdrowia lub życia znajdujących się na statku,</p> <p>4) wzór karty zdrowia marynarza dla marynarza na statku, - uwzględniając charakter uprawianej żeglugi oraz konieczność zapewnienia właściwej pomocy medycznej na statku.</p>	
	<p>3) w razie niebezpieczeństwa stwierdzonego przez kapitana jeśli to możliwe - po uzyskaniu opinii lekarskiej, wymagane leki, sprzęt medyczny i odtrutki, które nie są dostępne na pokładzie, udostępniane są jak najszybciej.</p>	T	Art. 72 projektu ustawy	<p>Art. 72 Minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) wymagania dotyczące wyposażenia apteczek okrętowych w odpowiednie rodzaje i ilości produktów</p>	

				<p>lecniczych, wyrobów medycznych i odtrutek , sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania,</p> <p>2) wymagania dotyczące wyposażenia środków ratunkowych w apteczki medyczne w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych , sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania,</p> <p>3) wykaz substancji i materiałów stanowiących zagrożenie dla zdrowia lub życia znajdujących się na statku,</p> <p>4) wzór karty zdrowia marynarza dla marynarza na statku, - uwzględniając charakter uprawianej żeglugi oraz konieczność zapewnienia właściwej pomocy medycznej na statku.</p>	
Art. 5	<p>Każde Państwo Członkowskie podejmuje niezbędne środki, aby zapewnić, że:</p> <p>1) do wyposażenia medycznego dołączone są wskazówki co do jego stosowania, zawierające instrukcje użycia co najmniej</p>	T	Art. 71 ust. 1 projektu ustawy	<p>1. Na statku powinno znajdować się odpowiednie zaplecze i wyposażenie na potrzeby pomocy medycznej, w szczególności apteczka okrętowa i poradnik medyczny, zgodny z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji</p>	

	odtrutek wymaganych przez załącznik II sekcję III;			Zdrowia.	
	2) wszystkie osoby odbywające zawodowe szkolenie morskie i przeznaczone do pracy na pokładzie statku przechodzą podstawowe szkolenie dotyczące środków medycznych i działań, które powinny być podjęte niezwłocznie, z powodu wypadku lub pilnej potrzeby interwencji medycznej;	T	Art. 71 ust. 3 projektu ustawy	3. Jeżeli ze względu na charakter uprawianej przez statek żeglugi, w tym czas trwania podróży morskich oraz liczbę znajdujących się na nim osób, obecność lekarza na statku nie jest wymagana, w składzie załogi statku powinien znajdować się co najmniej jeden marynarz posiadający przeszkolenie spełniające wymagania Konwencji STCW w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym.	
	3) kapitan i każdy pracownik lub pracownicy, których on wydelegował do używania wyposażenia medycznego zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. b), otrzymali specjalne przeszkolenie, okresowo aktualizowane, przynajmniej co pięć lat, uwzględniające specyficzne zagrożenia i potrzeby związane z różnymi kategoriami statków oraz zgodnie z ogólnymi wskazówkami określonymi w załączniku V.	T	Art. 72 projektu ustawy	Art. 72 Minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia: 1) wymagania dotyczące wyposażenia apteczek okrętowych w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych i odtrutek, sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania, 2) wymagania dotyczące wyposażenia środków	

				<p>ratunkowych w apteczki medyczne w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych, sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania,</p> <p>3) wykaz substancji i materiałów stanowiących zagrożenie dla zdrowia lub życia znajdujących się na statku,</p> <p>4) wzór karty zdrowia marynarza dla marynarza na statku,</p> <p>- uwzględniając charakter uprawianej żeglugi oraz konieczność zapewnienia właściwej pomocy medycznej na statku.</p>	
Art. 6	<p>1. Aby zapewnić lepszą interwencję medyczną pracownikom w nagłych przypadkach, każde Państwo Członkowskie podejmuje niezbędne środki, aby zapewnić, że:</p> <p>a) wyznaczono jeden lub więcej ośrodków do udzielania dla pracownikom bezpłatnych porad medycznych przez radio;</p> <p>b) niektórzy lekarze świadczący swoje usługi ośrodkom radiowej konsultacji</p>	T	<p>Art. 125 ust. 1-3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)</p>	<p>1. W celu wykonywania zadań państwa związanych z udzielaniem porad medycznych drogą radiową na morzu tworzy się Morską Służbę Asysty Telemedycznej.</p> <p>2. Zadania Morskiej Służby Asysty Telemedycznej wykonuje Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w</p>	

	są przeszkoleni w zakresie szczególnych warunków występujących na statkach.			<p>porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) sposób funkcjonowania Morskiej Służby Asysty Telemedycznej,</p> <p>2) szczegółowy zakres zadań Morskiej Służby Asysty Telemedycznej związanych z udzielaniem porad medycznych drogą radiową,</p> <p>3) sposób ustalania procedur łączności i przekazywania informacji między Morską Służbą Asysty Telemedycznej a innymi podmiotami uczestniczącymi w udzielaniu pomocy na morzu</p> <p>- kierując się koniecznością usprawnienia udzielania porad medycznych i podniesienia poziomu ochrony zdrowia osób przebywających na statkach.</p>	
	2. W celu optymalizacji udzielanej porady konsultacyjne ośrodki radiowe mogą, za zgodą zainteresowanych pracowników, przechowywać	T	Art. 71 ust. 6 projektu ustawy	6. Dla każdego marynarza na statku kapitan statku lub osoba przez niego upoważniona prowadzi kartę zdrowia, w której dokonywane są adnotacje o stanie zdrowia marynarza,	



	indywidualne kartoteki lekarskie. Kartoteki te pozostają poufne.			których treść jest poufna i może być wykorzystywana wyłącznie w celu ułatwienia leczenia marynarza.	
Art. 7	<p>1. Każde Państwo Członkowskie podejmuje niezbędne środki, aby zapewnić, że właściwa osoba lub właściwy organ przeprowadza coroczną kontrolę w celu sprawdzenia, czy na pokładzie wszystkich statków pływających pod jego banderą:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– wyposażenie medyczne spełnia minimalne wymagania niniejszej dyrektywy,</li> <li>– wykaz kontrolny przewidziany w art. 2 ust. 1 lit. c) potwierdza, że wyposażenie medyczne odpowiada tym minimalnym wymaganiom,</li> <li>– wyposażenie medyczne jest prawidłowo przechowywane,</li> <li>– przestrzegane są wszystkie terminy ważności.</li> </ul>	T	Art. 72 projektu ustawy	<p>Art. 72 Minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wymagania dotyczące wyposażenia apteczek okrętowych w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych i odtrutek , sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania,</li> <li>2) wymagania dotyczące wyposażenia środków ratunkowych w apteczki medyczne w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych , sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania,</li> <li>3) wykaz substancji i materiałów stanowiących zagrożenie dla zdrowia lub życia znajdujących się na statku,</li> <li>4) wzór karty zdrowia marynarza</li> </ol>	

				dla marynarza na statku, - uwzględniając charakter uprawianej żeglugi oraz konieczność zapewnienia właściwej pomocy medycznej na statku.	
	2. Kontrola wyposażenia medycznego przechowywanego na tratwach ratunkowych przeprowadzana jest w trakcie corocznej konserwacji tych tratw. Kontrole te mogą być wyjątkowo przesunięte maksymalnie na okres do pięciu miesięcy.		Art. 72 pkt 1) projektu ustawy	Minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia: 1) wymagania dotyczące wyposażenia apteczek okrętowych w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych i odtrutek, sposobu ich kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania,  (...) - uwzględniając charakter uprawianej żeglugi oraz konieczność zapewnienia właściwej pomocy medycznej na statku.	
Art. 8	1. Komisja jest wspierana przez komitet w celu dokonania dostosowań o charakterze czysto technicznym załączników do niniejszej dyrektywy w	N	-	-	

	<p>zależności od postępu technicznego lub zmian w międzynarodowych uregulowaniach lub specyfikacjach i od najnowszego stanu wiedzy w danej dziedzinie. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w ust. 2. Ze względu na szczególnie pilną potrzebę Komisja może zastosować tryb pilny, o którym mowa w ust. 3.</p>				
	<p>2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1- oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.</p>	N	-	-	
	<p>3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1, 2, 4 i 6 oraz art. 7 decyzji 1999/468/ WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8..</p>	N	-	-	
Art. 9	<p>1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie do dnia 31 grudnia 1994 r. przepisy</p>	N	-	-	

	<p>ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.</p> <p>Wspomniane środki powinny zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to powinno towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.</p>				
	<p>2. Państwa Członkowskie prześlą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.</p>	N	-	-	
Art. 9a	<p>Co pięć lat państwa członkowskie przedkładają Komisji sprawozdania z praktycznego wdrażania niniejszej dyrektywy w formie odrębnego rozdziału jednolitego sprawozdania, o którym mowa w art. 17a ust. 1, 2 i 3 dyrektywy 89/391/EWG, które stanowi podstawę oceny dokonywanej przez Komisję zgodnie z art. 17a ust. 4 tej dyrektywy.</p>	N	-	-	

Art. 10	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.	N	-	-	
---------	--	---	---	---	--

## ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU		Projekt ustawy o pracy na morzu
JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISU/ÓW PROJEKTU USTAWY	UZASADNIENIE WPROWADZENIA PRZEPISU
<p>ROZDZIAŁ 3 Pośrednictwo pracy</p>	<p>Art. 16. 1. Pośrednictwo pracy dla osób poszukujących pracy na statkach, zwane dalej „pośrednictwem pracy”, obejmuje pomoc osobom zainteresowanym podjęciem pracy na statku oraz pomoc armatorom w poszukiwaniu odpowiednich kandydatów do pracy na statku.</p> <p>2. Za czynności związane z pośrednictwem pracy nie wolno pobierać bezpośrednio lub pośrednio opłat od osób poszukujących pracy na statkach.</p> <p>3. Pośrednictwo pracy prowadzą agencje zatrudnienia, o których mowa w ustawie z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (Dz. U. z 2015 r. poz. 149 i 357), zwanej dalej „ustawą o promocji zatrudnienia”, oraz powiatowe urzędy pracy.</p> <p>Art. 17. 1. Powiatowy urząd pracy udziela pomocy osobie zainteresowanej podjęciem pracy na statku, zarejestrowanej jako bezrobotny lub poszukujący pracy, przez:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) poinformowanie o agencjach zatrudnienia, które posiadają dokument uprawniający je do kierowania marynarzy do pracy na statkach wydany przez właściwego dyrektora urzędu morskigo oraz o możliwości skorzystania z usług tych agencji;</li> <li>2) udzielenie pomocy, określonej w ustawie o promocji zatrudnienia, w przypadku zainteresowania pracą inną niż praca na statku.</li> </ol> <p>2. Powiatowy urząd pracy, do którego armator złożył ofertę pracy na statku, informuje armatora o agencjach</p>	<p>Kwestie te objęte są zakresem przepisu 1.4 Konwencji o pracy na morzu, które nie zostało powielone w dyrektywie 2009/13</p>

zatrudnienia, które posiadają dokument uprawniający je do kierowania marynarzy do pracy na statkach, wydany przez dyrektora urzędu morskigo, i zwraca armatorowi złożoną ofertę pracy albo przekazuje ją do agencji zatrudnienia wybranej przez armatora.

3. Powiatowy urząd pracy na wniosek agencji zatrudnienia może za zgodą osoby zainteresowanej podjęciem pracy na statku, zarejestrowanej jako bezrobotny lub poszukujący pracy, udostępnić agencji zatrudnienia informacje umożliwiające nawiązanie bezpośredniej współpracy z tą osobą.

Art. 18. 1. Pośrednictwo pracy prowadzone przez agencje zatrudnienia jest dobrowolne dla osób zainteresowanych podjęciem pracy na statku oraz dla armatorów.

2. Agencja zatrudnienia świadczy usługi pośrednictwa pracy po uzyskaniu od dyrektora urzędu morskigo, właściwego dla jej siedziby, dokumentu uprawniającego do kierowania marynarzy do pracy na statkach.

3. Dyrektor urzędu morskigo 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 o pracy na morzu, przyjętą przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r., zwaną dalej „Konwencją MLC”, oraz kwalifikacje i doświadczenie w zakresie prowadzenia audytów. W dokumencie ustala się okres jego ważności.

4. Audyt wstępny jest przeprowadzany w celu sprawdzenia, czy agencja zatrudnienia spełnia warunki do kierowania marynarzy do pracy na statkach zgodnie z wymogami Konwencji MLC.

5. Dyrektor urzędu morskigo przeprowadza audyt odnowieniowy w związku z upływem ważności dokumentu, o którym mowa w ust. 2, oraz może przeprowadzić audyt dodatkowy, w przypadku

uzasadnionego podejrzenia, że działanie agencji zatrudnienia nie jest zgodne z ustawą lub wymaganiami określonymi w Konwencji MLC.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, zakres i tryb przeprowadzania audytów, o których mowa w ust. 4 i 5, oraz wzór dokumentu, o którym mowa w ust. 2, mając na uwadze konieczność zachowania obiektywizmu i prawidłowego przebiegu audytów oraz dane niezbędne do uwzględnienia w dokumencie, o którym mowa w ust. 2.

7. Za przeprowadzenie audytu wstępnego i odnowieniowego oraz wydanie dokumentu, o którym mowa w ust. 2, pobiera się opłaty. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.

8. Opłaty za przeprowadzenie audytu wstępnego lub odnowieniowego wynoszą: 200 zł – dla agencji zatrudniającej do 2 pracowników, 500 zł – dla agencji zatrudniającej od 2 do 5 pracowników oraz 1000 zł – dla agencji zatrudniającej powyżej 5 pracowników.

9. Opłata za wydanie dokumentu uprawniającego agencję zatrudnienia do kierowania marynarzy do pracy na statkach wynosi 200 zł.

10. Audytorom za przeprowadzenie audytu przysługuje wynagrodzenie w wysokości: 400 zł – dla audytora wiodącego oraz 300 zł – dla audytora.

11. Właściwy dyrektor urzędu morskiego umieszcza na stronie internetowej urzędu aktualną listę agencji zatrudnienia, którym wydał dokument uprawniający do kierowania marynarzy do pracy na statkach.

Art. 19. 1. Agencja zatrudnienia udziela pomocy w podjęciu pracy na statku osobie zainteresowanej podjęciem pracy, która spełnia wymagania, o których mowa w art. 3 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 1 i 3.

2. Agencja zatrudnienia informuje osobę zainteresowaną podjęciem pracy na statku o posiadanych ofertach pracy, a w



przypadku ich braku może poinformować taką osobę o innych agencjach zatrudnienia prowadzących pośrednictwo pracy.

3. Agencja zatrudnienia może, na wniosek innej agencji zatrudnienia prowadzącej pośrednictwo pracy i za zgodą osoby zainteresowanej podjęciem pracy na statku, udostępnić tej osobie informacje umożliwiające nawiązanie jej bezpośredniej współpracy z tą agencją.

4. Agencja zatrudnienia przyjmuje od armatora ofertę pracy na statku, jeżeli w ofercie nie zostały zawarte wymagania, o których mowa w art. 36 ust. 5e ustawy o promocji zatrudnienia, sprawdza, czy wśród osób zainteresowanych podjęciem pracy są kandydaci spełniający wymagania armatora określone w tej ofercie oraz informuje armatora, czy może skierować do niego odpowiednich kandydatów do pracy, a w przypadku ich braku może poinformować o innych agencjach zatrudnienia prowadzących pośrednictwo pracy.

5. W przypadku braku odpowiednich kandydatów do pracy na statku, agencja zatrudnienia informuje o tym armatora, który może wycofać ofertę.

Art. 20. 1. Oferta pracy na statku obejmuje w szczególności:

- 1) nazwę i adres armatora;
- 2) imię i nazwisko, numer telefonu oraz adres poczty elektronicznej osoby upoważnionej do kontaktów;
- 3) nazwę statku oraz stanowiska do obsadzenia na statku;
- 4) wysokość i warunki wynagradzania;
- 5) oczekiwania wobec kandydatów do pracy;
- 6) termin rozpoczęcia pracy oraz okres, na jaki zostanie zawarta marynarska umowa o pracę;
- 7) warunki ubezpieczenia społecznego oraz ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków, choroby lub śmierci.

2. Armator, składając ofertę pracy na statku, jest obowiązany dołączyć do niej następujące dokumenty:

- 1) kopię ważnego Morskiego Certyfikatu Pracy albo Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy oraz ważnej Deklaracji Zgodności wydanych dla tego statku albo pisemne oświadczenie, że przestrzega postanowień Konwencji MLC dotyczących warunków pracy i życia marynarzy na statku;
  - 2) projekt marynarskiej umowy o pracę;
  - 3) pisemne oświadczenie zawierające zobowiązanie armatora do:
    - a) przestrzegania przepisów wynikających z układu zbiorowego pracy, którym jest objęty marynarz, jeżeli taki układ na statku obowiązuje,
    - b) poniesienia kosztów repatriacji i innych zobowiązań finansowych wobec osoby zainteresowanej podjęciem pracy na statku,
    - c) zawarcia umowy z agencją zatrudnienia – w przypadku gdy oferta pracy dotyczy pracy na statku o obcej przynależności.
3. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, powinno również zawierać: nazwę i adres armatora, datę sporządzenia oświadczenia oraz podpis uprawnionego przedstawiciela armatora, ze wskazaniem imienia, nazwiska oraz pełnionej funkcji.
4. W przypadku pośrednictwa pracy dla osób poszukujących pracy na statku o obcej przynależności oferta pracy na statku oraz dokumenty, o których mowa w ust. 2, mogą być przedkładane w języku angielskim.
5. W przypadku niespełnienia warunków, o których mowa w ust. 1–4, agencja zatrudnienia odstępuje od realizacji oferty pracy na statku, informując o tym armatora.
- Art. 21. Agencja zatrudnienia udostępnia osobie zainteresowanej podjęciem pracy na statku ofertę pracy na statku, projekt marynarskiej umowy o pracę oraz informacje, o których mowa w art. 19 ust. 3, jeżeli osoba ta spełnia wymagania wobec kandydatów określone w tej ofercie.

Art. 22. 1. W przypadku pośrednictwa pracy dla osób poszukujących pracy na statku o obcej przynależności agencja zatrudnienia zawiera:

1) z osobą zainteresowaną podjęciem pracy na statku pisemną umowę, spełniającą wymagania określone w art. 85 ust. 2 pkt 1–6 i 9 ustawy o promocji zatrudnienia;

2) z armatorem, do którego zamierza kierować osoby do pracy, pisemną umowę, spełniającą wymagania określone w art. 85 ust. 3 pkt 3 i 4 ustawy o promocji zatrudnienia.

2. Agencja zatrudnienia, przed zawarciem umowy, o której mowa w ust. 1 pkt 1, zwraca się do armatora o informację o objęciu marynarza ubezpieczeniem emerytalnym i rentowym oraz zdrowotnym, a w przypadku uzyskania informacji o nieobjęciu marynarza tymi ubezpieczeniami zamieszcza w umowie informację, że może ona skorzystać z dobrowolnego ubezpieczenia emerytalnego i rentowego oraz zdrowotnego przysługującego jej na podstawie odrębnych przepisów.

3. Umowa, o której mowa w ust. 1 pkt 1, zawiera również:

1) nazwę i przynależność statku, na którym praca będzie wykonywana;

2) zobowiązanie agencji zatrudnienia do zwrotu osobie zainteresowanej podjęciem pracy na statku poniesionych przez nią kosztów pieniężnych z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy z winy tej agencji.

4. Agencja zatrudnienia, która zawarła z osobą zainteresowaną podjęciem pracy na statku umowę, o której mowa w ust. 1 pkt 1, jest obowiązana zapewnić, aby osoba ta nie ponosiła kosztów bezpośrednio związanych ze skierowaniem do pracy za granicą, w tym kosztów dojazdu na statek i powrotu do miejsca repatriacji wskazanego w marynarskiej umowie o pracę, wydania wizy, badań lekarskich oraz tłumaczenia dokumentów.

Art. 23. 1. Agencja zatrudnienia jest obowiązana posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody poniesione przez marynarzy z tytułu nieskuteczności pośrednictwa pracy lub niewypełnienia przez armatora zobowiązań wynikających z marynarskiej umowy o pracę.

2. Agencja zatrudnienia odpowiada za szkody, o których mowa w ust. 1, wobec każdej osoby, z którą zawarła umowę, o której mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1, do wysokości odszkodowania, o którym mowa w art. 33 ust. 1.

Art. 24. 1. Agencja zatrudnienia niezwłocznie zawiadamia organ inspekcyjny, o którym mowa w art. 18 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim”, w przypadku uzyskania informacji wskazujących, że:

1) statek, którego dotyczyła oferta pracy, nie spełnia warunków, które potwierdza Deklaracja Zgodności i Morski Certyfikat Pracy albo Tymczasowy Certyfikat Pracy wydane dla tego statku;

2) armator składając ofertę pracy na statku zawarł w oświadczeniu, o którym mowa w art. 20 ust. 2 pkt 3, informacje niezgodne ze stanem faktycznym;

3) armator naruszył zobowiązania wynikające z marynarskiej umowy o pracę zawartej z osobą zainteresowaną podjęciem pracy na statku lub umowy zawartej z agencją zatrudnienia.

2. W przypadku uzyskania informacji, o których mowa w ust. 1, agencja zatrudnienia odstępuje od realizacji oferty pracy na statku oraz informuje o odstąpieniu osobę zainteresowaną podjęciem pracy na statku i armatora.

Art. 25. 1. Agencja zatrudnienia jest obowiązana prowadzić wykaz osób, które podjęły pracę na statku za jej pośrednictwem,

	<p>zawierający:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) imię i nazwisko;</li> <li>2) okres, na jaki została zawarta marynarska umowa o pracę;</li> <li>3) nazwę armatora, u którego praca jest wykonywana;</li> <li>4) nazwę i przynależność statku, na którym praca jest wykonywana.</li> </ol> <p>2. Wykaz osób, o którym mowa w ust. 1, agencja zatrudnienia jest obowiązana udostępniać organom administracji morskiej, na ich żądanie.</p>	
<p>ROZDZIAŁ 10 Praca na statkach niekonwencyjnych</p>	<p>Art. 100. 1. Do stosunków pracy na statkach niekonwencyjnych stosuje się odpowiednio przepisy ustawy dotyczące:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) minimalnych wymagań dla marynarzy do pracy na statku, z uwzględnieniem obowiązujących wymagań międzynarodowych i krajowych dotyczących rybaków morskich oraz pracowników szkół i uczelni morskich;</li> <li>2) warunków zatrudnienia i organizacji pracy na statku – z wyjątkiem art. 34, art. 40, art. 41, art. 43–47, art. 50, art. 51 ust. 2 i art. 53–56;</li> <li>3) warunków pracy i życia na statku – z wyjątkiem 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 art. 63 ust. 3 stosuje się do statków, o których mowa w art. 103;</li> <li>4) ochrony zdrowia i ochrony socjalnej.</li> </ol> <p>2. Do statków niekonwencyjnych mogą być stosowane przepisy ustawy dotyczące pośrednictwa pracy.</p> <p>3. Na statkach niekonwencyjnych, które nie odbywają podróży międzynarodowych, nie stosuje się przepisów dotyczących repatriacji marynarzy.</p> <p>4. Na statkach niekonwencyjnych marynarska umowa o pracę może przewidywać inne składniki wynagrodzenia niż określone w art. 35 ust. 3.</p> <p>Art. 101. 1. W okresie prowadzenia połowów lub innej działalności</p>	<p>Kwestie te objęte są zakresem obecnej ustawy z dnia 23 maja 1991 r. <i>o pracy na morskich statkach handlowych</i>. Brak regulacji powodowałby powstanie luki prawnej.</p>

związanej bezpośrednio z rybołówstwem czas pracy na statku rybackim może być przedłużony do 14 godzin na dobę i 72 godzin na tydzień.

2. Statek rybacki przebywa w morzu od chwili wyjścia w morze w celu wykonywania rybołówstwa do chwili przybycia do portu, po zakończeniu rybołówstwa. Dzień wyjścia w morze i przybycia do portu uznaje się za dni w morzu.

3. W okresie przebywania statku rybackiego w morzu dopuszcza się wprowadzenie wymiaru i rozkładu czasu pracy uzależnionego od warunków połowowych z zapewnieniem pracownikowi co najmniej sześciogodzinnego nieprzerwanego odpoczynku w ciągu doby. Przerwa między dwoma następującymi po sobie okresami odpoczynku nie może być dłuższa niż 14 godzin.

4. Praca wykonywana według wymiaru i rozkładu czasu pracy określonych w ust. 3 nie jest pracą w godzinach nadliczbowych.

5. Przepisy art. 81 stosuje się odpowiednio.

Art. 102. 1. Stosunek pracy na statku rybackim może powstać na mocy spółdzielczej umowy o pracę.

2. Umowę o pracę na statku rybackim można także zawrzeć na okres sezonu połowowego. Pracownikom zatrudnionym na podstawie takiej umowy przysługuje prawo do urlopu wypoczynkowego w wymiarze 2 dni roboczych za każdy przepracowany miesiąc.

3. Umowa o pracę na statku rybackim, oprócz elementów określonych w art. 27, określa również:

- 1) warunki wyżywienia na statku rybackim albo ustalenia dotyczące wypłaty ekwiwalentu za wyżywienie;
- 2) normy przydziału środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego;
- 3) wysokość wynagrodzenia za pozostawanie w gotowości do pracy;
- 4) wysokość wynagrodzenia za dni wolne.

Art. 103. 1. Na statkach pełniących stałe pogotowie ratownicze marynarze są obowiązani do prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych oraz do utrzymywania gotowości do podjęcia takich akcji.

2. Marynarze, o których mowa w ust. 1, są obowiązani do wykonywania pracy związanej z wymaganiami służby ratowniczej w wymiarze do 12 godzin na dobę i 40 godzin przeciętnie na tydzień, w przyjętym okresie rozliczeniowym nie dłuższym niż 1 miesiąc.

3. Marynarzom, o których mowa w ust. 1, przysługuje czas odpoczynku w wymiarze nie niższym niż 12 godzin na dobę z zachowaniem gotowości do podjęcia akcji ratowniczej.

4. W czasie odpoczynku, o którym mowa w ust. 3, kapitan statku może zarządzić pracę wynikającą tylko z akcji ratowniczej. Czas prowadzenia akcji ratowniczej wlicza się do czasu pracy.

5. Jeżeli czas akcji ratowniczej zakłóca czas odpoczynku, marynarzowi przysługuje wyrównawczy okres odpoczynku bezpośrednio po zakończeniu akcji ratowniczej.

6. Za każdą godzinę gotowości do podjęcia akcji ratowniczej marynarzom przysługuje wynagrodzenie w wysokości nie niższej niż 18% stawki godzinowej wynikającej z minimalnego wynagrodzenia za pracę ustalonego na podstawie przepisów o minimalnym wynagrodzeniu za pracę.

Art 104. 1. Marynarze, o których mowa w art. 103, pozostają na statku przez okres zmiany liczący 15 dni bez przerwy. Po tym okresie marynarzom udziela się dni wolnych w wymiarze nie niższym niż liczba dni pracy.

2. W miesiącu liczącym 31 dni marynarze jednej zmiany pozostają na statku nieprzerwanie 16 dni. Marynarzom takiej zmiany udziela się dni wolnych w wymiarze co najmniej 16 dni w najbliższym miesiącu liczącym 31 dni.

Art. 105. 1. Przepisy art. 103 i art. 104 mogą mieć odpowiednie zastosowanie do statków pełniących stałe pogotowie inne niż stałe pogotowie ratownicze, o ile są na nich zachowane równoważne warunki zatrudnienia.

2. Na statkach pełniących stałe pogotowie i statkach, które muszą w sposób nieprzerwany wykonywać obowiązki specjalnej służby państwowej, można, w celu uzupełnienia składu załogi statku, zatrudniać marynarzy na podstawie marynarskich umów o pracę na zastępstwo.

Art. 106. 1. Na statkach szkolnych zatrudnienie marynarza może być uzależnione od posiadania przez niego kwalifikacji przydatnych w pracy dydaktyczno-wychowawczej określonych przez armatora.

2. Czas pracy marynarza posiadającego kwalifikacje, o których mowa w ust. 1, może obejmować pracę na statku i pracę w morskich jednostkach edukacyjnych, o których mowa w art. 74 ust. 2 ustawy o bezpieczeństwie morskim. Dodatek morski przysługuje jedynie za pracę na statku.

Art. 107. 1. Na statkach używanych w obsłudze ruchu turystycznego z marynarzami mogą być zawierane marynarskie umowy o pracę na okres sezonu turystycznego.

2. Do pracy na statkach, o których mowa w ust. 1, mogą być stosowane przepisy art. 34.

Art. 108. 1. Czas pracy na platformach wiertniczych lub wydobywczych, obsługiwanych przez kolejno wymieniające się załogi lub część załogi, może być przedłużony do 14 godzin na dobę i 84 godzin na tydzień. W takim przypadku, po każdym, nie dłuższym niż 2 tygodnie, nieprzerwanym okresie pracy zapewnia się pracownikowi co najmniej równy okres wolnego od pracy



	<p>pobytu na lądzie. Za zgodą pracownika, okres pracy może być przedłużony do 3 tygodni.</p> <p>2. Praca w granicach norm czasu pracy, o których mowa w ust. 1, nie jest pracą w godzinach nadliczbowych, jeżeli liczba godzin pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym nie przekroczy przeciętnie 44 godzin.</p> <p>3. W przypadku wykonywania pracy zgodnie z ust. 1, przepisów art. 133 Kodeksu pracy nie stosuje się.</p>	
Art. 85 oraz 118	<p>Art. 85. 1. Armator będący przedsiębiorcą żegludowym, który eksploatuje statek o polskiej przynależności w żegludzie międzynarodowej, w rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. z 2014 r. poz. 511 oraz z 2015 r. poz. 211), jest obowiązany do wystawienia, po zakończeniu roku, nie później niż do końca lutego następującego po tym roku, zaświadczenia marynarzowi, który był zatrudniony na tym statku, używanym do przewozu ładunku lub pasażerów, zawierającego:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) imię i nazwisko marynarza, jego adres zamieszkania i numer PESEL lub w przypadku jego braku – numer innego dokumentu potwierdzającego tożsamość;</li> <li>2) liczbę dni przepracowanych w roku, którego dotyczy zaświadczenie, przez marynarza w żegludzie międzynarodowej na statku spełniającym wymagania, o których mowa w art. 21 ust. 1 pkt 23c ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.)), z podaniem okresów zatrudnienia i nazwy statku;</li> <li>3) kwotę dochodu oraz zaliczek odprowadzonych na poczet podatku dochodowego od osób fizycznych marynarza przypadających za dni pracy, o których mowa w pkt 2;</li> <li>4) informacje dotyczące armatora, podawane w przypadku ubiegania się o pomoc inną niż pomoc de minimis lub pomoc de minimis w rolnictwie lub rybołówstwie, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 37 ust. 6 ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy</li> </ol>	Przepisy te stanowią wykonanie Założeń do projektu ustawy.

	<p>publicznej (Dz. U. z 2007 r. Nr 59, poz. 404, z późn. zm. )):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) imię i nazwisko albo nazwę,</li><li>b) adres miejsca zamieszkania albo adres siedziby,</li><li>c) identyfikator gminy, w której armator ma miejsce zamieszkania albo siedzibę,</li><li>d) numer identyfikacji podatkowej (NIP),</li><li>e) formę prawną,</li><li>f) wielkość,</li><li>g) klasę działalności, w związku z którą armator ubiega się o pomoc publiczną, według Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD), zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 40 ust. 2 ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. z 2012 r. poz. 591, z późn. zm. ))).</li></ul> <p>2. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje się w celu zastosowania zwolnienia, o którym mowa w art. 21 ust. 1 pkt. 23c ustawy o z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych.</p> <p>3. Zwolnienie, o którym mowa w przepisach powołanych w ust. 2, stanowi pomoc publiczną dla armatora na poprawę konkurencyjności.</p> <p>Art. 118. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm. )) wprowadza się następujące zmiany:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>1) w art. 21:<ul style="list-style-type: none"><li>a) w ust. 1 po pkt 23b dodaje się pkt 23c w brzmieniu: „23c) dochody marynarzy, którzy są obywatelami państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, uzyskane z tytułu pracy na statkach morskich o polskiej przynależności używanych do przewozu ładunku lub pasażerów w żegludze międzynarodowej, w rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym, wykonywanej łącznie przez okres przekraczający 183</li></ul></li></ul>	
--	--	--

	<p>dni w roku podatkowym, z wyjątkiem marynarzy zatrudnionych na:</p> <p>a) holownikach, na których mniej niż 50% czasu pracy faktycznie wykonywanej przez holownik w ciągu roku stanowił przewóz ładunku lub pasażerów drogą morską,</p> <p>b) pogłębiarkach, na których mniej niż 50% czasu pracy faktycznie wykonywanej przez pogłębiarkę w ciągu roku stanowił przewóz wydobytego materiału drogą morską;"</p> <p>b) dodaje się ust. 35 w brzmieniu:</p> <p>„35. Zwolnienie, o którym mowa w ust. 1 pkt 23c, ma zastosowanie pod warunkiem złożenia urzędowi skarbowemu, o którym mowa w art. 45 ust. 1b, nie później niż w terminie określonym w art. 45 ust. 1 zaświadczenia lub zaświadczeń, o których mowa w art. 85 ustawy z dnia..... 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz.....).”.</p>	
--	---	--

8/



Warszawa, 22 czerwca 2015 r.

Minister  
Spraw Zagranicznych

DPUE - 920 - 478 - 14/jf, ar/7  
DPUE.920.181.2014 / 37  
dot.: RM-10-67-15 z 16.06.2015 r.

Pan  
Maciej Berek  
Sekretarz Rady Ministrów

### Opinia

**o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o pracy na morzu, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej**

*Szanowny Panie Ministrze,*

w związku z przedłożonym projektem ustawy o pracy na morzu pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

**Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.**

Z poważaniem

z up. Ministra Spraw Zagranicznych

Artur Broniowski  
Sekretarz Rady Ministrów

Do wiadomości:

Pani Maria Wasiak  
Minister Infrastruktury i Rozwoju

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA ZDROWIA<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie wydawania świadectwa zdrowia do pracy na statku morskim**

Na podstawie art. 5 ust. 7 ustawy z dnia ... o pracy na morzu (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) wykaz chorób i stanów chorobowych, które mogą spowodować niezdolność marynarza do pracy na statku, zakres przeciwwskazań, ograniczeń lub warunków wykonywania pracy na statku;
- 2) zakres badań lekarskich przeprowadzanych w celu wydania świadectwa zdrowia oraz warunki ich przeprowadzania;
- 3) wzór świadectwa zdrowia.

**§ 2. 1.** Badanie lekarskie, w celu wydania świadectwa zdrowia, przeprowadza się na podstawie skierowania wystawionego przez armatora statku.

2. W skierowaniu na badanie armator określa stanowisko, na którym osoba skierowana ma podjąć pracę.

**§ 3. 1.** Zakres badań lekarskich, o których mowa w § 2 ust. 1, obejmuje:

- 1) badanie narządu wzroku;
- 2) badanie narządu słuchu;
- 3) ocenę sprawności fizycznej;
- 4) zdolność do pracy w aspekcie stosowanej na statku farmakoterapii;
- 5) zdolność do pracy w aspekcie powszechnie występujących chorób.

2. Wykaz chorób, o których mowa w § 1, obejmuje:

- 1) choroby zakaźne przewodu pokarmowego;
- 2) gruźlicę układu oddechowego;
- 3) zakażenia przenoszone drogą płciową;

---

<sup>1)</sup> Minister Zdrowia kieruje działem administracji rządowej – zdrowie na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Zdrowia (Dz. U. poz. 1268).

- 4) wirusowe zapalenie wątroby typu A;
- 5) wirusowe zapalenie wątroby typu B;
- 6) chorobę HIV;
- 7) nowotwory złośliwe;
- 8) choroby krwi i narządów krwiotwórczych oraz niektóre choroby przebiegające z udziałem mechanizmów autoimmunologicznych;
- 9) zaburzenia wydzielania wewnętrznego, stanu odżywiania i przemiany metabolicznej (cukrzyca);
- 10) zaburzenia psychiczne i zaburzenia zachowania;
- 11) uzależnienie od narkotyków;
- 12) choroby układu nerwowego (padaczka, migrena, zaburzenia snu, narkolepsja);
- 13) choroby oka i ucha;
- 14) choroby układu krążenia (nadciśnienie, zaburzenia rytmu serca);
- 15) choroby układu oddechowego (choroby nosa, gardła, zatok, przewlekłe zapalenie oskrzeli, astma);
- 16) choroby układu trawiennego;
- 17) choroby układu moczowo-płciowego;
- 18) ciążę;
- 19) choroby skóry;
- 20) choroby układu kostno-mięśniowego.

§ 4. Wzór świadectwa zdrowia stanowi załącznik do rozporządzenia.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER ZDROWIA**

**W porozumieniu:**

**MINISTER INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**



**Załącznik  
do rozporządzenia  
Ministra Zdrowia  
z dnia ... (poz. ...)**

**MEDICAL CERTIFICATE No.....**

**for service at sea**

Issued to meet the requirements of STCW Convention 1978, as amended,

and the Maritime Labour Convention 2006

According to Guidelines on the medical examinations of seafarers ILO/IMO/JMS/2011/12 Zgodnie z wytycznymi w zakresie badań lekarskich marynarzy ILO/IMO/JMS/2011/12			
Last name: Nazwisko:		First, middle name: Imię / imiona:	
Date of birth (day/month/year): Data urodzenia (dzień/miesiąc/rok):	Gender: <input type="checkbox"/> male <input type="checkbox"/> female Płeć : mężczyzna kobieta	Nationality: Narodowość:	
Mailing address: Adress do korespondencji:		Passport / Seamen's Book No.: Paszport / Nr książeczki żeglarskiej:	
Examination for duty on department: / Badanie do świadczenia pracy w dziale:			
<input type="checkbox"/> Deck / Pokładowy		<input type="checkbox"/> Radio / Radio	
<input type="checkbox"/> Hotel/ hotel			
<input type="checkbox"/> Engine / Maszynowy		<input type="checkbox"/> Food handling / Catering	
<input type="checkbox"/> Other / Inny <input type="checkbox"/>			
Declaration of the recognized medical practitioner: / Oświadczenie uprawnionego lekarza:			
Identification documents were checked at the point of examination: <input type="checkbox"/> No		<input type="checkbox"/> Yes	
Potwierdzenie weryfikacji dokumentów identyfikacyjnych przed przystąpieniem do badania: Nie		Tak	
Height: Wzrost:	Weight: Waga:	Blood pressure: Ciśnienie krwi:	Pulse: Tętno:



<p>Hearing meets the standards of section A-I/9:  <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>Yes / Tak                  Słuch spełnia wymogi sekcji A-I/9:  <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>No / Nie</p>	<p>Unaided hearing satisfactory? / Czy słuch bez urządzeń                  pomocniczych jest na poziomie satysfakcjonującym?  <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>Yes / Tak  <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>No / Nie</p>	
<p>Is hearing aid necessary to meet the required hearing standard ? <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>Yes <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>No                  Czy aparat słuchowy jest konieczny do pracy ? <span style="float: right;">Tak</span>                  Nie</p>		
<p>Visual acuity meets standards of section A-I/9                  Czy ostrość widzenia spełnia wymogi określone w A-I/9 ?  <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>Yes <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>No                  Tak Nie</p>	<p>Color vision meets standards of section A-I/9                  Czy postrzeganie kolorów spełnia wymogi sekcji A-I/9 ?  <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>Yes <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>No                  Tak Nie</p>	<p>Date of last color vision test:                  Data ostatniego badania rozpoznawania kolorów:                  Testing required every 6 years.                  Badanie wymagane co 6 lat.                  .....                  .....</p>
<p>Are glasses or contact lenses necessary to meet the requires vision standard ? <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>Yes <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>No                  Czy okulary lub soczewki kontaktowe są konieczne do pracy ? <span style="float: right;">Tak</span>                  Nie</p>		
<p>Look-out duties / Czy może pełnić wachtę obserwacyjną ?  <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>Fit for look-out duty <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>Not fit for look-out duty  <input type="checkbox"/> Not apply                  Zdolny do pełnienia wachty obserwacyjnej <span style="margin-left: 150px;">Niezdolny do pełnienia wachty obserwacyjnej</span> <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>Nie dotyczy</p>		
<p>Any limitations or restrictions on fitness ?  <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>Yes <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>No                  Czy istnieją jakiegokolwiek zastrzeżenia lub ograniczenia dotyczące sprawności ? <span style="margin-left: 50px;">Tak</span> <span style="margin-left: 50px;">Nie</span>                  If "yes", specify limitations or restrictions:                  _____                  W przypadku odpowiedzi twierdzącej opisać zastrzeżenia:                  _____                  _____                  _____</p>	<p>Is the seafarer taking prescribed medications during validity of the certificate ?                  Czy badany w okresie trwania ważności świadectwa przyjmuje leki przepisane przez lekarza ?  <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>Yes <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>No                  Tak Nie</p>	

Is the applicant free from any diseases likely to be aggravated by service at sea, or to render him unfit for service at sea or likely to endanger the health of other persons on board ?

Yes       No

Stwierdzam, że marynarz nie cierpi na żadne dolegliwości natury zdrowotnej, które mogłyby ulec zaostrzeniu podczas pełnienia służby na morzu lub doprowadzić członka załogi do niezdolności do wykonywania takiej służby, ani stanowić zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa innych osób na statku .       Tak

Nie

THIS IS TO CERTIFY THAT HE/SHE IS FOUND TO BE FIT/NOT FIT FOR DUTY AS A:

Potwierdzenie zdolności / niezdolności do pracy na stanowisku: \_\_\_\_\_

Date of examination / Data badania: ..... Expiry date of certificate / Data ważności świadectwa: .....

Official stamp of the issuing authority:

Pieczęć urzędowa organu wydającego:

Name, surname and signature of the authorized physician

Imię, nazwisko oraz podpis uprawnionego lekarza:

I confirm that I have been informed of the contents of the certificate and of right to review in accordance with paragraph 6 of section A-I/9.

Potwierdzam, że zostałem/łam poinformowany/na o treści świadectwa oraz prawie do jego weryfikacji zgodnie z pkt. 6 sekcji A-I/9.

\_\_\_\_\_  
Seafarer's signature/ Podpis marynarza

Additional details of medical examination – to be completed by examining physician:  
(i.e. chronic diseases, drug addict test, prescribed medications, additional medical examination of the seafarer).

Dodatkowe szczegóły dotyczące wywiadu lekarskiego – wypełnia lekarz:  
(np. chorób przewlekłych, testów na obecność narkotyków, przyjmowanych leków, dodatkowych badań, którym poddał się marynarz).



## UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 5 ust. 7 projektowanej ustawy o pracy na morzu, zgodnie z którą minister właściwy do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia:

1) wykaz chorób i stanów chorobowych, które mogą spowodować niezdolność marynarza do pracy na statku, zakres przeciwwskazań, ograniczeń lub warunków wykonywania pracy na statku,

2) zakres badań lekarskich przeprowadzanych w celu wydania świadectwa zdrowia oraz warunki ich przeprowadzania,

3) wzór świadectwa zdrowia.

Zgodnie z dyrektywą Rady 1999/63/WE z 21 czerwca 1999 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy, przyjętej przez ECSA i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) (Dz. Urz. UE L 167 z 02.07.1999, str. 33 z późn. zm.), dyrektywą Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA), a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE (Dz. Urz. UE L 124 z 20.05.2009, str. 30) oraz Konwencją o pracy na morzu z 2006 r. (Konwencja MLC), niezbędnym jest wskazanie zakresu badań lekarskich, przeprowadzanych w celu wydania świadectwa zdrowia oraz warunków ich przeprowadzania, oraz wymagań, jakie powinny spełniać świadectwa zdrowia (wzór świadectwa zdrowia) – medical certificate.

Marynarz nie może pracować na statku bez ważnego świadectwa, stwierdzającego jego zdolność do wykonywania obowiązków na statku.

Uprawniony lekarz przeprowadzający badania powinien stosować się do przepisów Wytycznych Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO) i Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w sprawie przeprowadzania badań lekarskich marynarzy.

Stosownie do przepisów rozporządzenia Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 30 maja 1996 r. w sprawie przeprowadzenia badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w Kodeksie pracy (Dz. U. z 1996 r. Nr 69, poz. 332, z późn. zm.), kwalifikacje do przeprowadzania badań profilaktycznych oraz profilaktycznej opieki

zdrowotnej posiadają lekarze, którzy m.in. posiadają specjalizację w dziedzinie: medycyny pracy, medycyny przemysłowej, medycyny morskiej i tropikalnej, medycyny transportu.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu:</b> rozporządzenie Ministra Zdrowia w sprawie wykazu chorób i stanów chorobowych, które mogą spowodować niezdolność marynarza do pracy na statku, zakresu przeciwwskazań, ograniczeń lub warunków wykonywania pracy na statku, zakresu badań lekarskich przeprowadzanych w celu wydania świadectwa zdrowia, warunków ich przeprowadzania oraz wzoru świadectwa zdrowia.</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:</b> Ministerstwo Zdrowia</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b></p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b></p>	<p><b>Data sporządzenia:</b> 11.06.2015 r.</p> <p><b>Źródło:</b> upoważnienie ustawowe.</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Ministra Zdrowia:</b></p>
--	---

### OCENA SKUTKÓW REGULACJI

#### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Prowadzenie badań lekarskich marynarzy przyjmowanych do pracy oraz już zatrudnionych na statkach (badania okresowe, kontrolne) wynika z konieczności wdrożenia do polskiego porządku prawnego dyrektywy Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy, przyjętej przez ECSA i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) oraz dyrektywy Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA), a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE (Dz. Urz. UE L 124 z 20.05.2009, str. 30).

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

Istotą projektu rozporządzenia jest uregulowanie przeprowadzania badań lekarskich marynarzy w celu wydawania im świadectw zdrowia umożliwiających wykonywanie pracy na statku.

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

Dyrektywa Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy, przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) – Załącznik: Umowa Europejska w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy (Dz. Urz. UE L 167 z dnia 02.07.1999 r.) została wdrożona przez wszystkie państwa członkowskie UE.

#### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
marynarze	ok. 35 000 (obecnie pracujących, również pod obcymi banderami)	Dane pozyskane w ramach współpracy ze Związkiem Armatorów Polskich oraz związkami zawodowymi (w ramach Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego)	Zapewnienie lepszych warunków zatrudnienia polskich marynarzy na międzynarodowym rynku pracy, poprzez m.in. wprowadzenie nowych rozwiązań wzmacniających poziom ochrony praw pracowniczych.

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

Obecnie są prowadzone konsultacje wewnątrzresortowe poprzedzające przekazanie projektu do uzgodnień międzyresortowych, w związku z przygotowaniem projektu ustawy o pracy na statkach morskich do przedłożenia pod obrady Stałego Komitetu Rady Ministrów. Ponadto projekt zostanie przekazany, w ramach konsultacji społecznych, do wszystkich podmiotów, na które będzie oddziaływać ta regulacja oraz do podmiotów potencjalnie zainteresowanych rozwiązaniami przewidzianymi w projekcie. Przewiduje się, że konsultacje będą trwały 21 dni (skrócony termin konsultacji wynika z konieczności pilnego wejścia w życie aktów wykonawczych do ustawy o pracy na morzu).

**6. Wpływ na sektor finansów publicznych**

(ceny stałe z 2014 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]										Łącznie (0-10)
<b>Dochody ogółem</b>											
wpływy z podatku dochodowego PIT marynarzy, którzy w przyszłości zdecydują się pracować na statku pod polską banderą											
wpływy z opłat za certyfikaty wydawane dla statków przez urzędy morskie											
budżet państwa											
JST											
pozostałe jednostki (oddzielnie)											
<b>Wydatki ogółem</b>											
budżet państwa											
JST											
pozostałe jednostki (oddzielnie)											
<b>Saldo ogółem</b>											
budżet państwa											
JST											
pozostałe jednostki (oddzielnie)											
<b>Źródła finansowania</b>											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń											

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

Skutki	0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
Czas w latach od wejścia w życie zmian							

W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne	państwa członkowskie UE	Możliwość kształtowania polityki zatrudniania marynarzy w ramach UE.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>								
<input 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 checked="" 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 elektronizacji.				<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
Komentarz:								
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>								
Nie dotyczy.								
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>								
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:			<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe			<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie		
Omówienie wpływu								



<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>
Rozporządzenie ma wejść w życie 14 dni od dnia ogłoszenia.
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>
Brak.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie książeczki żeglarskiej**

Na podstawie art. 15 ustawy z dnia ... o pracy na morzu (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) dokumenty, które należy dołączyć do wniosku o wystawienie lub wymianę książeczki żeglarskiej;
- 2) tryb postępowania w sprawie wystawiania, wymiany i unieważniania książeczki żeglarskiej;
- 3) wzór książeczki żeglarskiej.

**§ 2.** Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie – należy przez to rozumieć ustawę z dnia ... o pracy na morzu;
- 2) dyrektorze urzędu morskigo – należy przez to rozumieć także konsula Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli książeczka żeglarska jest wystawiana za granicą.

**§ 3. 1.** Wniosek o wystawienie lub wymianę książeczki żeglarskiej składa się do dyrektora urzędu morskigo.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, należy dołączyć:

- 1) wypełniony kwestionariusz paszportowy;
- 2) trzy jednakowe, kolorowe fotografie o wymiarach 35 x 45 mm, wykonane w ciągu ostatnich 6 miesięcy na jednolitym jasnym tle, mające dobrą ostrość oraz pokazujące wyraźnie oczy i twarz od wierzchołka głowy do górnej części barków, tak aby twarz zajmowała 70–80% fotografii; fotografia ma przedstawiać osobę bez nakrycia głowy i okularów z ciemnymi szklami, patrzącą na wprost z otwartymi oczami, nieprzesłoniętymi

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

- włosami, z naturalnym wyrazem twarzy i zamkniętymi ustami;
- 3) dokument potwierdzający ukończenie szkolenia podstawowego, o którym mowa w rozdziale VI, Prawidła VI/I Konwencji STCW albo
  - 4) oświadczenie armatora lub dyrektora szkoły ponadgimnazjalnej albo rektora uczelni o rodzaju zawartej lub zamierzonej umowy w sprawie praktyki zawodowej, odpowiednio ucznia szkoły ponadgimnazjalnej lub studenta uczelni, określonej programem nauczania;
  - 5) oświadczenie armatora statku o polskiej przynależności o zawartej lub zamierzonej umowie z młodocianym w sprawie odbycia praktyki zawodowej, w celu przygotowania zawodowego, za zgodą rodziców lub opiekunów prawnych;
  - 6) aktualne świadectwo zdrowia, stwierdzające zdolność do pracy na statkach, wystawione przez uprawnionego lekarza;
  - 7) poświadczoną kopię stron paszportu lub w razie jego braku – dowodu osobistego, które zawierają dane o tożsamości osoby ubiegającej się o wystawienie lub wymianę książeczki żeglarskiej;
  - 8) dowód wniesienia opłaty za wystawienie lub wymianę książeczki żeglarskiej.

**§ 4. 1.** Wystawiając książeczkę żeglarską, należy:

- 1) przytwierdzić fotografię posiadacza na drugiej stronie okładki i opatrzyć ją w prawym dolnym rogu odciskiem suchej pieczęci tłoczzonej urzędu morskiego;
- 2) wypełnić czarnym lub niebieskim tuszem rubryki na drugiej i trzeciej stronie okładki i na czterdziestej ósmej stronie książeczki żeglarskiej;
- 3) przyłożyć na trzeciej stronie okładki i na czterdziestej ósmej stronie książeczki żeglarskiej pieczęć urzędu morskiego oraz umieścić obok niej podpis dyrektora urzędu morskiego albo osoby przez niego upoważnionej.

2. Książeczka żeglarska powinna być opatrzona numerem ewidencyjnym na pierwszej i czwartej stronie okładki oraz na wszystkich nieparzystych stronach książeczki.

3. Dyrektor urzędu morskiego wydaje książeczkę żeglarską w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku.

**§ 5. 1.** Posiadacz książeczki żeglarskiej, w celu dokonania wymiany książeczki, składa do dyrektora urzędu morskiego, pisemny wniosek o jej wymianę.

2. W razie wymiany książeczki żeglarskiej na nową, dyrektor urzędu morskiego lub osoba przez niego upoważniona odciska prostokątny stempel o wymiarach 90 x 30 mm w

kolorze czerwonym, o treści „ANULOWANO”, na trzeciej stronie okładki książeczki żeglarskiej dotychczasowej i zwraca ją posiadaczowi.

3. W razie utraty książeczki żeglarskiej, jej posiadacz zawiadamia o tym dyrektora urzędu morskiego, który wydał książeczkę żeglarską, oraz składa pisemne oświadczenie, w którym podaje przyczyny jej utraty.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, dyrektor urzędu morskiego wystawia nową książeczkę żeglarską, na pisemny wniosek osoby ubiegającej się o jej wydanie.

§ 6. Wzór książeczki żeglarskiej stanowi załącznik do niniejszego rozporządzenia.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER**

**INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**

**W porozumieniu:**


**MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH**


**MINISTER SPRAW ZAGRANICZNYCH**


**Załącznik  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury i Rozwoju  
z dnia ... (poz. ...)**

## WZÓR KSIĄŻECZKI ŻEGLARSKIEJ

<p>RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND</p>  <p>KSIĄŻECZKA ŻEGLARSKA SEAMAN'S BOOK Nr 0000000 No. 0000000</p>	<p>Nazwisko, imiona..... Surname, given names .....</p> <p>Data i miejsce urodzenia..... Date and place of birth.....</p> <p>Obywatelstwo..... Nationality.....</p> <p>Wzrost..... Kolor oczu..... Height Colour of eyes</p> <p>Znaki szczególne..... Distinguishing marks.....</p> <div data-bbox="1054 965 1201 1104" style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 60px; height: 60px; margin: 0 auto;"></div> <div data-bbox="887 1144 1058 1361" style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 20px auto;"></div> <p style="text-align: center;">Sucha pieczęć</p> <p>..... Podpis posiadacza/Signature of holder</p>
--	--


Offset vinyl (taśma samoprzylepna winylowa)	<p>1.</p> <p>Nazwa statku ..... Ship's name.....</p> <p>Nr IMO..... Moc maszyn..... IMO number Engine power</p> <p>Poj. brutto..... Armator..... Gross tonnage Ship-owner</p> <p>Zaokrętowanie w dniu..... Date of joining Ship</p> <p>Na stanowisku..... Engagement</p> <p>Podpis kapitana..... Signature of Master</p> <p>Wyokrętowanie w dniu..... Date of leaving Ship</p> <p style="text-align: right;"></p> <p>0000000</p>
---	---

<p>2.</p> <p>Nazwa statku .....</p> <p>Ship's name.....</p> <p>Nr IMO..... Moc maszyn.....</p> <p>IMO number            Engine power</p> <p>Poj. brutto.....</p> <p>Armator.....</p> <p>Gross tonnage            Shipowner</p> <p>Zaokrętownie w dniu.....</p> <p>Date of joining Ship</p> <p>Na stanowisku.....</p> <p>Engagement</p> <p>Podpis kapitana.....</p> <p>Signature of Master</p> <p>Wyokrętownie w dniu.....</p> <p>Date of leaving Ship</p> <p>0000000</p> <p></p>	<p>41.</p> <p>Dla zapisów urzędowych For official use only</p> <p>0000000</p>
---	---

<p>47. Dla zapisów urzędowych For official use only</p>	<p>Issued under the provisions of ILO Convention 108 dated 13 May 1958</p> <p>Uprawnia do żeglugi międzynarodowej Authorize for international voyages</p> <p>Adres najbliższej rodziny..... Next of kin</p> <p>Data i miejsce wydania..... Date and place of issue</p> <p>Stan zdrowia..... Health</p> <p>Data ważności książeczki żeglarskiej..... Date of expiry</p> <p>Podpis dyrektora urzędu morskigo (konsula Rzeczypospolitej Polskiej)* lub osoby przez niego upoważnionej/Issuing Authority Signature .....</p> <p style="text-align: center;"></p> <p>* Niepotrzebne skreślić.</p>
---	---



<p>Issued under the provisions of ILO Convention 108 Dated 13 May 1958</p> <p>Uprawnia do żeglugi międzynarodowej Authorize for international voyages</p> <p>Data i miejsce wydania Date and place of issue .....</p> <p>Stan zdrowia – patrz świadectwo zdrowia Heath – see medical certificate</p> <p>Data ważności książeczki żeglarskiej Date of expiry ..... ...</p> <p>Podpis dyrektora urzędu morskigo (konsula Rzeczypospolitej Polskiej)* lub osoby przez niego upoważnionej Issuing Authority Signature ..... .....</p>	<p>INFORMACJA/ INFORMATION</p> <p>We własnym interesie proszę wpisać ołówkiem dane osoby lub instytucji, którą należy powiadomić w razie wypadku</p> <p>Please write in pencil the details of an individual or an institution to be notified in case of emergency</p> <p>..... .....</p> <p>Imię I nazwisko lub nazwa instytucji/ Name, surname or institution name</p> <p>..... .....</p> <p>Adres/ Address</p> <p>..... .....</p> <p>Telefon/ Phone number</p>
---	--

 <p>Pieczęć urzędu Official seal</p>	
<p>* Niepotrzebne skreślić</p>	

Uwagi do załącznika:

- \* Format książeczki: 88 x 125 mm.
- \* Okładka koloru szarego, miękka typu paszportowego, wodoodporna z godłem i napisami tłoczonymi w kolorze srebrnym.
- \* Papier ze znakiem wodnym: tło giloszowe, rozeta stalorytnicza wykonana farbą optycznie zmienną, mikrodruk, papier zabezpieczony chemicznie, włókna widoczne w świetle dziennym oraz włókna aktywne w UV.
- \* Kolorystyka morska.
- \* Pierwsza i czwarta strona okładki oraz wszystkie strony nieparzyste książeczki oznaczone numerem ewidencyjnym tłoczonym (Nr 0000000) siedmiocyfrowym, wykonanym farbą aktywną w UV.
- \* Napisy w kolorze czarnym lub niebieskim.
- \* Winyłowa taśma samoprzylepna znajdująca się tuż za drugą stroną okładki, skierowana stroną przylepną w jej kierunku, zabezpieczająca przed wilgocią i zamazywaniem danych posiadacza książeczki żeglarskiej, powinna być przyklejona do drugiej strony okładki przez posiadacza książeczki, po uprzednim złożeniu przez niego podpisu pod znajdującym się tam zdjęciem.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 15 ustawy o pracy na morzu (Dz. U. poz. ...), zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw zagranicznych, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) dokumenty, które należy dołączyć do wniosku o wystawienie lub wymianę książeczki żeglarskiej,
- 2) tryb postępowania w sprawie wystawiania, wymiany i unieważniania książeczki żeglarskiej,
- 3) wzór książeczki żeglarskiej.

Wydanie projektowanego rozporządzenia jest ważne ze względu na konieczność standaryzacji książeczki żeglarskiej, jako jednego z dokumentów potwierdzających tożsamość jej posiadacza, uprawniające do przekraczania granicy Rzeczypospolitej Polskiej, a jednocześnie poświadczającego przebieg zatrudnienia marynarza na statku, wskazującego armatora i kapitana statku, oraz zajmowane przez marynarza stanowiska na statku.

Ponadto książeczka żeglarska to dokument niezbędny dla marynarza, aby został zatrudniony na statku. Jednocześnie pozwala marynarzom na „schodzenie ze statku” w porcie oraz korzystanie z obiektów i urządzeń socjalnych, które się w nim znajdują, niezależnie od ich narodowości, rasy, płci, wieku, wyznania, poglądów politycznych, przynależności związkowej, pochodzenia etnicznego lub społecznego oraz od państwa bandery statku, na którym marynarze wykonują pracę.

Konieczność wystawiania książeczki żeglarskiej przez organy polskiej administracji morskiej wynika z Konwencji Nr 108 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej krajowych dowodów tożsamości marynarzy, ratyfikowanej przez Polskę (Dz. U. z 1994 r. Nr 103, poz. 501).

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu:</b> rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie książeczki żeglarskiej.</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:</b> Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Dorota Pyć, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:</b> Alicja Nowak – Wydział Polityki Morskiej, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w MIiR; tel. (22) 630 13 72; e-mail: alicja.nowak@mir.gov.pl.</p>	<p><b>Data sporządzenia:</b> 11.06.2015 r.</p> <p><b>Źródło:</b> upoważnienie ustawowe.</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Ministra Infrastruktury i Rozwoju:</b></p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

<b>1. Jaki problem jest rozwiązywany?</b>			
Istotą projektu rozporządzenia jest wdrożenie do polskiego prawa postanowień Konwencji MOP Nr 108 dotyczącej krajowych dowodów tożsamości. Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji ustawowej.			
<b>2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji i oczekiwany efekt</b>			
Projekt rozporządzenia określa wzór książeczki żeglarskiej oraz tryb postępowania w sprawie wystawienia, wymiany i unieważniania książeczki żeglarskiej. Książeczka żeglarska jest dokumentem stwierdzającym tożsamość jej posiadacza, jednocześnie poświadczającym przebieg zatrudnienia marynarza na statku, wskazujący armatora i kapitana, zajmowane przez marynarza stanowiska na statku oraz uprawniający do przekraczania granicy Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto książeczka żeglarska to dokument, który pozwala marynarzom m.in. na schodzenie ze statku w porcie oraz korzystanie z obiektów i urządzeń socjalnych, które się w nim znajdują, niezależnie od ich narodowości, rasy, płci, wieku, wyznania, poglądów politycznych, przynależności związkowej, pochodzenia etnicznego lub społecznego oraz od państwa bandery statku, na którym wykonują pracę.			
<b>3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?</b>			
Konwencja MOP Nr 108 została ratyfikowana przez 64 państwa, w tym państwa członkowskie Unii Europejskiej, tj.: Bułgarię, Czechy, Niemcy, Estonię, Finlandię, Grecję, Włochy, Litwę, Łotwę, Malte, Portugalię, Rumunię, Słowenię, Szwecję i Wielką Brytanię.			
<b>4. Podmioty, na które oddziałuje projekt</b>			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Uczniowie szkół ponadgimnazjalnych, studenci uczelni, marynarze	Trudne do oszacowania	Dane z urzędów morskich	Zapewnienie lepszych warunków zatrudnienia polskich marynarzy na międzynarodowym rynku pracy, przez m.in. wprowadzenie nowych rozwiązań wzmacniających poziom ochrony praw pracowniczych.
<b>5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji</b>			
Obecnie są prowadzone konsultacje wewnątrzresortowe poprzedzające przekazanie projektu do uzgodnień międzyresortowych, w związku z przygotowaniem projektu ustawy o pracy na statkach morskich do			

przedłożenia pod obrady Stałego Komitetu Rady Ministrów. Ponadto projekt zostanie przekazany, w ramach konsultacji społecznych, do wszystkich podmiotów, na które będzie oddziaływać ta regulacja oraz do podmiotów potencjalnie zainteresowanych rozwiązaniami przewidzianymi w projekcie. Przewiduje się, że konsultacje będą trwały 21 dni (skrócony termin konsultacji wynika z konieczności pilnego wejścia w życie aktów wykonawczych do ustawy o pracy na morzu).

### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2014 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
budżet państwa – odsetki z tytułu niezwróconego w terminie zobowiązania	trudne do oszacowania											
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania	Budżet państwa – rezerwa celowa.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												

### 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na 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 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich							

	przedsiębiorstw	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
Niemierzalne	państwa członkowskie UE	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>		
<input 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 checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Projektowana regulacja nie wpływa na rynek pracy.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowana regulacja nie wpływa na poniższe obszary.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
W projekcie zaproponowano 14-dniowe vacatio legis od dnia ogłoszenia regulacji.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak.		

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie przeprowadzania audytów agencji zatrudnienia świadczących usługi  
pośrednictwa pracy dla osób poszukujących pracy na statkach morskich**

Na podstawie art. 18 ust. 6 ustawy z dnia ... o pracy na morzu (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) zakres i tryb przeprowadzania audytów agencji zatrudnienia świadczących usługi pośrednictwa pracy dla osób poszukujących pracy na statkach morskich, zwanych dalej „agencjami”;
- 2) wzór dokumentu uprawniającego agencję zatrudnienia do kierowania marynarzy do pracy na statkach morskich, zwany dalej „świadectwem uznania”, który stanowi załącznik do rozporządzenia.

**§ 2.** 1. Audyt agencji przeprowadzają audytorzy upoważnieni przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla siedziby agencji.

2. Imienne upoważnienie dla audytorów wydaje każdorazowo dyrektor urzędu morskiego w formie pisemnej.

3. Audyt agencji jest przeprowadzany na wniosek agencji.

4. Wniosek o przeprowadzenie audytu agencji składa się co najmniej na trzy miesiące przed datą upływu ważności świadectwa uznania.

**§ 3.** Audyt wstępny agencji przeprowadza się:

- 1) przed rozpoczęciem działalności przez agencję;
- 2) po utracie ważności świadectwa uznania przez agencję;
- 3) po wycofaniu świadectwa uznania przez właściwego dla jej siedziby dyrektora urzędu morskiego.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).



§ 4. 1. Audyt odnowieniowy agencji służy ocenie efektywności funkcjonowania agencji oraz przedłużeniu okresu ważności świadectwa uznania.

2. Audyt odnowieniowy agencji przeprowadza się przed datą upływu ważności świadectwa uznania.

§ 5. Audyt wstępny agencji, o którym mowa w § 3, obejmuje kontrolę:

- 1) dokumentacji agencji, w tym:
  - a) dokumentów rejestrowych agencji,
  - b) polisy ubezpieczeniowej bądź innego zabezpieczenia agencji na wypadek nie wywiązania się armatora z zapisów kontraktu,
  - c) procedury dotyczącej pośrednictwa i naboru marynarzy,
  - d) procedury postępowania ze skargami ze strony marynarzy,
  - e) rejestru armatorów, na potrzeby których agencja pośredniczy w zatrudnianiu,
  - f) rejestru kierowanych do pracy marynarzy,
  - g) upoważnień do podpisywania marynarskich umów o pracę w imieniu armatora,
  - h) strony internetowej agencji;
- 2) dokumentacji kierowanych do pracy marynarzy:
  - a) dotyczących minimalnych wymagań, umożliwiających podjęcie pracy na statku, w szczególności:
    - aplikacji marynarza,
    - książeczki żeglarskiej,
    - dyplomu morskiego oraz świadectw specjalistycznych,
    - świadectwa zdrowia wystawionego przez uprawnionego lekarza,
  - b) umowy pośrednictwa zawieranej między agencją, a marynarzem;
- 3) marynarskich umów o pracę, w szczególności:
  - podpisów stron,
  - danych osobowych marynarza,
  - danych armatora,
  - daty i miejsca zawarcia umowy,
  - stanowiska, na które angażowany jest marynarz,
  - należnego wynagrodzenia, z informacją o sposobie wypłaty i naliczaniu nadgodzin,
  - informacji o czasie pracy i odpoczynku oraz przysługujących dniach wolnych od pracy,

- należnych świadczeń w zakresie ochrony zdrowia, leczenia, hospitalizacji,
  - należnych odszkodowań na wypadek zatonięcia statku, wypadku bądź śmierci marynarza,
  - uprawnień marynarza w razie konieczności repatriacji,
  - zapisów dotyczących warunków rozwiązania umowy;
- 4) stosowanych układów zbiorowych, jeżeli nie są częścią umowy o pracę;
  - 5) stosowania niedozwolonych opłat za pośrednictwo pracy;
  - 6) dopełnienia obowiązków informacyjnych, w szczególności uprawnień pracowniczych;
  - 7) zapewnienia skutecznej ochrony danych osobowych marynarzy; w aspekcie spełniania wymagań wynikających z ustawy o pracy na statkach morskich oraz Normy A.1.4 Konwencji MLC.

§ 6. 1. Z przeprowadzonego audytu sporządza się raport, obejmujący wyniki audytu, służący wystawieniu świadectwa uznania.

2. Raport, o którym mowa w ust. 1, obejmuje:

- 1) czas i miejsce przeprowadzanego audytu;
- 2) dane osobowe audytorów oraz przedstawiciela agencji;
- 3) ustalenia z audytu;
- 4) opis stwierdzonych ewentualnych obserwacji bądź niezgodności oraz terminy usunięcia tych niezgodności;
- 5) wyszczególnienie załączników stanowiących składową część raportu;
- 6) datę oraz podpisy audytorów oraz przedstawiciela agencji poświadczające zrozumienie ustaleń z audytu;
- 7) datę i informacje o zamknięciu niezgodności.

3. Raport, który podpisuje audytor oraz przedstawiciel agencji, zostaje przekazany dyrektorowi urzędu morskiego.

4. Raport sporządza się w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, z których jeden otrzymuje agencja, a drugi dyrektor urzędu morskiego.

5. Odmowa podpisania raportu przez przedstawiciela agencji, nie stanowi przeszkody w realizacji ustaleń zawartych w raporcie z przeprowadzonego audytu.

6. Raport z audytu może zawierać zalecenia dla agencji, wynikające z obserwacji oraz zastanych niezgodności, oraz terminy na usunięcie tych niezgodności.

7. Maksymalny czas na usunięcie niezgodności wynosi 3 miesiące.

8. Zastosowanie się do zaleceń audytora i realizacja tych zaleceń w wymaganym terminie, skutkuje wydaniem świadectwa uznania.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER  
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**

**Załącznik  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury i Rozwoju  
z dnia ... (poz. ...)**



**Świadectwo Uznania / Approval Certificate**

zgodnie z wymogami normy 1.4, Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.  
*according to the requirements of Maritime Labour Convention, 2006 – regulation 1.4*

Nr/No.: .....

Wydane

przez .....

Issued by (pełne określenie kompetentnej władzy lub organizacji upoważnionej na podstawie postanowień Konwencji)

*(full designation of the competent authority or organization authorized under the provisions of the Convention)*

Niniejszym zaświadcza się, że niżej wymieniony podmiot prowadzący nabór i pośrednictwo pracy dla marynarzy został poddany weryfikacji i stwierdzono, że spełnia wymogi Prawa krajowego oraz wymogi Konwencji o Pracy na Morzu z 2006 roku, Norma 1.4 – Nabór i pośrednictwo pracy marynarzy:

This is to certify that the seafarer recruitment and placement provider, as named below, Has been assessed and found to be in compliance with the national law standards for the seafarer recruitment and placement service providers and with the requirements of Maritime Labour Convention, 2006, Regulation 1.4 – Recruitment and placement:

Podmiot /

Agencja naboru .....

i pośrednictwa

pracy

marynarzy:

Seafarer

Recruitment and

Placement

Service

Provider:

Potwierdzenie dotyczy zgodności

z:

*Standards for the approval:*

Konwencja o pracy na morzu z 2006 r. Norma 1.4 –

Nabór i pośrednictwo pracy marynarzy

*Maritime Labour Convention, 2006, Regulation 1.4 –*

*Recruitment and Placement*

Krajowe wymagania naboru i pośrednictwa pracy

marynarzy

*National standards for seafarer recruitment and*

*placement*

Niniejsze świadectwo jest ważne do:

*This certificate is valid until:*

.....

(dd/mm/rrrr / dd/mm/yyyy)

Data zakończenia weryfikacji, na podstawie

której wydano to świadectwo:

*A date of completing the verification, based*

.....

*on which this certificate Has been issued:*

(dd/mm/rrrr / dd/mm/yyyy)

Wydano w ..... dnia  
*Issued at* ..... at .....  
Miejsce wydania świadectwa, (Data wydania / *Date of issue*)  
*Place of issue the certificate* (dd/mm/rrrr / dd/mm/yyyy)

.....  
(Pieczęć organu władzy  
wydającej świadectwo /  
*Seal of stamp of the*  
*authority, as appropriate*)

.....  
(Podpis Dyrektora Urzędu Morskiego  
wydającego świadectwo / *Signature of the*  
*Director of the Maritime Office issuing the*  
*certificate*)

## UZASADNIENIE

Wydanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie zakresu i trybu przeprowadzania audytów agencji zatrudnienia świadczących usługi pośrednictwa pracy dla osób poszukujących pracy na statkach stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 18 ust. 6 ustawy z dnia ... o pracy na morzu (Dz. U. poz. ... ), zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) zakres i tryb przeprowadzania audytów agencji pośrednictwa pracy do kierowania marynarzy do pracy na statkach morskich,
- 2) wzór dokumentu uprawniającego agencję pośrednictwa pracy do kierowania marynarzy do pracy na statkach morskich.

Potrzeba wydania projektowanego rozporządzenia wynika z konieczności realizacji delegacji ustawowej i Normy A 1.4 Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., w celu zapewnienia dobrze zorganizowanego systemu pośrednictwa pracy dla marynarzy.

Usługi pośrednictwa pracy obejmują pomoc osobom zainteresowanym podjęciem pracy na statku, jak również pomoc armatorom w poszukiwaniu odpowiednich kandydatów do pracy. Korzystanie z pośrednictwa pracy jest dobrowolne, zarówno dla osób zainteresowanych podjęciem pracy na statku oraz dla armatorów.

Agencje pośrednictwa pracy muszą działać zgodnie ze standaryzowanym systemem licencjonowania, co wiąże się z poddaniem się procesowi audytu i uzyskaniu odpowiedniego dokumentu uprawniającego do kierowania marynarzy do pracy na statkach morskich. Dyrektor urzędu morskiego, właściwego dla siedziby agencji, wydaje dokument, po przeprowadzeniu audytu wstępnego przez wyznaczonych przez niego audytorów. Audyt wstępny polega na sprawdzeniu, czy agencja zatrudnienia spełnia warunki do kierowania marynarzy do pracy na statkach morskich, zgodnie z wymogami Konwencji MLC. W dokumencie tym zostaje określony termin jego ważności. Po jego upływie dyrektor urzędu morskiego przeprowadza audyt odnowieniowy. Jeżeli dyrektor urzędu morskiego poweźmie uzasadnione podejrzenie, że działanie agencji zatrudnienia nie jest zgodne z ustawą o pracy na statkach morskich oraz wymaganiami określonymi w Normie A 4.1 Konwencji MLC, przeprowadza audyt dodatkowy.

Wprowadzenie do projektu ustawy rozporządzenia w sprawie zakresu i trybu przeprowadzania audytów agencji pośrednictwa pracy do kierowania marynarzy do pracy na statkach morskich oraz wzoru dokumentu uprawniającego agencję pośrednictwa pracy do

kierowania marynarzy do pracy na statkach morskich, jest nowum w stosunku do ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 430), która z uwagi na datę wejścia w życie nie uwzględniała Konwencji MLC.

Proponuje się, aby projektowane rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projektowane rozporządzenie zostanie udostępnione na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych. Stosowanie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projektowane rozporządzenie zostanie zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.



<p><b>Nazwa projektu:</b> rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie zakresu i trybu przeprowadzania audytów agencji zatrudnienia świadczących usługi pośrednictwa pracy dla osób poszukujących pracy na statkach.</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Dorota Pyć, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Agnieszka Michalak, Wydział Żeglugi Morskiej i Portów, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w MliR; tel. (22) 630 15 17; email: e.michalak@mir.gov.pl.</p>	<p><b>Data sporządzenia:</b> 11.06.2015 r.</p> <p><b>Źródło:</b> upoważnienie ustawowe.</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Ministra Infrastruktury i Rozwoju:</b></p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia określa zakres i tryb przeprowadzania audytów agencji pośrednictwa pracy do kierowania marynarzy do pracy na statkach morskich oraz dokumentu uprawniającego agencję pośrednictwa pracy do kierowania marynarzy do pracy na statkach morskich.

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

Potrzeba wydania projektowanego rozporządzenia wynika z konieczności realizacji delegacji ustawowej i Normy A 1.4 Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., w celu zapewnienia dobrze zorganizowanego systemu pośrednictwa pracy dla marynarzy.

Projektowane rozporządzenie ma na celu przeprowadzanie audytów prowadzenia działalności przez agencje pośrednictwa pracy. Posiadanie przez agencje dokumentów wystawionych przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla siedziby agencji jest swoistego rodzaju gwarancją dla marynarza, że pośrednik jest godny zaufania.

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

Konwencja o pracy na morzu została ratyfikowana przez 66 państw, w tym m.in. takie państwa członkowskie UE jak: Belgia, Bułgaria, Cypr, Finlandia, Niemcy, Grecja, Węgry, Włochy, Łotwa, Litwa, Hiszpania, Szwecja i Wielka Brytania.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Agencje pośrednictwa pracy	ok. 70	Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej	Zapewnienie lepszych warunków zatrudnienia polskich marynarzy na międzynarodowym rynku pracy, poprzez m.in. wprowadzenie nowych rozwiązań wzmacniających poziom ochrony praw pracowniczych.

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

Obecnie są prowadzone konsultacje wewnętrzresortowe poprzedzające przekazanie projektu do uzgodnień międzyresortowych, w związku z przygotowaniem projektu ustawy o pracy na statkach morskich do przedłożenia pod obrady Stałego Komitetu Rady Ministrów. Ponadto projekt zostanie przekazany, w ramach konsultacji społecznych, do wszystkich podmiotów, na które będzie oddziaływać ta regulacja oraz do

podmiotów potencjalnie zainteresowanych rozwiązaniami przewidzianymi w projekcie. Przewiduje się, że konsultacje będą trwały 21 dni (skrócony termin konsultacji wynika z konieczności pilnego wejścia w życie aktów wykonawczych do ustawy o pracy na morzu).

### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2014 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]										Łącznie (0–10)
<b>Dochody ogółem</b>											
wpływy z podatku dochodowego PIT marynarzy, którzy w przyszłości zdecydują się pracować na statku pod polską banderą											
wpływy z opłat za certyfikaty wydawane dla statków przez urzędy morskie											
budżet państwa											
JST											
pozostałe jednostki (oddzielnie)											
<b>Wydatki ogółem</b>											
budżet państwa											
JST											
pozostałe jednostki (oddzielnie)											
<b>Saldo ogółem</b>											
budżet państwa											
JST											
pozostałe jednostki (oddzielnie)											
Źródła finansowania											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.										

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

		Skutki							Łącznie (0–10)
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10		
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
Niemierzalne	państwa członkowskie UE	Możliwość kształtowania polityki zatrudniania marynarzy w ramach UE.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki morskiej oraz na przedsiębiorczość.	
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>		
<input 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 checked="" 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 elektronizacji.		<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało wpływ na poprawę usług pośrednictwa pracy dla marynarzy na statkach morskich m.in. poprzez ich standaryzację i regularny audyt agencji zatrudnienia świadczących usługi pośrednictwa pracy dla marynarzy na statkach morskich.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wymienione obszary.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Projektowane rozporządzenie ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Nie ma konieczności ewaluacji efektów. Kontrola stosowania projektowanego rozporządzenia będzie dokonywana przez audytorów audytujących agencje zatrudnienia świadczące usługi pośrednictwa pracy dla marynarzy na statkach morskich.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak.		

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**<sup>1)</sup>

z dnia

**w sprawie listy załogi statku**

Na podstawie art. 36 ust. 6 ustawy z dnia ... o pracy na morzu (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wzór listy załogi statku oraz sposób jej wystawiania i dokonywania w niej wpisów.

§ 2. Listę załogi statku, zwaną dalej „listą”, wystawia się na każdą podróż morską statku.

§ 3. Wzór listy określa załącznik do rozporządzenia.

§ 4. 1. Kapitan statku potwierdza listę własnoręcznym podpisem opatrzonym datą.

2. Listę wystawia się w wymaganej ilości egzemplarzy, z których jeden jest przechowywany na statku, a drugi pozostaje w aktach armatora. Egzemplarz listy załogi statku przechowywany na statku powinien być dostępny dla każdego marynarza wpisanego na tę listę.

3. Dopuszczalne jest sporządzanie i przesyłanie listy w formie elektronicznej.

§ 5. Wpisy na listę załogi statku powinny być dokonywane starannie, w języku polskim i angielskim, drukowanymi literami, bez używania skrótów. Wyrazów wpisanych nie wolno przerabiać lub czynić nieczytelnymi.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

**MINISTER  
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**





## UZASADNIENIE

Wydanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie listy załogi statku stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 36 ust. 6 ustawy z dnia ... o pracy na morzu (Dz. U. poz. ...), zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór listy załogi statku oraz sposób jej wystawiania i dokonywania w niej wpisów

Zgodnie z art. 36 ww. ustawy o pracy na statkach morskich załogę statku stanowią marynarze zatrudnieni przez armatora, którzy zostają wpisani na listę załogi statku, poprzez wskazanie imienia, nazwiska, daty i miejsca urodzenia marynarza, obywatelstwa, funkcji jaką marynarz będzie pełnił na statku, numeru książeczki żeglarskiej, rodzaju zawartej marynarskiej umowy o pracę oraz daty rozpoczęcia pracy na statku. Listę załogi wystawia armator albo w jego imieniu kapitan oraz dokonuje na liście załogi statku odpowiednich wpisów (w trakcie trwania podróży morskiej). Wpisanie na listę załogi statku następuje najpóźniej z chwilą wyjścia statku w morze, a skreślenie z tej listy – najwcześniej z chwilą przybycia statku do portu, w którym marynarz kończy pracę na statku, np. po zakończeniu podróży morskiej. Przepisy te są stosowane również do praktykanta. Lista załogi statku znajduje się stale na pokładzie statku.

Proponuje się, aby projektowane rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projektowane rozporządzenie zostanie udostępnione na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych. Stosowanie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projektowane rozporządzenie zostanie



zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania go do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej

<p><b>Nazwa projektu:</b> rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie listy załogi statku.</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Podsekretarz Stanu Dorota Pyc</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Agnieszka Michalak, Wydział Żeglugi Morskiej i Portów, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w MliR; tel. (22) 630 15 17; email: e.michalak@mir.gov.pl.</p>	<p><b>Data sporządzenia:</b> 11.06.2015 r.</p> <p><b>Źródło:</b> upoważnienie ustawowe.</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Ministra Infrastruktury i Rozwoju:</b></p>
--	--

#### OCENA SKUTKÓW REGULACJI

##### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność prowadzenia listy załogi statku wynika z przepisów dyrektywy Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA), a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.

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

Projekt rozporządzenia określa wzór listy załogi statku oraz sposób jej wystawiania i dokonywania w niej wpisów.

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

Dyrektywa Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA), a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. została wdrożona przez większość państw członkowskich UE.

##### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
marynarze	ok. 35 000 (obecnie pracujących, również pod obcymi banderami)	Dane pozyskane w ramach współpracy ze Związkiem Armatorów Polskich oraz związkami zawodowymi (w ramach Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego)	Zapewnienie lepszych warunków zatrudnienia polskich marynarzy na międzynarodowym rynku pracy, poprzez m.in. wprowadzenie nowych rozwiązań wzmacniających poziom ochrony praw pracowniczych

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

Obecnie są prowadzone konsultacje wewnątrzresortowe poprzedzające przekazanie projektu do uzgodnień międzyresortowych, w związku z przekazywanym na Stały Komitet Rady Ministrów

projektem ustawy o pracy na statkach morskich. Ponadto projekt zostanie przekazany, w ramach konsultacji społecznych, do wszystkich podmiotów, na które będzie oddziaływać ta regulacja oraz do podmiotów potencjalnie zainteresowanych rozwiązaniami przewidzianymi w projekcie. Przewiduje się, że konsultacje będą trwały 21 dni (skrócony termin konsultacji wynika z konieczności pilnego wejścia w życie aktów wykonawczych do ustawy o pracy na morzu).

### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											Łącznie (0–10)	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	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	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.												
<b>7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe</b>													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian			0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)				
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz												

	gospodarstwa domowe						
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe						
Niemierzalne							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki morskiej oraz na przedsiębiorczość.						
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>							
x nie dotyczy							
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegółowo w odwroconej tabeli zgodności).				<input type="checkbox"/> tak <input 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 type="checkbox"/> nie dotyczy			
Komentarz:							
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>							
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.							
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>							
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:		<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe		<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie			
Omówienie wpływu		Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wymienione obszary.					
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>							
Projektowane rozporządzenie ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.							

<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>
Nie ma konieczności ewaluacji efektów. Kontrola stosowania projektowanego rozporządzenia będzie dokonywana przez inspektorów kontrolujących warunki pracy marynarzy.
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>
Brak.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**<sup>1)</sup>

z dnia

**w sprawie ewidencji czasu pracy i odpoczynku marynarzy**

Na podstawie art. 50 ust. 4 ustawy z dnia ... o pracy na morzu (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) sposób prowadzenia ewidencji czasu pracy i odpoczynku marynarzy, zwanej dalej „ewidencją”;
- 2) wzór formularza do prowadzenia ewidencji.

**§ 2. 1.** Ewidencję prowadzi kapitan statku lub osoba przez niego upoważniona.

2. Ewidencja jest prowadzona na formularzu, którego wzór stanowi załącznik do rozporządzenia.

**§ 3. 1.** Wpisy w ewidencji są dokonywane na bieżąco, w sposób czytelny, drukowanymi literami, bez skreśleń i bez używania skrótów.

2. Pomyłki prostuje się przez skreślenie błędnego zapisu, w sposób pozwalający na odczytanie pierwotnego zapisu i wpisanie prawidłowego wyrazu, co powinno być potwierdzone parafą osoby, która dokonała sprostowania.

**§ 4.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER**

**INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

WZÓR

**Załącznik  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury i Rozwoju  
z dnia ... poz. (...)**

**Ewidencja czasu pracy i odpoczynku marynarza**  
Individual record of hours of work and rest of seafarer

Nazwa statku (Name of the ship): \_\_\_\_\_ Bandera statku (Flag of the ship): \_\_\_\_\_ Numer IMO (jeśli potrzebny) (IMO number (if required)): \_\_\_\_\_

Marynarz (imię i nazwisko) (Seafarer (full name)): \_\_\_\_\_ Stanowisko/ stopień (Position/rank)<sup>1</sup>: \_\_\_\_\_

Miesiąc i rok (Month and year): \_\_\_\_\_ Wachtowy (Watchkeeper)<sup>2</sup>: tak (yes)  nie (no)

Marynarz na statku pełniącym stałe pogotowie ratownicze (Seafarer on SAR ship)<sup>3</sup>: tak (yes)  nie (no)

**Zapis godzin pracy i odpoczynku marynarza (Record of hours of work and rest of seafarer)**

Należy zaznaczać okresy czasu pracy lub odpoczynku za pomocą znaku "X" albo za pomocą linii ciągłej lub strzałki (Please mark periods of hours of work or rest, as applicable, with an „X”, or using a continuous line or arrow)

**WYPEŁNIĆ TABELĘ NA ODWROCIE STRONY**  
**COMPLETE THE TABLE ON THE REVERSE SIDE**

Na statku stosuje się przepisy prawa i morskie układy zbiorowe pracy ograniczające godziny pracy lub minimalny okres odpoczynku wymienione w aneksie:  
The following laws and sea collective agreements mentioned in the Annex governing limitations on working hours or minimum rest periods apply to the ship: \_\_\_\_\_

Potwierdzam, że zapisy są dokładnym odzwierciedleniem godzin pracy i odpoczynku tego marynarza:  
I agree that records are an accurate reflection of the hours of work and rest of the seafarer concerned: \_\_\_\_\_

Nazwisko i imię kapitana lub osoby upoważnionej przez kapitana do podpisu:  
Full name of master or person authorised by master to sign: \_\_\_\_\_

Podpis kapitana lub osoby przez niego upoważnionej: \_\_\_\_\_  
Signature of master or authorised person

Podpis marynarza: \_\_\_\_\_  
Signature of seafarer

Kopia tego zapisu została przekazana marynarzowi  
Copy of this record was given to the seafarer

<sup>1</sup> Niepotrzebne skreślić (Delete as appropriate)

<sup>2</sup> Zaznaczyć właściwe (Check as appropriate)

<sup>3</sup> Zaznaczyć właściwe (Check as appropriate)





**Dzienny rozkład czasu pracy na statku**  
Daily Schedule of hours of work on ship<sup>1)</sup>

Nazwa statku (Name of the ship): \_\_\_\_\_ Bandera statku (Flag of the ship): \_\_\_\_\_ Numer IMO (jeśli potrzebny) (IMO number (if required)): \_\_\_\_\_

Maksymalna liczba godzin pracy lub minimalna godzin odpoczynku jest stosowana zgodnie z ustawą z dnia ... o pracy na statkach morskich (Dz. U. poz. ...) wydaną w zgodzie z Konwencją MOP z 2006 r. o pracy na morzu oraz Konwencją MOP Nr 180 o godzinach pracy marynarzy i obsadzania statków załogą z 1996 r. i w zgodzie ze stosowanymi morskimi układami zbiorowymi pracy zarejestrowanymi zgodnie z tą Konwencją i z Konwencją o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, 1978/95 – STCW z roku 1978/95.

The maximum hours of work or minimum hours of rest are applicable in accordance with Law on work on maritime labour from ... (O.J. item ....) issued in conformity with ILO Maritime Labour Convention, 2006 and ILO Convention No. 180 on Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships, 1996 and with any applicable sea collective agreement registered in accordance with that Convention, and with the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW Convention).<sup>2)</sup>

Maksymalna liczba godzin pracy lub minimalna liczba godzin odpoczynku (Maximum hours of work or minimum hours of rest)<sup>3)</sup>: \_\_\_\_\_

Inne wymagania (Other requirements): \_\_\_\_\_

Stanowisko/stopień <sup>4)</sup> (Position/Rank)	Zaplanowane dzienne godziny pracy na morzu (Scheduled daily work hours at sea)		Zaplanowane dzienne godziny pracy w porcie (Scheduled daily work hours in port)		Uwagi (comments)	Całkowita dzienna liczba godzin pracy/odpoczynku (Total daily work/rest hours)	
	wachta (od – do) (Watchkeeping (from – to))	obowiązki poza wachtą (od – do) (Non-watchkeeping duties (from – to) <sup>5)</sup>	wachta (od – do) (Watchkeeping (from – to))	obowiązki poza wachtą (od – do) (Non-watchkeeping duties (from – to) <sup>5)</sup>		w morzu (at sea)	w portach (in ports)

Podpis kapitana (Signature of master): \_\_\_\_\_

<sup>1)</sup> Należy wypełniać w języku polskim i języku angielskim (Fill in the Polish and English language).

<sup>2)</sup> Patrz strona druga – wybrane fragmenty tekstu Konwencji MOP z 2006 r. o pracy na morzu, Konwencji MOP Nr 180 i Konwencji SCTW (See overleaf for selected fragments of text from ILO Maritime Labour Convention, 2006, ILO Convention No. 180 and STCW Convention).

<sup>3)</sup> Niepotrzebne skreślić (Delete as applicable).

<sup>4)</sup> Dla stanowiska lub stopnia, które są także wymienione w Certyfikacie bezpiecznej obsługi statku, użyta terminologia powinna być taka sama jak w tym dokumencie (For those position/ranks that are also listed in the ship's minimum safe manning certificate, the terminology used should be the same as in that document).

<sup>5)</sup> Dla marynarzy pełniących wachtę należy wskazać przewidywaną liczbę godzin poświęconych na pracę niezaplanowaną i godziny te powinny być wpisane w odpowiedniej kolumnie całkowitej dziennej liczby godzin pracy (For watchkeeping seafarers, the comments section may be used to indicate the anticipated number of hours to be devoted to unscheduled work and such hours should be included in the appropriate total daily work hours column).

**Wybrane fragmenty tekstu Konwencji MOP z 2006 r. o pracy na morzu, Konwencji MOP Nr 180 i Konwencji STCW**

**Konwencja MOP z 2006 r. o pracy na morzu**

**Norma A2.3 Ust. 5**

5. Limity godzin pracy i odpoczynku będą następujące:

(a) maksymalna liczba godzin pracy nie przekroczy:

(i) 14 godzin w każdym 24-godzinnym okresie; oraz

(ii) 72 godzin w każdym siedmiodniowym okresie;

albo

(b) minimalna liczba godzin wypoczynku nie będzie mniejsza niż:

(i) dziesięć godzin w każdym 24-godzinnym okresie; oraz

(ii) 77 godzin w każdym siedmiodniowym okresie.

**Norma A2.3 Ust. 6**

6. Czas odpoczynku może zostać podzielony na nie więcej niż dwa okresy, z których jeden będzie wynosił co najmniej 6 godzin a przerwa między kolejnymi okresami wypoczynku nie przekroczy 14 godzin.

**Konwencja MOP Nr 180**

**Artykuł 5 (pominięto ustępy 3, 4, 5, 7, 8)**

1. Limit godzin pracy lub wypoczynku powinien wynosić: a) maksymalna liczba godzin pracy nie może przekroczyć: i) 14 godzin w każdym okresie 24-godzinnym; i ii) 72 godzin w każdym okresie 7-dniowym, lub b) minimalna liczba godzin wypoczynku nie może być mniejsza niż: i) 10 godzin w każdym okresie 24-godzinnym; i ii) 77 godzin w każdym okresie 7-dniowym.

2. Godziny wypoczynku nie mogą być podzielone na więcej niż dwa okresy, jeden z nich powinien wynosić przynajmniej 6 godzin, a przerwa między kolejnymi okresami wypoczynku nie może przekraczać 14 godzin.

6. Przepisy zawarte w ust. 1 i 2 nie stanowią przeszkody, by Państwo Członkowskie stosowało krajowe ustawy i przepisy wykonawcze bądź też procedury postępowania właściwych organów mające na celu autoryzowanie lub rejestrowanie układów zbiorowych pozwalających na pewne ustępstwa do ustanowionych limitów. Powyższe ustępstwa powinny, na ile to możliwe, być zgodne z wyznaczonymi standardami, lecz mogą dotyczyć częstszych bądź dłuższych okresów urlopu lub też przyznawania urlopu kompensacyjnego dla marynarzy pełniących wachtę albo marynarzy pływających na pokładach statków na krótszych dystansach.

**Artykuł 7 (pominięto ustęp 2)**

1. Żaden z przepisów niniejszej Konwencji nie jest przeszkodą, by kapitan statku wymagał od załogi dodatkowej pracy koniecznej w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa statku, osób na pokładzie lub ładunku lub też udzielenia pomocy innym statkom lub osobom znajdującym się w niebezpiecznej sytuacji na morzu.

3. Gdy tylko sytuacja wróci do normy, kapitan zapewnia marynarzom, którzy pracowali w okresach przeznaczonych na wypoczynek, odpowiedni okres wypoczynku.

**Konwencja STCW**

**Sekcja A-VIII/1 Zdolność do służby**

1. Każda osoba, której powierzono obowiązki oficera kierującego wachtą lub marynarza wchodzącego w skład wachty, powinna mieć zapewnione minimum 10 godzin wypoczynku w 24-godzinnym okresie czasu.

2. Godziny wypoczynku mogą być podzielone na nie więcej niż dwa okresy, z których jeden powinien trwać przynajmniej 6 godzin.

3. Wymagania dotyczące okresów wypoczynku wyszczególnione w ust. 1 i 2 nie muszą być utrzymane w przypadku zaistnienia sytuacji zagrożenia, ćwiczeń lub w innych, nadrzędnych warunkach działania.

4. Jednakże mimo przepisów ust. 1 i 2 minimalny okres 10 godzin może być zmniejszony do nie mniej niż 6 godzin pod warunkiem, że takie zredukowanie nie przekroczy 2 dni i nie mniej niż 70 godzin wypoczynku jest zapewnione w każdym okresie 7 dni.
5. Administracje powinny wymagać, by rozkłady wacht były wywieszane w miejscach łatwo dostępnych.

**Sekcja B-VIII/1 Wytyczne dotyczące zdatności do służby (pominięto punkty 1, 2, 4, 5)**

3. Przy stosowaniu przepisu Prawidła VIII/1 należy uwzględnić, co następuje:

1. postanowienia, które zostały podjęte w celu zapobieżenia zmęczeniu, powinny zapewnić, aby całkowity czas pracy nie był nadmierny i nieumiarkowany, w szczególności zaś, aby minimalny czas wypoczynku określony w sekcji A-VIII/1 nie był interpretowany w sposób, z którego wynikałoby, że wszystkie pozostałe godziny mają być poświęcone na pełnienie wachty i inne obowiązki;
2. że częstotliwość i długość okresów urlopowych i udzielania urlopów kompensacyjnych są materialnymi czynnikami w zapobieganiu zmęczeniu, które powstaje w wyniku nagromadzenia pracy w pewnym okresie; oraz
3. postanowienia te mogą być odmienne dla statków odbywających krótkie podróże morskie, pod warunkiem że w zamian będą wprowadzone specjalne ustalenia zapewniające bezpieczeństwo.

**PRZEPISY PRAWA KRAJOWEGO**

Przepisy ustawy z dnia ... o pracy na morzu (Dz. U. poz. ...) wraz z aktami wykonawczymi, ustawy – Kodeks pracy, postanowienia morskich układów zbiorowych pracy, jeżeli zostały zawarte, stosuje się do prowadzenia ewidencji czasu pracy i odpoczynku.

**SELECTED FRAGMENTS OF TEXT FROM ILO MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006, ILO CONVENTION No 180 AND TEXT STCW CONVENTION**

**ILO MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006**

**Standard A2.3 Point 5**

5. The limits on hours of work or rest shall be as follows:

(a) maximum hours of work shall not exceed:

- (i) 14 hours in any 24-hour period; and
- (ii) 72 hours in any seven-day period;

or

(b) minimum hours of rest shall not be less than:

- (i) ten hours in any 24-hour period; and
- (ii) 77 hours in any seven-day period.

**Standard A2.3 Point 6**

6. Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

**ILO CONVENTION No 180**

**Article 5 (skipped points 3, 4, 5, 7, 8)**

1. The limits on hours of work or rest shall be as follows: (a) maximum hours of work shall not exceed: (i) 14 hours in any 24-hour period; and (ii) 72 hours in any seven-day period, or (b) minimum hours of rest shall not be less than: (i) 10 hours in any 24-hour period, and (ii) 77 hours in any seven-day period.

2. Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

6. Nothing in paragraphs 1 and 2 shall prevent the Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the standards set out but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.

**Article 7 (skipped point 2)**

1. Nothing in this Convention shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea.

3. As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.

**STCW Convention**

**Section A-VIII/1 of the STCW Code (Mandatory)**

1. All persons who are assigned duty as officer in charge of a watch or seafarer on watch shall be provided with a minimum of 10 hours' rest in any 24-hour period.

2. The hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length.

3. The requirements for rest periods laid down in paragraphs 1 and 2 need not be maintained in the case of an emergency or drill or in other overriding operational conditions.

4. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2, the minimum period of 10 hours may be reduced to not less than 6 consecutive hours provided that any such reduction shall not extend beyond two days and not less than 70 hours of rest are provided each seven-day period.

5. Administrations shall require that watch schedules be posted where they are easily accessible.

**Section B-VIII/1 of the STCW Code (Guidance) (skipped 1, 2, 4, 5)**

3. In applying Regulation VIII/1, the following should be taken into account:

1. provisions made to prevent fatigue should ensure that excessive or unreasonable overall working hours are not undertaken. In particular, the minimum rest periods specified in Section A-VIII/1 should not be interpreted as implying that all other hours may be devoted to watchkeeping or other duties;
2. that the frequency and length of leave periods, and the granting of compensatory leave, are material factors in preventing fatigue from building up over a period of time;
3. the provision may be varied for ships on short sea voyages, provided special safety are put in place easily accessible.

**NATIONAL LAWS**

The rules of the Law on maritime labour from .... (O.J. item ....) with secondary legislation, Labour Code; the rules of sea collective agreements, if any concluded, apply to the record of hours of work and rest.

## UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 50 ust. 4 projektu ustawy o pracy na morzu, na podstawie której minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia ewidencji czasu pracy i odpoczynku oraz wzór formularza do prowadzenia ewidencji czasu pracy i odpoczynku marynarzy.

Wydanie rozporządzenia wynika z konieczności realizacji dyrektywy Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy, przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST).

Zgodnie z dyrektywą Rady 1999/63/WE, na statku jest prowadzona ewidencja czasu pracy i odpoczynku dla każdego marynarza, której celem nadrzędnym jest dostarczenie mechanizmów pozwalających na zwiększenie warunków bezpieczeństwa pracy na statkach morskich. Przepis ten ma na celu także umożliwienie kontroli wypełniania norm dotyczących pracy i odpoczynku na statku. Ewidencja czasu pracy i odpoczynku marynarzy na statkach morskich powinna być prowadzona według wzorów, które stanowią: załącznik do rozporządzenia – ewidencja czasu pracy i odpoczynku pracownika oraz aneks do ewidencji – dzienny rozkład czasu pracy na statku. Międzynarodowe wzory zostały uchwalone i przyjęte na 27 sesji grupy roboczej IMO/ILO (Londyn 19–23 stycznia 1998 r.) na temat czasu pracy marynarzy i obsady załogi statków. Wymagania te wynikają między innymi z postanowień Konwencji STCW z 1978 r., zmienionej w 1995 r. Nadzór nad ewidencją czasu pracy i odpoczynku marynarza prowadzi kapitan lub osoba przez niego upoważniona. Na statku powinny być dokonywane zapisy odnośnie maksymalnych godzin pracy albo minimalnych godzin odpoczynku. Ponadto do obowiązków kapitana statku należy ewidencjonowanie dziennych godzin pracy w morzu oraz dziennych godzin pracy w porcie, a także sumy dziennych godzin pracy i wypoczynku. Wszystkie zapisy powinny być dokonane w języku polskim oraz w języku angielskim. Zarówno godziny wachty, jak i godziny przeznaczone na wykonywanie innego rodzaju pracy, powinny być sumowane w skali dnia. Zapisy w ewidencji są dokonywane na bieżąco i są jawne. Ewidencja jest przechowywana w siedzibie armatora przez okres 3 lat od dnia zakończenia określonej podróży morskiej.

Przedstawione w rozporządzeniu rozwiązania wynikają z dotychczas obowiązujących przepisów zawartych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 26 maja 2003 r. (Dz. U. Nr 116, poz. 1098) w sprawie sposobu prowadzenia ewidencji czasu pracy, pracy w nocy oraz wypoczynku pracowników zatrudnionych na morskich statkach handlowych. Jedyną zmianą w treści rozporządzenia jest zapis, że prowadzona ewidencja czasu pracy marynarzy ma zastosowanie również do marynarzy pracujących na statkach pełniących stałe pogotowie ratownicze, z uwzględnieniem art. 102 ust. 3 projektowanej ustawy o pracy na morzu. Ponadto w aneksie dodano wybrane fragmenty Konwencji MOP z 2006 r. o pracy na morzu, której implementację stanowi ww. projektowana ustawa o pracy na morzu.

Wzór formularza do prowadzenia ewidencji czasu pracy i odpoczynku marynarzy został opracowany na podstawie załączników do dyrektywy 1999/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. dotyczącej egzekwowania przepisów odnoszących się do godzin pracy marynarzy na pokładach statków zawijających do portów Wspólnoty, z uwzględnieniem przepisów Konwencji MLC. Ponadto, międzynarodowe wzory zostały uchwalone i przyjęte na 27 sesji grupy roboczej IMO/ILO (Londyn 19–23 stycznia 1998 r.) na temat czasu pracy marynarzy i obsady załogi statków. Wymagania te wynikają między innymi z postanowień Konwencji STCW z 1978 r., zmienionej w 1995 r.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu:</b> rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie ewidencji czasu pracy i odpoczynku marynarzy.</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:</b> Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Dorota Pyć, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Alicja Nowak, Główny Specjalista - Wydział Polityki Morskiej, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w MiR; tel. (22) 630 13 72; e-mail: <a href="mailto:alicja.nowak@mir.gov.pl">alicja.nowak@mir.gov.pl</a>.</p>	<p><b>Data sporządzenia:</b> 11.06.2015 r.</p> <p><b>Źródło:</b> upoważnienie ustawowe.</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Ministra Infrastruktury i Rozwoju:</b></p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Prowadzenie ewidencji czasu pracy i odpoczynku marynarza wynika z konieczności wdrożenia do polskiego porządku prawnego dyrektywy Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy, przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) – Załącznik: Umowa Europejska w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy (Dz. Urz. UE L 167 z 02.07.1999, str. 33, z późn. zm.) oraz dyrektywy 1999/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. dotyczącej egzekwowania przepisów odnoszących się do godzin pracy marynarzy na pokładach statków zawijających do portów Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 14/29 z 20.01.2000, str. 407).

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

Istotą projektu rozporządzenia jest wdrożenie do polskiego prawa postanowień dotyczących konieczności prowadzenia na statku ewidencji czasu pracy i odpoczynku, co wynika ze specyfiki pracy na statku.

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

Dyrektywa Rady 1999/63/WE oraz dyrektywa 1999/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady zostały wprowadzone w większości państw Unii Europejskiej.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
marynarze	ok. 35 000 (obecnie pracujących, również pod obcymi banderami)	Dane pozyskane w ramach współpracy ze Związkiem Armatorów Polskich oraz związkami zawodowymi (w ramach Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego)	Zapewnienie lepszych warunków zatrudnienia polskich marynarzy na międzynarodowym rynku pracy, poprzez m.in. wprowadzenie nowych rozwiązań wzmacniających poziom ochrony praw pracowniczych



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

Obecnie są prowadzone konsultacje wewnątrzresortowe poprzedzające przekazanie projektu do uzgodnień międzyresortowych, w związku z przygotowaniem projektu ustawy o pracy na statkach morskich do przedłożenia pod obrady Stałego Komitetu Rady Ministrów. Ponadto projekt zostanie przekazany, w ramach konsultacji społecznych, do wszystkich podmiotów, na które będzie oddziaływać ta regulacja oraz do podmiotów potencjalnie zainteresowanych rozwiązaniami przewidzianymi w projekcie. Przewiduje się, że konsultacje będą trwały 21 dni (skrócony termin konsultacji wynika z konieczności pilnego wejścia w życie aktów wykonawczych do ustawy o pracy na morzu).

**6. Wpływ na sektor finansów publicznych**

(ceny stałe z 2014 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
												Łącznie (0-10)
<b>Dochody ogółem</b>												
wpływy z podatku dochodowego PIT marynarzy, którzy w przyszłości zdecydują się pracować na statku pod polską banderą												
wpływy z opłat za certyfikaty wydawane dla statków przez urzędy morskie												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Wydatki ogółem</b>												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Saldo ogółem</b>												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Źródła finansowania</b>												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												

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

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki morskiej oraz na przedsiębiorczość.

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 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne	państwa członkowskie UE	Możliwość kształtowania polityki zatrudniania marynarzy w ramach UE.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

<input 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 checked="" 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 elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:	

**9. Wpływ na rynek pracy**

Wejście w życie projektu ustawy o pracy na statkach morskich wpłynie korzystnie na warunki pracy na statkach. Może również pozytywnie wpłynąć na utrzymanie miejsc pracy na statkach eksploatowanych pod polską banderą.

<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wymienione obszary.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Projektowane rozporządzenie ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Nie ma konieczności ewaluacji efektów.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak.		

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie dochodzenia przez Skarb Państwa zwrotu kosztów repatriacji marynarzy**

Na podstawie art. 62 ust. 4 ustawy z dnia ... o pracy na morzu (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa sposób i tryb dochodzenia przez Skarb Państwa zwrotu kosztów repatriacji marynarzy.

§ 2. 1. Skarb Państwa, w trybie egzekucji administracyjnej, dochodzi zwrotu kosztów repatriacji od armatora.

2. W imieniu Skarbu Państwa czynności egzekucyjne wykonuje dyrektor urzędu morskiego właściwy dla siedziby armatora, zwany dalej „dyrektorem urzędu morskiego”.

§ 3. 1. Dyrektor urzędu morskiego, na podstawie dokumentów związanych z wierzytelnością Skarbu Państwa z tytułu wykonania repatriacji marynarzy, wystawia tytuł wykonawczy, w którym wskazuje:

- 1) organ, który go wystawił i na rzecz którego egzekucja ma być prowadzona;
- 2) nazwę armatora zobowiązanego do zapłaty;
- 3) wysokość zobowiązań wraz z odsetkami i terminami ich płatności;
- 4) rachunek bankowy, na który należy dokonać zapłaty zobowiązania;
- 5) datę wystawienia tytułu wykonawczego;
- 6) datę wymagalności dochodzonego roszczenia.

2. Tytuł wykonawczy opatruje się pieczęcią organu wystawiającego tytuł oraz podpisami osób uprawnionych do działania w jego imieniu.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

§ 4. W razie uchylania się armatora od wykonania obowiązku, dyrektor urzędu morskiego przesyła armatorowi upomnienie, zawierające w szczególności:

- 1) nazwę wierzyciela i adres jego siedziby lub jego jednostki organizacyjnej;
- 2) datę wystawienia upomnienia;
- 3) nazwę armatora, do którego jest kierowane, adres jego siedziby lub miejsca zamieszkania oraz inne dane identyfikacyjne, o ile są znane wierzycielowi;
- 4) wskazanie:
  - a) wysokości i rodzaju należności pieniężnej, którą należy uiścić, oraz okresu, którego dotyczy,
  - b) rodzaju i wysokości odsetek z tytułu niezapłacenia w terminie należności pieniężnej, naliczonych na dzień wystawienia upomnienia oraz stawki tych odsetek, według której należy obliczyć dalsze odsetki,
  - c) sposobu zapłaty należności pieniężnej,
  - d) wysokości należnych kosztów upomnienia;
- 5) wezwanie do wykonania obowiązku, z zagrożeniem skierowania sprawy na drogę postępowania egzekucyjnego po upływie 7 dni od dnia doręczenia upomnienia;
- 6) pouczenie, że w przypadku skierowania sprawy na drogę postępowania egzekucyjnego, powstaje obowiązek uiszczenia kosztów egzekucyjnych, które są zaspokajane w pierwszej kolejności;
- 7) imię i nazwisko oraz stanowisko służbowe osoby upoważnionej do działania w imieniu wierzyciela.

§ 5. Dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie doręcza armatorowi upomnienie, w przypadku gdy łączna wysokość należności pieniężnych wraz z odsetkami z tytułu niezapłacenia w terminie należności pieniężnej przekroczy dziesięciokrotność kosztów upomnienia albo gdy okres do upływu terminu przedawnienia należności pieniężnej jest krótszy niż 6 miesięcy.

§ 6. W razie uchylania się armatora od wykonania obowiązku po doręczeniu upomnienia, dyrektor urzędu morskiego kieruje sprawę na drogę postępowania egzekucyjnego.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER  
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**

**W porozumieniu:**

**MINISTER FINANSÓW**

## UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 62 ust. 4 projektu ustawy o pracy na morzu, zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów, określi sposób i tryb dochodzenia zwrotu kosztów repatriacji marynarzy.

Zgodnie z prawidłem 2.5 Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (Konwencja MLC), marynarze mają prawo do bezpłatnej repatriacji. Oznacza to, że armator nie może wymagać wpłacenia przez marynarza zaliczki na poczet ewentualnej repatriacji z chwilą podpisania marynarskiej umowy o pracę, jak również potrącać kosztów repatriacji z wynagrodzenia za pracę. Norma 2.5.5 lit. a Konwencji MLC stanowi, że „jeśli armator nie podejmie działań zmierzających do pokrycia kosztów repatriacji marynarzy, którzy są do tego uprawnieni właściwa władza działająca na terytorium Członka, którego banderę statek podnosi zajmie się repatriacją marynarzy (...)”.

Zgodnie z § 2 projektu rozporządzenia Skarb Państwa ponosi koszty repatriacji, w przypadku gdy armator nie podejmie działań zmierzających do repatriacji marynarza.

W projekcie rozporządzenia proponuje się także, aby Skarb Państwa poniósł koszty repatriacji marynarzy również w przypadku gdy agencja zatrudnienia, świadcząca usługi pośrednictwa pracy dla osób poszukujących pracy na statkach, nie pokryła kosztów tej repatriacji.

§ 3 projektu wskazuje, że Skarb Państwa będzie dochodził zwrotu kosztów repatriacji od zobowiązanych (tj. armatora, a w przypadku zatrudnienia marynarza za pośrednictwem agencji zatrudnienia świadczącej usługi pośrednictwa pracy dla osób poszukujących pracy na statkach, od tej agencji). Proponuje się, aby dochodzenie ww. roszczeń odbywało się w trybie egzekucji administracyjnej. W imieniu Skarbu Państwa czynności egzekucyjne będzie wykonywał dyrektor urzędu morskiego właściwy dla siedziby zobowiązanego.

Na podstawie dokumentów związanych z wierzytelnością Skarbu Państwa z tytułu wykonania repatriacji marynarzy, dyrektor urzędu morskiego wystawia wobec zobowiązanego tytuł wykonawczy.

Oprócz nazwy organu, który wystawił tytuł, i na rzecz którego egzekucja będzie prowadzona, w tytule wykonawczym wskazuje się nazwę zobowiązanego do zapłaty, wysokość

zobowiązań wraz z odsetkami i terminami ich płatności, rachunek bankowy, na który należy dokonać zapłaty zobowiązania, datę wystawienia tytułu oraz datę wymagalności dochodzonego roszczenia.

W przypadku gdy zobowiązany będzie uchylał się od wykonania obowiązku zwrotu poniesionych przez Skarb Państwa kosztów repatriacji marynarzy, dyrektor urzędu morskigo przesyła zobowiązanemu upomnienie (§ 5 projektu rozporządzenia), zawierające w szczególności:

- 1) nazwę wierzyciela i adres jego siedziby lub jego jednostki organizacyjnej;
- 2) datę wystawienia upomnienia;
- 3) nazwę zobowiązanego, do którego jest kierowane, adres jego siedziby lub miejsca zamieszkania oraz inne dane identyfikacyjne, o ile są znane wierzycielowi;
- 4) wskazanie:
  - a) wysokości i rodzaju należności pieniężnej, którą należy uiścić, oraz okresu, którego dotyczy,
  - b) rodzaju i wysokości odsetek z tytułu niezapłacenia w terminie należności pieniężnej naliczonych na dzień wystawienia upomnienia oraz stawki tych odsetek, według której należy obliczyć dalsze odsetki,
  - c) sposobu zapłaty należności pieniężnej,
  - d) wysokości należnych kosztów upomnienia;
- 5) wezwanie do wykonania obowiązku, z zagrożeniem skierowania sprawy na drogę postępowania egzekucyjnego po upływie 7 dni od dnia doręczenia upomnienia;
- 6) pouczenie, że w przypadku skierowania sprawy na drogę postępowania egzekucyjnego powstaje obowiązek uiszczenia kosztów egzekucyjnych, które są zaspokajane w pierwszej kolejności;
- 7) imię i nazwisko oraz stanowisko służbowe osoby upoważnionej do działania w imieniu wierzyciela.

Dyrektor urzędu morskigo doręcza niezwłocznie zobowiązanemu upomnienie, w przypadku gdy łączna wysokość należności pieniężnych wraz z odsetkami z tytułu niezapłacenia w terminie należności pieniężnej przekroczy dziesięciokrotność kosztów upomnienia albo gdy okres do upływu terminu przedawnienia należności pieniężnej jest krótszy niż 6 miesięcy.

W § 7 projektu rozporządzenia proponuje się, aby w razie uchylania się zobowiązanego od wykonania obowiązku zwrotu poniesionych przez Skarb Państwa kosztów repatriacji



marynarzy po doręczeniu upomnienia, dyrektor urzędu morskiego kierował sprawę na drogę postępowania egzekucyjnego.

W projekcie zaproponowano 14-dniowe *vacatio legis* od dnia ogłoszenia regulacji.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu:</b> rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie sposobu i trybu dochodzenia przez Skarb Państwa zwrotu kosztów repatriacji marynarzy.</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:</b> Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Dorota Pyć, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:</b> Małgorzata Lewandowska – Wydział Żegluga Morskiej i Portów, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żegluga w MiiR; tel. (22) 630 15 78; e-mail: malgorzata.lewandowska@mir.gov.pl.</p>	<p><b>Data sporządzenia:</b> 11.06.2015 r.</p> <p><b>Źródło:</b> upoważnienie ustawowe.</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Ministra Infrastruktury i Rozwoju:</b></p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 62 ust. 4 projektu ustawy o pracy na morzu i określa sposób i tryb dochodzenia zwrotu Skarbowi Państwa kosztów repatriacji marynarzy.

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

Skarb Państwa będzie dochodził zwrotu kosztów repatriacji od armatora, a w przypadku zatrudnienia marynarza za pośrednictwem agencji zatrudnienia świadczącej usługi pośrednictwa pracy dla osób poszukujących pracy na statkach, od tej agencji.

Proponuje się, aby dochodzenie ww. roszczeń odbywało się w trybie egzekucji administracyjnej. W imieniu Skarbu Państwa czynności egzekucyjne będzie wykonywał dyrektor urzędu morskiego właściwy dla siedziby zobowiązanego (armatora lub agencji zatrudnienia).

Na podstawie dokumentów związanych z wierzytelnością Skarbu Państwa z tytułu wykonania repatriacji marynarzy, dyrektor urzędu morskiego wystawia wobec zobowiązanego tytuł wykonawczy.

Oprócz nazwy organu, który wystawił tytuł, i na rzecz którego egzekucja będzie prowadzona, w tytule wykonawczym wskazuje się nazwę zobowiązanego do zapłaty, wysokość zobowiązań wraz z odsetkami i terminami ich płatności, rachunek bankowy, na który należy dokonać zapłaty zobowiązania, datę wystawienia tytułu oraz datę wymagalności dochodzonego roszczenia.

W przypadku gdy zobowiązany będzie uchylał się od wykonania obowiązku zwrotu poniesionych przez Skarb Państwa kosztów repatriacji marynarzy, dyrektor urzędu morskiego przesyła zobowiązanemu upomnienie.

Dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie doręcza zobowiązanemu upomnienie, w przypadku gdy łączna wysokość należności pieniężnych wraz z odsetkami z tytułu niezapłacenia w terminie należności pieniężnej przekroczy dziesięciokrotność kosztów upomnienia albo gdy okres do upływu terminu przedawnienia należności pieniężnej jest krótszy niż 6 miesięcy.

W projekcie rozporządzenia proponuje się, aby w razie uchylania się zobowiązanego od wykonania obowiązku zwrotu poniesionych przez Skarb Państwa kosztów repatriacji marynarzy po doręczeniu upomnienia, dyrektor urzędu morskiego kierował sprawę na drogę postępowania egzekucyjnego.

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

Dyrektywa Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA), a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. została wdrożona przez większość państw członkowskich UE.

#### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Skarb Państwa	1		Potencjalne ryzyko ponoszenia kosztów repatriacji marynarzy i dochodzenia ich zwrotu od armatorów. Mając jednak na uwadze dotychczasowe doświadczenia oraz fakt, że pod polską banderą zarejestrowane są bardzo małe statki, uprawiające głównie żeglugę bliskiego zasięgu, nie przewiduje się konieczności ponoszenia kosztów repatriacji przez Skarb Państwa. Niemniej jednak obowiązek przewidzenia w prawie krajowym takiej możliwości wynika z Konwencji MLC oraz prawa UE.
Dyrektorzy urzędów morskich	3 dyrektorów urzędów morskich – w Gdyni, Słupsku oraz w Szczecinie	Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 października 1991 r. w sprawie utworzenia urzędów morskich, określenia ich siedzib oraz terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów morskich.	Konieczność dokonania, we współpracy z konsulem RP, repatriacji marynarzy na koszt Skarbu Państwa. Prowadzenie, w imieniu Skarbu Państwa, czynności egzekucyjnych wobec zobowiązanych do zwrotu kosztów repatriacji marynarzy, poniesionych przez Skarb Państwa.
Armatorzy statków morskich o polskiej przynależności	23 statki	Informacja sygnałna GUS, kwiecień 2015 r.	Konieczność zwrotu poniesionych przez Skarb Państwa kosztów repatriacji marynarzy.
Agencje zatrudnienia prowadzące pośrednictwo pracy dla marynarzy	69 agencji zatrudnienia	Rejestr Podmiotów Prowadzących Agencje Zatrudnienia – <a href="http://www.kraz.praca.gov.pl">http://www.kraz.praca.gov.pl</a>	Konieczność zwrotu poniesionych przez Skarb Państwa kosztów repatriacji marynarzy.

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

Obecnie są prowadzone konsultacje wewnątrzresortowe poprzedzające przekazanie projektu do uzgodnień międzyresortowych, w związku z przygotowaniem projektu ustawy o pracy na statkach morskich do przedłożenia pod obrady Stałego Komitetu Rady Ministrów. Ponadto projekt zostanie przekazany, w ramach

konsultacji społecznych, do wszystkich podmiotów, na które będzie oddziaływać ta regulacja oraz do podmiotów potencjalnie zainteresowanych rozwiązaniami przewidzianymi w projekcie. Przewiduje się, że konsultacje będą trwały 21 dni (skrócony termin konsultacji wynika z konieczności pilnego wejścia w życie aktów wykonawczych do ustawy o pracy na morzu).

### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2014 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
budżet państwa – odsetki z tytułu niezwróconego w terminie zobowiązania	trudne do oszacowania											
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania	Budżet państwa – rezerwa celowa.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												

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

Skutki		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
Czas w latach od wejścia w życie zmian								
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich							

	przedsiębiorstw	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
Niemierzalne	państwa członkowskie UE	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>		
<input 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 checked="" 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 elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Projektowana regulacja nie wpływa na rynek pracy.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowana regulacja nie wpływa na poniższe obszary.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
W projekcie zaproponowano 14-dniowe vacatio legis od dnia ogłoszenia regulacji.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Ewaluacja efektów następować będzie corocznie, na podstawie informacji dyrektorów urzędów morskich o dokonanych repatriacjach marynarzy na koszt Skarbu Państwa.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak.		

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA ZDROWIA**<sup>1)</sup>

z dnia

**w sprawie wyposażenia apteczek okrętowych i medycznych na statkach morskich**

Na podstawie art. 72 ustawy z dnia ... o pracy na morzu (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) wymagania dotyczące wyposażenia apteczek okrętowych w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych i odtrutek, sposobu ich przechowywania, kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania;
- 2) wymagania dotyczące wyposażenia środków ratunkowych w apteczki medyczne w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych i wyrobów medycznych, sposobu ich kontroli, wymiany, oraz ewidencjonowania;
- 3) wykaz substancji i materiałów stanowiących zagrożenie dla zdrowia lub życia, znajdujących się na statku;
- 4) wzór karty zdrowia dla marynarza na statku.

**§ 2.** Apteczka okrętowa jest to zestaw produktów leczniczych i wyrobów medycznych, przeznaczonych do zaspokajania potrzeb zdrowotnych członków załogi statku i pasażerów w czasie podróży morskiej.

**§ 3. 1.** W zależności od rodzaju jednostki, statek wyposaża się w apteczki okrętowe następujących typów:

- 1) typ A – dla jednostek pełnomorskich, bez ograniczenia zasięgu i czasu trwania podróży;
- 2) typ B – dla jednostek pełnomorskich uprawiających żeglugę w odległości mniejszej niż 150–175 mil morskich od portu, w którym możliwe jest udzielenie pomocy medycznej, lub w zasięgu udzielania pomocy medycznej drogą lotniczą; w ten typ apteczek

---

<sup>1)</sup> Minister Zdrowia kieruje działem administracji rządowej – zdrowie na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Zdrowia (Dz. U. poz. 1268).

okrętowych są wyposażane również duże kutry rybackie, łowiące na łowiskach Morza Bałtyckiego; w przypadku statków udających się do strefy malarycznej, ilość profilaktycznych leków przeciwmalarycznych uzależnia się od liczby członków załogi i pasażerów oraz od przewidywanego czasu pobytu w strefie malarycznej;

3) typ C – dla jednostek portowych, łodzi i statków pozostających w pobliżu brzegów lub nieposiadających kabiny mieszkalnej innej niż sterówka.

2. Leki i wyroby medyczne, przewidziane w apteczce typu C, stanowią wyposażenie apteczki medycznej w statkowych środkach ratunkowych.

**§ 4.** 1. Produkty lecznicze, wyroby medyczne i odtrutki są przechowywane na statku w warunkach zapewniających właściwą ich jakość.

2. Za właściwe przechowywanie oraz ewidencjonowanie produktów leczniczych, wyrobów medycznych i odtrutek odpowiedzialny jest kapitan lub wyznaczony przez niego członek załogi statku.

**§ 5.** Każdy statek przewożący ładunki lub substancje niebezpieczne jest wyposażony dodatkowo w zestaw odtrutek stosowanych do zapobiegania lub leczenia skutków działania swoistych lub nieswoistych, jednej lub więcej substancji i materiałów stanowiących zagrożenie dla zdrowia lub życia, znajdujących się na statku, określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

**§ 6.** Zestawienie wyposażenia apteczek okrętowych na poszczególnych typach statków w produkty lecznicze, wyroby medyczne oraz odtrutki zawiera załącznik nr 2 do rozporządzenia.

**§ 7.** 1. Zawartość apteczki okrętowej wymaga kontroli w aspekcie ilości i terminów ważności produktów leczniczych, wyrobów medycznych i odtrutek.

2. Kontrolę zawartości apteczki okrętowej przeprowadza kapitan lub wyznaczony przez niego członek załogi statku, przez sprawdzenie minimalnego wyposażenia w produkty lecznicze, wyroby medyczne i odtrutki – zgodnie z właściwym typem apteczki, a także terminów ważności i sposobu przechowywania.

3. Wzór listy kontrolnej wyposażenia statków w produkty lecznicze, wyroby medyczne i odtrutki stanowi załącznik nr 3 do rozporządzenia.

**§ 8.** Wzór karty zdrowia prowadzonej dla każdego marynarza na statku określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

**§ 9.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER ZDROWIA**

**W porozumieniu:**

**MINISTER INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**

**Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Zdrowia**



**z dnia ... (poz. ...)**

Załącznik nr 1

**WYKAZ SUBSTANCJI I MATERIAŁY STANOWIĄCYCH ZAGROŻENIE  
DLA ZDROWIA LUB ŻYCIA ZNAJDUJĄCYCH SIĘ NA STATKU**

Substancje i materiały stanowiące zagrożenie dla zdrowia lub życia, wymienione w niniejszym załączniku mogą być niebezpieczne bez względu na formę, w jakiej występują na statku, również jako odpady lub pozostałości ładunku:

- 1) substancje i przedmioty wybuchowe;
- 2) gazy: sprężone, skroplone lub rozpuszczone pod ciśnieniem;
- 3) łatwopalne ciecze;
- 4) łatwopalne ciała stałe;
- 5) materiały samozapalne;
- 6) substancje, które w zetknięciu z wodą wydzielają łatwopalne gazy;
- 7) substancje zapalne;
- 8) nadtlenki organiczne;
- 9) substancje toksyczne;
- 10) substancje zakaźne;
- 11) substancje radioaktywne;
- 12) substancje korozyjne;
- 13) inne substancje, które okazały się lub mogą okazać się na tyle niebezpieczne, że może zaistnieć potrzeba stosowania odtrutek.

WYPOSAŻENIE W PRODUKTY LECZNICZE, WYROBY MEDYCZNE ORAZ  
ODTRUTKI

CZEŚĆ I: PRODUKTY LECZNICZE

TYP APTECZKI  
A B<sup>X</sup>/C

1. LEKI SERCOWO-NACZYNIOWE

Leki stosowane w dusznicy bolesnej

1.1.1. Nitroglicerynum prolongatum tabl. pod język. 0,5 mg	40 20 20
1.1.2. Pentaerythritol forte tabl. 0,03 g	40 40(20) -

Leki moczopędne

1.2.1. Furosemid tabl. 0,04 g	60 40(-) -
1.2.2. Furosemid amp. 0,02 g/2 ml	10 5 (-) -

Leki przeciwkrwotoczne

1.3.1. Cyclonamine tabl. 0,25 g	60 30(-) -
1.3.2. Vitacon (Vitaminum „K”) amp. 0,01 g/1 ml	10 10(-) -

Leki obniżające ciśnienie

1.4.1. Enarenal tabl. 0,005 g	60 - -
-------------------------------	--------

1.5. Inne leki sercowo-naczyniowe

1.5.1 Cardiamidum krople flakon 15 ml	2 1 1
---------------------------------------	-------

1.5.2. Veno-żel tuba 50 g 2 1 -

## 2. LEKI DZIAŁAJĄCE NA UKŁAD POKARMOWY

### 2.1. Leki stosowane w chorobach żołądka i dwunastnicy

2.1.1. Alugastrin tabl. do ssania 0,34 g	120	80	40
2.1.2. Gelacid tabletki	200	100(-)	-
2.1.3. Guttae stommachicae flak. 25 g	4	2	1
2.1.4. Ranigast tabl. 0,15 g	100	-	-

### 2.2. Leki przeciwwymiotne

2.2.1. Aviomarin tabl. 0,05 g	100	50(-)	-
-------------------------------	-----	-------	---

### 2.3. Leki przeczyszczające

2.3.1. Bisacodyl tabl. powlekane 0,005 g	60	30	-
2.3.2. Bisacodyl czopek 0,01 g	20	10(-)	-
2.3.3. Laxitab tabl. 0,2 g	40	20	-
2.3.4. Mentho-Paraffinol flak. 125 g	2	1	-

### 2.4. Leki przeciwbiegunkowe

2.4.1. Węgiel aktywowany (Carbo medicinalis) tabletki lub proszek	200	100	-
--	-----	-----	---

### 2.5. Antyseptyki jelitowe

2.5.1. Cholamid tabl. 0,5 g	90	60(-)	-
2.5.2. Nifuroksazyd tabl. 0,1 g	120	72	-

2.6. Leki przeciw hemoroidom

2.6.1. Hemorectal czopek doodbytniczy 20 10(-) -

2.7. Leki stosowane w chorobach dróg żółciowych

2.7.1. Raphacholin drażetki 90 60 -

3. LEKI PRZECIWBÓLOWE, PRZECIWGORĄCZKOWE  
I PRZECIWSKURCZOWE

3.1. Leki przeciwbólowe, przeciwgorączkowe i przeciwzapalne

3.1.1. Ibuprofen tabl. 0,2 g 100 50(20) -  
3.1.2. Majamil tabl. 0,05 g 80 40 -  
3.1.3 Naproxen żel 10 % tuba 40 g 3 2 -  
3.1.4 Paracetamol tabl. 0,5 g 80 40 20  
3.1.5. Polopiryna „S” tabl. 0,3 g 80 40(20) 20  
3.1.6. Pyralginum tabl. 0,5 g 60 40(20) 20  
3.1.7. Tabletki od bólu głowy (Etopiryna) 100 50(20) 20

3.2. Silne leki przeciwbólowe

3.2.1. Tolargin czopek 20 10(-) -  
3.2.3. Tramal amp. 0,1 g/2 ml 10 5 -  
3.2.4. Tramal czopek 0,1 g 10 5(-) -

3.3. Leki przeciwskurczowe

3.3.1. Atropinum sulficum amp. 0,001 g/1 ml 20 10 -  
3.3.2. No-Spa tabl. 0,04 g 60 20 -  
3.3.3. Papaverinum hydrochloricum amp. 0,04 g / 2 ml 10 10(5) -

3.3.4. Spasmophen duplex tabl. 0,01 g 40 20 -

#### 4. LEKI DZIAŁAJĄCE NA UKŁAD NERWOWY

##### 4.1. Leki przeciwlękowe i przeciwdepresyjne

4.1.1. Amitriptylinum draż 0,025 g 60 60(-) -

4.1.2. Relanium tabl. 0,005 g 60 30 -

4.1.3. Relanium amp. 0,01 g/2 ml 10 5(-) -

##### 4.2. Leki uspokajające i nasenne

4.2.1. Fenactil tabl. 0,025 g 60 40(20) -

4.2.2. Fencetil amp. 0,025 g/5 ml 20 10(-) -

##### 4.3. Leki przeciw chorobie morskiej

4.3.1. Aviomarin tabl. 0,05 g 100 50(-)20

##### 4.4. Leki stosowane w padaczce

4.4.1. Luminalum tabl. 0,1 g 30 20(-) -

4.4.2. Luminalum amp. 0,2 g/1 ml 10 - -

#### 5. LEKI PRZECIWUCZULENIOWE I PRZECIWWSTRZĄSOWE

##### 5.1. Leki przeciwhistaminowe

5.1.1. Adrenalinum amp. 0,001 g/2 ml 10 5(-) -

5.1.2. Calcium dobesilate tabl. 0,25 g 90 60 -

5.1.3. Calcium (Calcium lactogluconas) tabletki musujące 48 24 -

5.1.4. Dexapocort aerosol flak. 40 g 4 2(1) -

5.1.5. Diphergan draż. 0,025 g 40 20 -

5.1.6. Diphergan amp. 0,05 g/2 ml	10	10(-)	-
5.1.7. Phenazolinum amp. 0,1 g/2 ml	20	10	-
5.1.8. Zyrtec tabl. powl. 0,01 g	40	20	-

## 5.2. Leki sterydowe

5.2.1. Hydrocortisonum aceticum krem 1 % tuba 15 g	4	2	-
5.2.2. Hydrocotrisonum hemisuccinatum domięśniowy amp. 0,1 g/2 ml	30	20(-)	-

## 6. LEKI DZIAŁAJĄCE NA UKŁAD ODDECHOWY

### Leki działające rozkurczowo na oskrzela

6.1.1. Aminophyllinum czopek 0,36	18	12(-)	-
6.1.2. Aminophyllinum prolongatum tabl. 0,35 g	60	40(20)	-
6.1.3. Allergastmin tabl.	90	60	-
Salbutamon aerozol 0,1 mg/dawka pojemnik 20 ml (400 dawek)	4	4(-)	-

### 6.2. Leki wykrztuśne i przeciwkaszlowe

6.2.1. Flegamina tabl. 0,8 mg	100	60	-
6.2.2. Thiocodin tabletki	60	40	-
6.2.3. Tussipect drażetki	80	40	-

### 6.3. Leki stosowane w przeziębieniach i zapaleniu zatok

6.3.1. Chlorchinaldin tabl. do ssania 0,002 g	200	100	-
6.3.2. Thymazen krople do nosa 0,005 g/10 ml flakon 10 ml	10	5	-
6.3.3. Xylometazolin aerozol 0,1 % flak. 10 ml	10	5	-

## 7. LEKI PRZECIWXAKAŹNE

## 7.1. Antybiotyki

7.1.1. Ampicillin kaps. 0,5 g	128	80 -
7.1.2. Ampicillin fiolka 1,0 g	40	20(-)-
7.1.3. Davercin tabl. 0,25 g	96	48(-)-
7.1.4. Doxycyclinum tabl. 0,1 g	100	50 -
7.1.5. Zinnat tabl. 0,5 g	10	- -

## 7.2. Sulfonamidy

7.2.1. Biseptol 480 tabl. 0,48 g	100	60 -
----------------------------------	-----	------

## 7.3. Leki działające antyseptycznie w stanach zapalnych dróg moczowych

7.3.1. Furaginum tabl. 0,05 g	300	150(90)-
7.3.2. Urenil tabl. 0,5 g	180	100 -
7.3.3. Urolin kaps. 0,2 g	100	60(-)-

## Leki przeciwpasożytnicze

7.4.1. Agalin 1% flakon 60 ml	4	2(1) -
7.4.2. Chinina tabl. 0,25 g xx/	40	- -
7.4.3. Fansidar tabl. 0,5 g xx/	9	- -
7.4.4. Mefloquina (Lariam) tabletki xx/		
7.4.5. Metronidazol tabl. 0 25 g	60	- -

## 7.5. Leki przeciwko robaczycom jelitowym

Pyrantelum tabl. 0,25 g	12	- -
-------------------------	----	-----

## 7.6. Szczepionki i surowice

- 7.6.1. Anatoksyna tężcowa amp. 1 ml 5 3(-) -
- 7.6.2. Antytoksyna tężcowa liofilizowana końska amp. 3000 j. 5 3(-) -
- 7.6.3. Antytoksyna tężcowa bydłęca amp. 3000j. 5 3(-) -

## 8. PREPARATY NAWADNIAJĄCE, ODŻYWCZE I WITAMINY

- 8.1. Aqua pro iniectione amp. 5 ml 40 20(-)-
- 8.2. Gastrolit opak. a 15 saszetek 6 2(-) -
- 8.3. Glucosum 5 % but. 500 ml 2 - -
- 8.4. Sól fizjologiczna amp. 10 ml 20 10 -
- 8.5. Vitaminum B1 tabl. 0,025 g 100 50(-)-
- 8.6. Vitaminum B6 tabl. 0,05 g 100 50(-)-
- 8.7. Vitaminum C tabl. 0,2 g 200 100 -

## 9. LEKI DO UŻYTKU ZEWNĘTRZNEGO, LEKI DERMATOLOGICZNE

### 9.1. Leki dermatologiczne

- 9.1.1. Acudex opak. a 10 saszetek 4.0 g 2 1 1
- 9.1.2. Alkohol etylowy 70 % ml 500 250 -
- 9.1.3. Altacet tabl. 1.0 g 15 10 -
- 9.1.4. Argosulfan 2 % tuba 40 g 4 2 1
- 9.1.5. Clotrimazolum krem 1 % tuba 20 g 4 2 -
- 9.1.6. Clotrimazolum tabl. dopochwowe xxx/ 6 - -
- 9.1.7. Eter etylowy flak. 100 ml 2 1(-) -
- 9.1.8. Ichtiol maść tuba 30 g 2 1 -
- 9.1.9. Nadmanganian potasu kryształki g 20 10 -
- 9.1.10. Neomycinum aerosol pojemnik 30 ml 3 1 -
- 9.1.11. Pasta Lassara (Zincum oxydatum) opak. 20 g 1 - -
- 9.1.12. Pertlenon tabletki 10 5 -
- 9.1.13. Povidone-Iodine 10 % flak. 10 ml 6 3 1
- 9.1.14. Rivanolum tabl. 0,1 g 10 5 -
- 9.1.15. Talk substancja g 200 100(-) -



9.1.16. Undofen płyn do rozpylania poj. 50 g 4 2(-) -

9.1.17. Wazelina biała opak. 30 g 2 1(-) -

## 9.2. Leki okulistyczne

9.2.1. Alcaine 0,5 % flak. 15 ml 1 1 -

9.2.2. Neomycinum 0,5 % maść do oka tubka 3 g 3 1 -

9.2.3. Oxycort „A” maść do oka tubka 3 g 3 1(-) -

9.2.4. Pilocarpinum 2 % krople do oka flakon 10 ml 1 1(-) -

9.2.5. Sulfacetamidum 10 % opak. 15 poj. 0,5 ml 5 2 -

## 9.3. Leki stosowane przy chorobach uszu

9.3.1. Otinum krople do ucha 2 g/10 g flak. 10 ml 3 1 -

## 9.4. Leki stosowane przy zakażeniu jamy ustnej

9.4.1. Folium Salviae saszetki opak 2 1(-) -

9.4.2. Sachol żel 0,781 g/10 g tuba 10 g 2 - -

## 9.5. Preparaty miejscowo znieczulające

9.5.1. Lignocainum hydrochloricum 1 % amp. 1 ml 20 10 -

9.5.2. Lignocainum aerosol 10 % flak. 75 g 1 1 -

9.5.3. Lignocainum hydrochloricum 2 % typ „A” tuba 30 g 1 1(-) -

9.5.4. Lignocainum hydrochloricum 2 % typ „U” tuba 30 g 1 1(-) -

**UWAGA !**

x/ typ apteczki „B” – liczba w nawiasie lub znak (-) dotyczy wyposażenia apteczek przeznaczonych dla dużych kutrów bałtyckich,

xx/ dotyczy statków udających się do strefy malarycznej. W przypadku poz. 7.4.4.

Mefloquina – ilość leku jest zależna od liczby załogi i pasażerów oraz przewidywanego czasu pobytu w strefie malarycznej,

xxx/ dotyczy statków, na których są zatrudnione kobiety.

## CZĘŚĆ II : WYROBY MEDYCZNE

TYP APTECZKI

A B<sup>x</sup>/C

### 1. SPRZĘT RESUSCYTACYJNY

1.1. Aparat resuscytacyjny typ „AMBU” 1 1(-) -

(Łącznie z maską, workiem gumowym, ustnikami i respiratorem do odsysania wydzieliny z górnych dróg oddechowych)

Aparat do podawania tlenu łącznie z reduktorem 1 1(-) -

i butlą z tlenem

1.3. Zapasowa butla z tlenem 1 1(-) -

1.4. Maski do prowadzenia resuscytacji metodą usta-usta 1 1 -

### 2. MATERIAŁY OPATRUNKOWE I MATERIAŁY

#### DO OPATRYWANIA RAN

2.1. Agraftka 20 10 5

2.2. Chustka trójkątna 2 1 1

2.3. Gaza do opatrywania oparzeń jałowa opak. 8 4 2

2.4. Gaza wyjałowiona ¼ m x 1 m opak. 20 10 5

2.5. Igła „motylek” do wkłuwań dożyl. 0,7 mm 2 - -  
jedenorazowego użytku

2.6. Kompres jałowy gazowy 9x9 cm 30 15 5

- 2.7. Klej opatrunkowy „Telacol” flak. 2 1 -
- 2.8. Lignina 100 g opak. 10 5 -
- 2.9. Opaska elastyczna 10 cm x 4 m 10 5 2
- 2.10. Opaska elastyczna 15 cm x 4 m 10 5 2
- 2.11. Opaska gipsowa 10 cm x 3 m 10 - -
- 2.12. Opaska gipsowa 15 cm x 3 m 10 - -
- 2.13. Opaska naoczna twarda 4 2 1
- 2.14. Opaska opatrunkowa 5 cm x 4 m 40 20(10) 5
- 2.15. Opaska opatrunkowa 10 cm x 4 m 40 20(10) 5
- 2.16. Opaska opatrunkowa 15 cm x 4 m 30 15(10) 5
- 2.17. Opatrunek absorbcyjny „Actisorb plus” 15 10 -  
10,5 cm x 10,5 opak.
- 2.18. Opatrunek brzuszny jałowy 20 cm x 20 cm 5 2(-) -
- 2.19. Opatrunek „Inadine” 5 cm x 5 cm 10 5 -
- 2.20. Opatrunek „Inadine” 9,5 cm x 9,5 cm 10 5 -
- 2.21. Opatrunek wodoszczelny typ. „W” 20 10 5
- 2.22. Palec gumowy 10 5 5
- 2.23. Pałeczka szklana do nakładania maści 10 5(-) -
- Igła chirurgiczna trójgłaniasta, atraumatyczna, 10 5(2) -  
½ kręgu, 25 mm z nicią jedwabną dł. 4,5 cm, rozmiar 000
- Igła chirurgiczna trójgłaniasta, atraumatyczna, 10 5(2) -  
3/8 kręgu, 13 mm z nicią jedwabną dł. 4,5 cm, rozmiar 00
- 2.26. Podpaska mosznowa 5 2 -
- 2.27. Poloplast 2,5 cm x 5 m 5 2 1
- 2.28. Poloplast 5 cm x 5 m 5 2 1
- 2.29. Prestoplast 5 cm x 5 m 5 2 1
- 2.30. Prestovis 6 x 10 cm 5 2 1
- 2.31. Przylepiec ściągający do ran opak. 5 2 1
- 2.32. Rękawiczki chirurgiczne Nr 8 4 2(-) -
- 2.33. Rękawiczki gumowe grube Nr 8 2 1 -
- 2.34. Viscoplast opak. 8 4 2
- 2.35. Wata higroskopijna opak. 100 g 10 5 2
- 2.36. Zakraplacz do oka 10 5 -

### 3. NARZĘDZIA MEDYCZNE

- 3.1. Igła do usuwania ciał obcych z rogówki 1 1 -
- 3.2. Imadło do igły typ „Methieu” dł. 1 mm 1 1 -
- 3.3. Kleszczyki naczyniowe proste typ „Kocher” dł. 130 mm 2 2 -
- 3.4. Kleszczyki naczyniowe proste typ „Pean” dł. 130 mm 2 2(-) -
- 3.5. Kleszczyki naczyniowe proste typ „Pean” dł. 230 mm 2 2(-) -
- 3.6. Nożyczki chirurgiczne proste typ „Mayo” dł. 170 mm 2 1 1
- 3.7. Nożyczki chirurgiczne odgięte typ „Mayo” dł. 170 mm 1 1(-) -
- 3.8. Nożyczki do opatrunków typ „Lister” dł. 180 mm 1 - -
- 3.9. Nóż chirurgiczny z wymiennym ostrzem trzonek nr 4 1 1 -
- 3.10. Ostrza brzuszaste nr 4 do noża chirurgicznego 5 5(2) -
- 3.11. Opaska do tamowania krwi 1 1 1
- 3.12. Pudełko ze stali nierdzewnej na narzędzia chirurgiczne 1 1(-) -
- 3.13. Strzykawka do płukań jednorazowego użytku 100 ml 3 1 -
- 3.14. Szczypczyki anatomiczne dł. 150 mm 2 1 -
- 3.15. Szczypczyki anatomiczne dł. 200 mm 1 1(-) -
- 3.16. Szczypczyki chirurgiczne dł. 150 mm 2 2 -
- 3.17. Szczypczyki chirurgiczne dł. 200 mm 2 - -

### 4. SPRZĘT I MATERIAŁY PRZEZNACZONE DO BADANIA

- 4.1. Aparat do mierzenia ciśnienia z manometrem sprężynowym 1 1 -
  - 4.2. Glukotest paskowy do badania moczu, opak. 1 - -
  - 4.3. Karty gorączkowe i inne formularze 1 1(-) -  
(requisition, księga przyjęć chorych, historia choroby itp.)  
komplet
  - 4.4. Młotek neurologiczny 1 - -
  - 4.5. Morski Poradnik Medyczny 1 1 -
- Poradnik pierwszej pomocy medycznej stosowany  
w wypadkach obejmujących ładunki niebezpieczne (MFAG) 1 1 (-) -

- 4.7. Słuchawka lekarska 1 1 -
- 4.8. Szkiełka do rozmazów krwi 50 - -
- 4.9. Szkiełko powiększające (lupa) x 5 1 1(-) -
- 4.10. Szpatułki drewniane jednorazowego użytku 50 50 -  
do badania gardła
- 4.11. Termometr lekarski standardowy 2 2 -

## 5. SPRZĘT DO INIEKCJI, PUNKCJI I CEWNIKOWANIA

- 5.1. Cewnik typ „Nelatona” Nr 14 1 - -
- 5.2. Cewnik typ „Nelatona” Nr 16 1 - -
- 5.3. Cewnik typ „Thiemana” Nr 14 1 - -
- 5.4. Igła podskórna 5,25 jednorazowa 40 20(10) -
- 5.5. Igła domięśniowa 9,40 jednorazowa 40 20(10) -
- 5.6. Igła dożylna 8,40 jednorazowa 10 - -
- 5.7. Strzykawka jednorazowa 2 ml 20 10(5) -
- 5.8. Strzykawka jednorazowa 5 ml 20 10(5) -
- 5.9. Strzykawka jednorazowa 10 ml 10 - -
- 5.10. Trokar (igła drenażowa) do pęcherza 1 - -  
moczowego
- 5.11. Zestaw do kroplówki doodbytniczej 2 - -
- 5.12. Zestaw do kroplówki dożylnej jednorazowego użytku 3 - -

## 6. INNE WYROBY MEDYCZNE

- 6.1. Autoklaw mały na parę wodną 1 1(-) -
- 6.2. Basen na stolec (emaliowany) 1 1(-) -
- 6.3. Cylinder szklany z miarką 100 cm<sup>3</sup> 1 1(-) -
- 6.4. Irygator 1 1(-) -
- 6.5. Kaczka na mocz (emaliowana) 1 1(-) -
- 6.6. Kaftan bezpieczeństwa 1 1(-) -
- 6.7. Kieliszek z miarką do lekarstw 1 1(-) -
- 6.8. Kieliszek do płukania oka 1 1 -

- 6.9. Krąg gumowy nadmuchiwany 1 1(-) -
- 6.10. Kule drewniane 1 1(-) -
- 6.11. Lejek emaliowany o średnicy 15 cm 1 1 -
- 6.12. Lodówka o pojemności 60 l 1 1(-) -
- 6.13. Miska nerkowa o dł. 220 mm 2 2(-) -
- 6.14. Nosze okrętowe typ „Neil-Robertsona” 1 1(-) -
- 6.15. Podkład gumowy 100 cm x 150 cm 1 1(-) -
- 6.16. Szczotka do rąk 2 2 -
- 6.17. Termofofor gumowy 1 1 -
- 6.18. Torba sanitarna I-ej pomocy 1 1 -
- 6.19. Waga lekarska 1 - -
- 6.20. Wiadro pedałowate na odpadki 1 1(-) -
- 6.21. Worek gumowy do lodu 1 1 -
- 6.22. Worek plastikowy na zwłoki szczelnie zamykany 1 1(-) -
- 6.23. Zgłębnik dwunastniczy typ „Einhorn” 1 - -
- 6.24. Zgłębnik żołądkowy z bocznym i centralnym otworem 1 1(-) -  
średnicy 5 mm
- Zgłębnik żołądkowy z bocznym i centralnym otworem 1 1 -  
o średnicy 12 mm

## 7. SPRZĘT STOSOWANY PRZY URAZACH KOŚCI

- 7.1. Kołnierz „Shanza” unieruchamiający 1 1 -  
kręgosłup szyjny
- 7.2. Ochraniacz metalowy palca 2 2 -
- 7.3. Szyna druciana typ „Kramera” 2 1 -  
rozmiar 600 x 50 mm
- 7.4. Szyna druciana typ „Kramera” 1 1 -  
1000 x 100 mm
- 7.5. Szyny pneumatyczne komplet do palca 1 1 -  
przedramienia i nogi

## 8. ŚRODKI STOSOWANIE DO DEZYNFEKCJI, DEZYNSEKCJI I DERATYZACJI

### 8.1. CHLORAMINA „B” kg 3 l -

ZASTOSOWANIE: służy do dezynfekcji moczu, odchodów i urządzeń sanitarnych poprzez posypywanie materiałów poddawanych dezynfekcji, również do dezynfekcji gładkich powierzchni np. stoły, ściany, w roztworze wodnym /1,5 g na 10 l wody/ oraz do dezynfekcji wody pitnej i wodociągów okrętowych w dawce 0,5-3,0 g/tonę wody.

UWAGA ! pojemnik z chloraminą winien być opatrzony napisem „ŚRODEK DEZYNFEKCYJNY”, otwierając pojemnik należy chronić twarz i oczy.

### 8.2. LYSOFORMIN 3000 butelka 2 l 2 l -

ZASTOSOWANIE: preparat do dezynfekcji i mycia narzędzi chirurgicznych, lekarskich, urządzeń, sprzętu i powierzchni. Skuteczność dezynfekcji poszczególnych narzędzi zależy od stężenia preparatu i czasu ekspozycji, odpowiednie wskazówki znajdują się w instrukcji załączonej do firmowego opakowania.

UWAGA ! preparat jest toksyczny, można go stosować wyłącznie w wodnych roztworach zgodnie z instrukcją, w rękawicach ochronnych, chronić oczy i błony śluzowe nosa i gardła. Pojemnik z preparatem powinien być szczelnie zakręcony i opatrzony napisem „TRUCIZNA, ŚRODEK DEZYNFEKCYJNY”.

### 8.3. Repelent przeciwko owadom, pojemnik 5 - -

### 8.4. Trutka przeciwko szczurom, opakowanie 3 l(-) -

### 8.5. Spirytus 70 % skażony chlorheksydyną ml 500 250 - (do dezynfekcji skóry)

**LISTA KONTROLNA WYPOSAŻENIA STATKÓW W PRODUKTY LECZNICZE,  
WYROBY MEDYCZNE I ODTRUTKI**

Nazwa statku: .....

Nazwisko i imię kapitana statku:.....

**CZĘŚĆ I: PRODUKTY LECZNICZE**

Ilość

Wymagana Faktyczna Uwagi

**1. LEKI SERCOWO-NACZYNIOWE**

**1.1 Leki stosowane w dusznicy bolesnej**

1.1.1. Nitroglicerynum prolongatum tabl. pod język. 0,5 mg 40 - -

1.1.2. Pentaerythritol forte tabl. 0,03 g 40 - -

**1.2 Leki moczopędne**

1.2.1. Furosemid tabl. 0,04 g 60 - -

1.2.2. Furosemid amp. 0,02 g/2 ml 10 - -

**1.3. Leki przeciwkrwotoczne**

1.3.1. Cyclonamine tabl. 0,25 g 60 - -



1.3.2. Vitacon (Vitaminum „K”) amp. 0,01 g/1 ml 10 - -

#### Leki obniżające ciśnienie

1.4.1. Enarenal tabl. 0,005 g 60 - -

#### 1.5. Inne leki sercowo-naczyniowe

1.5.1 Cardiamidum krople flakon 15 ml 2 - -

1.5.2. Veno-żel tuba 50 g 2 - -

## 2. LEKI DZIAŁAJĄCE NA UKŁAD POKARMOWY

### 2.1. Leki stosowane w chorobach żołądka i dwunastnicy

2.1.1. Alugastrin tabl. do ssania 0,34 g 120 - -

2.1.2. Gelacid tabletki 200 - -

2.1.3. Guttae stommachicae flak. 25 g 4 - -

2.1.4. Ranigast tabl. 0,15 g 100 - -

### 2.2. Leki przeciwwymiotne

2.2.1. Aviomarin tabl. 0,05 g 100 - -

### 2.3. Leki przeczyszczające

2.3.1. Bisacodyl tabl. powlekane 0,005 g 60 - -

2.3.2. Bisacodyl czopek 0,01 g 20 - -

2.3.3. Laxitab tabl. 0,2 g 40 - -

2.3.4. Mentho-Paraffinol flak. 125 g 2 - -

### 2.4. Leki przeciwbiegunkowe

2.4.1. Węgiel aktywowany (Carbo medicinalis) 200 - -  
tabletki lub proszek

## 2.5. Antyseptyki jelitowe

2.5.1. Cholamid tabl. 0,5 g 90 - -

2.5.2. Nifuroksazyd tabl. 0,1 g 120 - -

## 2.6. Leki przeciw hemoroidom

2.6.1. Hemorectal czopek doodbytniczy 20 - -

## 2.7. Leki stosowane w chorobach dróg żółciowych

2.7.1. Raphacholin drażetki 90 - -

## 3. LEKI PRZECIWBÓLOWE, PRZECIWGORĄCZKOWE I PRZECIWSKURCZOWE

### 3.1. Leki przeciwbólowe, przeciwgorączkowe i przeciwzapalne

3.1.1. Ibuprofen tabl. 0,2 g 100 - -

3.1.2. Majamil tabl. 0,05 g 80 - -

3.1.3 Naproxen żel 10 % tuba 40 g 3 - -

3.1.4 Paracetamol tabl. 0,5 g 80 - -

3.1.5. Polopiryna „S” tabl. 0,3 g 80 - -

3.1.6. Pyralginum tabl. 0,5 g 60 - -

3.1.7. Tabletki od bólu głowy (Etopiryna) 100 - -

### 3.2. Silne leki przeciwbólowe

- 3.2.1. Tolargin czopek 20 - -
- 3.2.3. Tramal amp. 0,1 g/2 ml 10 - -
- 3.2.4. Tramal czopek 0,1 g 10 - -

### 3.3. Leki przeciwnskurczowe

- 3.3.1. Atropinum sulficum amp. 0,001 g/1 ml 20 - -
- 3.3.2. No-Spa tabl. 0,04 g 60 - -
- 3.3.3. Papaverinum hydrochloricum amp. 0,04 g / 2 ml 10 - -
- 3.3.4. Spasmophen duplex tabl. 0,01 g 40 - -

## 4. LEKI DZIAŁAJĄCE NA UKŁAD NERWOWY

### 4.1. Leki przeciwlękowe i przeciwdepresyjne

- 4.1.1. Amitriptylinum draż 0,025 g 60 - -
- 4.1.2. Relanium tabl. 0,005 g 60 - -
- 4.1.3. Relanium amp. 0,01 g/2 ml 10 - -

### 4.2. Leki uspokajające i nasenne

- 4.2.1. Fenactil tabl. 0,025 g 60 - -
- 4.2.2. Fencitil amp. 0,025 g/5 ml 20 - -

### 4.3. Leki przeciw chorobie morskiej

- 4.3.1. Aviomarin tabl. 0,05 g 100 - -

### 4.4. Leki stosowane w padaczce

- 4.4.1. Luminalum tabl. 0,1 g 30 - -
- 4.4.2. Luminalum amp. 0,2 g/1 ml 10 - -

## 5. LEKI PRZECIWCZULENIOWE I PRZECIWWSTRZAŚSOWE

### 5.1. Leki przeciwhistaminowe

- 5.1.1. Adrenalinum amp. 0,001 g/2 ml 10 - -
- 5.1.2. Calcium dobesilate tabl. 0,25 g 90 - -
- 5.1.3. Calcium (Calcium lactogluconas) tabletki musujące 48 - -
- 5.1.4. Dexapolcort aerosol flak. 40 g 4 - -
- 5.1.5. Diphergan draż. 0,025 g 40 - -
- 5.1.6. Diphergan amp. 0,05 g/2 ml 10 - -
- 5.1.7. Phenazolinum amp. 0,1 g/2 ml 20 - -
- 5.1.8. Zyrtec tabl. powł. 0,01 g 40 - -

### 5.2. Leki sterydowe

- 5.2.1. Hydrocortisonum aceticum krem 1 % tuba 15 g 4 - -
- 5.2.2. Hydrocotrisonum hemisuccinatum domięśniowy  
amp. 0,1 g/2 ml 30 - -

## 6. LEKI DZIAŁAJĄCE NA UKŁAD ODDECHOWY

Leki działające rozkurczowo na oskrzela

- 6.1.1. Aminophyllinum czopek 0,36 18 - -
- 6.1.2. Aminophyllinum prolongatum tabl. 0,35 g 60 - -
- 6.1.3. Allergastmin tabl. 90 - -
- Salbutamon aerosol 0,1 mg/dawka  
pojemnik 20 ml (400 dawek) 4 - -

### 6.2. Leki wykrztuśne i przeciwkaszlowe

- 6.2.1. Flegamina tabl. 0,8 mg            100 - -
- 6.2.2. Thiocodin tabletki                60 - -
- 6.2.3. Tussipect drażetki                80 - -

### 6.3. Leki stosowane w przeziębieniach i zapaleniu zatok

- 6.3.1. Chlorchinaldin tabl. do ssania 0,002 g    200 - -
- 6.3.2. Thymazen krople do nosa 0,005 g/10 ml flakon 10 ml 10 - -
- 6.3.3. Xylometazolin aerozol 0,1 % flak. 10 ml    10 - -

## 7. LEKI PRZECIWZAKAŹNE

### 7.1. Antybiotyki

- 7.1.1. Ampicillin kaps. 0,5 g            128 - -
- 7.1.2. Ampicillin fiolka 1,0 g            40 - -
- 7.1.3. Davercin tabl. 0,25 g            96 - -
- 7.1.4. Doxycyclinum tabl. 0,1 g            100 - -
- 7.1.5. Zinnat tabl. 0,5 g                10 - -

### 7.2. Sulfonamidy

- 7.2.1 Biseptol 480 tabl. 0,48 g            100 - -

### 7.3. Leki działające antyseptycznie w stanach zapalnych dróg moczowych

- 7.3.1. Furaginum tabl. 0,05 g            300 - -
- 7.3.2. Urenil tabl. 0,5 g                180 - -
- 7.3.3. Urolin kaps. 0,2 g                100 - -

### 7.4. Leki przeciw pasożytnicze

- 7.4.1. Agalin 1% flakon 60 ml            4 - -

- 7.4.2. Chinina tabl. 0,25 g xx/ 40 - -
- 7.4.3. Fansidar tabl. 0,5 g xx/ 9 - -
- 7.4.4. Mefloquina (Lariam) tabletki xx/
- 7.4.5. Metronidazol tabl. 0 25 g 60 - -

#### 7.5. Leki przeciwko robaczycom jelitowym

- 7.5.1. Pyrantelum tabl. 0,25 g 12 - -

#### 7.6. Szczepionki i surowice

- 7.6.1. Anatoksyna tężcowa amp. 1 ml 5 - -
- 7.6.2. Antytoksyna tężcowa liofilizowana końska amp. 3000 j. 5 - -
- 7.6.3. Antytoksyna tężcowa bydłęca amp. 3000j. 5 - -

### 8. PREPARATY NAWADNIAJĄCE, ODŻYWCZE I WITAMINY

- 8.1. Aqua pro iniectione amp. 5 ml 40 - -
- 8.2. Gastrolit opak. a 15 saszetek 6 - -
- 8.3. Glucosum 5 % but. 500 ml 2 - -
- 8.4. Sól fizjologiczna amp. 10 ml 20 - -
- 8.5. Vitaminum B1 tabl. 0,025 g 100 - -
- 8.6. Vitaminum B6 tabl. 0,05 g 100 - -
- 8.7. Vitaminum C tabl. 0,2 g 200 - -

### 9. LEKI DO UŻYTKU ZEWNĘTRZNEGO, LEKI DERMATOLOGICZNE

#### 9.1. Leki dermatologiczne

- 9.1.1. Acudex opak. a 10 saszetek 4.0 g 2 - -
- 9.1.2. Alkohol etylowy 70 % ml 500 - -
- 9.1.3. Altacet tabl. 1.0 g 15 - -
- 9.1.4. Argosulfan 2 % tuba 40 g 4 - -

- 9.1.5. Clotrimazolum krem 1 % tuba 20 g 4 - -
- 9.1.6. Clotrimazolum tabl. dopochwowe xxx/ 6 - -
- 9.1.7. Eter etylowy flak. 100 ml 2 - -
- 9.1.8. Ichtiol maść tuba 30 g 2 - -
- 9.1.9. Nadmanganian potasu kryształki g 20 - -
- 9.1.10. Neomycinum aerosol pojemnik 30 ml 3 - -
- 9.1.11. Pasta Lassara (Zincum oxydatum) opak. 20 g 1 - -
- 9.1.12. Pertlenon tabletki 10 - -
- 9.1.13. Povidone-Iodine 10 % flak. 10 ml 6 - -
- 9.1.14. Rivanolum tabl. 0,1 g 10 - -
- 9.1.15. Talk substancja g 200 - -
- 9.1.16. Undofen płyn do rozpylania poj. 50 g 4 - -
- 9.1.17. Wazelina biała opak. 30 g 2 - -

## 9.2. Leki okulistyczne

- 9.2.1. Alcaine 0,5 % flak. 15 ml 1 - -
- 9.2.2. Neomycinum 0,5 % maść do oka tubka 3 g 3 - -
- 9.2.3. Oxycort „A” maść do oka tubka 3 g 3 - -
- 9.2.4. Pilocarpinum 2 % krople do oka flakon 10 ml 1 - -
- 9.2.5. Sulfacetamidum 10 % opak. 15 poj. 0,5 ml 5 - -

## 9.3. Leki stosowane przy chorobach uszu

- 9.3.1. Otinum krople do ucha 2 g/10 g flak. 10 ml 3 - -

## 9.4. Leki stosowane przy zakażeniu jamy ustnej

- 9.4.1. Folium Salviae saszetki opak 2 - -
- 9.4.2. Sachol żel 0,781 g/10 g tuba 10 g 2 - -

## 9.5. Preparaty miejscowo znieczulające

- 9.5.1. Lignocainum hydrochloricum 1 % amp. 1 ml 20 - -
- 9.5.2. Lignocainum aerosol 10 % flak. 75 g 1 - -
- 9.5.3. Lignocainum hydrochloricum 2 % typ „A” tuba 30 g 1 - -
- 9.5.4. Lignocainum hydrochloricum 2 % typ „U” tuba 30 g 1 - -

## CZEŚĆ II : WYROBY MEDYCZNE

### 1. SPRZĘT RESUSCYTACYJNY

- 1.1. Aparat resuscytacyjny typ „AMBU” 1 - -  
(Łącznie z maską, workiem gumowym, ustnikami  
i respiratorem do odsysania wydzieliny z górnych  
dróg oddechowych)
- 1.2. Aparat do podawania tlenu łącznie z reduktorem 1 - -  
i butlą z tlenem
- 1.3. Zapasowa butla z tlenem 1 - -
- 1.4. Maską do prowadzenia resuscytacji metodą usta-usta 1 - -

### 2. MATERIAŁY OPATRUNKOWE I MATERIAŁY DO OPATRYWANIA RAN

- 2.1. Agrafka 20 - -
- 2.2. Chustka trójkątna 2 - -
- 2.3. Gaza do opatrywania oparzeń jałowa opak. 8 - -
- 2.4. Gaza wyjałowiona ¼ m x 1 m opak. 20 - -
- 2.5. Iгла „motylek” do wkłuwań dożyl. 0,7 mm 2 - -  
jednоразowego użytku
- 2.6. Kompres jałowy gazowy 9x9 cm 30 - -
- 2.7. Klej opatrunkowy „Telacol” flak. 2 - -
- 2.8. Lignina 100 g opak. 10 - -
- 2.9. Opaska elastyczna 10 cm x 4 m 10 - -
- 2.10. Opaska elastyczna 15 cm x 4 m 10 - -
- 2.11. Opaska gipsowa 10 cm x 3 m 10 - -



- 2.12. Opaska gipsowa 15 cm x 3 m 10 - -
- 2.13. Opaska naoczna twarda 4 - -
- 2.14. Opaska opatrunkowa 5 cm x 4 m 40 - -
- 2.15. Opaska opatrunkowa 10 cm x 4 m 40 - -
- 2.16. Opaska opatrunkowa 15 cm x 4 m 30 - -
- 2.17. Opatrunek absorbcyjny „Actisorb plus” 15 - -  
10,5 cm x 10,5 opak.
- 2.18. Opatrunek brzuszny jałowy 20 cm x 20 cm 5 - -
- 2.19. Opatrunek „Inadine” 5 cm x 5 cm 10 - -
- 2.20. Opatrunek „Inadine” 9,5 cm x 9,5 cm 10 - -
- 2.21. Opatrunek wodoszczelny typ. „W” 20 - -
- 2.22. Palec gumowy 10 - -
- 2.23. Pałeczka szklana do nakładania maści 10 - -
- Igła chirurgiczna trójgraniasta, atraumatyczna, 10 - -  
½ kręgu, 25 mm z nicią jedwabną dł. 4,5 cm, rozmiar 000
- Igła chirurgiczna trójgraniasta, atraumatyczna, 10 - -  
3/8 kręgu, 13 mm z nicią jedwabną dł. 4,5 cm, rozmiar 00
- 2.26. Podpaska mosznowa 5 - -
- 2.27. Poloplast 2,5 cm x 5 m 5 - -
- 2.28. Poloplast 5 cm x 5 m 5 - -
- 2.29. Prestoplast 5 cm x 5 m 5 - -
- 2.30. Prestovis 6 x 10 cm 5 - -
- 2.31. Przylepiec ściągający do ran opak. 5 - -
- 2.32. Rękawiczki chirurgiczne Nr 8 4 - -
- 2.33. Rękawiczki gumowe grube Nr 8 2 - -
- 2.34. Viscoplast opak. 8 - -
- 2.35. Wata higroskopijna opak. 100 g 10 - -
- 2.36. Zakraplacz do oka 10 - -

### 3. NARZĘDZIA MEDYCZNE

- 3.1. Igła do usuwania ciał obcych z rogówki 1 - -
- 3.2. Imadło do igły typ „Methieu” dł. 1 mm 1 - -

- 3.3. Kleszczyki naczyniowe proste typ „Kocher” dł. 130 mm 2 - -
- 3.4. Kleszczyki naczyniowe proste typ „Pean” dł. 130 mm 2 - -
- 3.5. Kleszczyki naczyniowe proste typ „Pean” dł. 230 mm 2 - -
- 3.6. Nożyczki chirurgiczne proste typ „Mayo” dł. 170 mm 2 - -
- 3.7. Nożyczki chirurgiczne odgięte typ „Mayo” dł. 170 mm 1 - -
- 3.8. Nożyczki do opatrunków typ „Lister” dł. 180 mm 1 - -
- 3.9. Nóż chirurgiczny z wymiennym ostrzem trzonek nr 4 1 - -
- 3.10. Ostrza brzuszaste nr 4 do noża chirurgicznego 5 - -
- 3.11. Opaska do tamowania krwi 1 - -
- 3.12. Pudełko ze stali nierdzewnej na narzędzia chirurgiczne 1 - -
- 3.13. Strzykawka do płukań jednorazowego użytku 100 ml 3 - -
- 3.14. Szczypczyki anatomiczne dł. 150 mm 2 - -
- 3.15. Szczypczyki anatomiczne dł. 200 mm 1 - -
- 3.16. Szczypczyki chirurgiczne dł. 150 mm 2 - -
- 3.17. Szczypczyki chirurgiczne dł. 200 mm 2 - -

#### 4. SPRZĘT I MATERIAŁY PRZEZNACZONE DO BADANIA

- 4.1. Aparat do mierzenia ciśnienia z manometrem sprężynowym 1 - -
- 4.2. Glukotest paskowy do badania moczu, opak. 1 - -
- 4.3. Karty gorączkowe i inne formularze 1 - -  
(requisition, księga przyjęć chorych, historia choroby itp.)  
komplet
- 4.4. Młotek neurologiczny 1 - -
- 4.5. Morski Poradnik Medyczny 1 - -  
Poradnik pierwszej pomocy medycznej stosowany  
w wypadkach obejmujących ładunki niebezpieczne  
(MFAG) 1 - -
- 4.7. Słuchawka lekarska 1 - -
- 4.8. Szkiełka do rozmazów krwi 50 - -
- 4.9. Szkiełko powiększające (lupa) x 5 1 - -

4.10. Szpatułki drewniane jednorazowego użytku 50 - -

do badania gardła

4.11. Termometr lekarski standardowy 2 - -

## 5. SPRZĘT DO INIEKCJI, PUNKCJI I CEWNIKOWANIA

5.1. Cewnik typ „Nelatona” Nr 14 1 - -

5.2. Cewnik typ „Nelatona” Nr 16 1 - -

5.3. Cewnik typ „Thiemana” Nr 14 1 - -

5.4. Igła podskórna 5,25 jednorazowa 40 - -

5.5. Igła domięśniowa 9,40 jednorazowa 40 - -

5.6. Igła dożylna 8,40 jednorazowa 10 - -

5.7. Strzykawka jednorazowa 2 ml 20 - -

5.8. Strzykawka jednorazowa 5 ml 20 - -

5.9. Strzykawka jednorazowa 10 ml 10 - -

5.10. Trokar (igła drenażowa) do pęcherza 1 - -

moczowego

5.11. Zestaw do kroplówki doodbytniczej 2 - -

5.12. Zestaw do kroplówki dożylniej jednorazowego użytku 3 - -

## 6. INNE WYROBY MEDYCZNE

6.1. Autoklaw mały na parę wodną 1 - -

6.2. Basen na stolec (emaliowany) 1 - -

6.3. Cylinder szklany z miarką 100 cm<sup>3</sup> 1 - -

6.4. Irygator 1 - -

6.5. Kaczka na mocz (emaliowana) 1 - -

6.6. Kaftan bezpieczeństwa 1 - -

6.7. Kieliszek z miarką do lekarstw 1 - -

6.8. Kieliszek do płukania oka 1 - -

6.9. Krąg gumowy nadmuchiwany 1 - -

6.10. Kule drewniane 1 - -

6.11. Lejek emaliowany o średnicy 15 cm 1 - -

- 6.12. Lodówka o pojemności 60 l 1 - -
- 6.13. Miska nerkowa o dł. 220 mm 2 - -
- 6.14. Nosze okrętowe typ „Neil-Robertsona” 1 - -
- 6.15. Podkład gumowy 100 cm x 150 cm 1 - -
- 6.16. Szczotka do rąk 2 - -
- 6.17. Termofofor gumowy 1 - -
- 6.18. Torba sanitarna I-ej pomocy 1 - -
- 6.19. Waga lekarska 1 - -
- 6.20. Wiadro pedałowe na odpadki 1 - -
- 6.21. Worek gumowy do lodu 1 - -
- 6.22. Worek plastikowy na zwłoki szczelnie zamykany 1 - -
- 6.23. Zgłębnik dwunastniczy typ „Einhorn” 1 - -
- 6.24. Zgłębnik żołądkowy z bocznym i centralnym otworem 1 - -  
średnicy 5 mm
- Zgłębnik żołądkowy z bocznym i centralnym otworem 1 - -  
o średnicy 12 mm

## 7. SPRZĘT STOSOWANY PRZY URAZACH KOŚCI

- 7.1. Kołnierz „Shanza” unieruchamiający 1 - -  
kręgosłup szyjny
- 7.2. Ochraniacz metalowy palca 2 - -
- Szyna druciana typ „Kramera” 2 - -  
rozmiar 600 x 50 mm
- 7.4. Szyna druciana typ „Kramera” 1 - -  
1000 x 100 mm
- 7.5. Szyny pneumatyczne komplet do palca 1 - -  
przedramienia i nogi

## 8. ŚRODKI STOSOWANE DO DEZYNFEKCJI, DEZYNSEKCJI I DERATYZACJI

- 8.1. CHLORAMINA „B” kg 3 - -

ZASTOSOWANIE: służy do dezynfekcji moczu, odchodów i urządzeń sanitarnych poprzez posypywanie materiałów poddawanych dezynfekcji, również do dezynfekcji gładkich powierzchni np. stoły, ściany, w roztworze wodnym /1,5 g na 10 l wody/ oraz do dezynfekcji wody pitnej i wodociągów okrętowych w dawce 0,5-3,0 g/tonę wody.

UWAGA ! pojemnik z chloraminą winien być opatrzony napisem „ŚRODEK DEZYNFEKCYJNY”,  
otwierając pojemnik należy chronić twarz i oczy.

8.2. LYSOFORMIN 3000 butelka 2 l 2 - -

ZASTOSOWANIE: preparat do dezynfekcji i mycia narzędzi chirurgicznych, lekarskich, urządzeń, sprzętu i powierzchni. Skuteczność dezynfekcji poszczególnych narzędzi zależy od stężenia preparatu i czasu ekspozycji, odpowiednie wskazówki znajdują się w instrukcji załączonej do firmowego opakowania.

UWAGA ! preparat jest toksyczny, można go stosować wyłącznie w wodnych roztworach zgodnie z instrukcją, w rękawicach ochronnych, chronić oczy i błony śluzowe nosa i gardła. Pojemnik z preparatem powinien być szczelnie zakręcony i opatrzony napisem „TRUCIZNA, ŚRODEK DEZYNFEKCYJNY”.

8.3. Repelent przeciwko owadom, pojemnik 5 - -

8.4. Trutka przeciwko szczerom, opakowanie 3 - -

8.5. Spirytus 70 % skażony chlorheksydyną ml 500 - -  
(do dezynfekcji skóry)

Miejscowość i data.....

Podpis kapitana statku (lub osoby  
upoważnionej).....

**WZÓR KARTY ZDROWIA MARYNARZA**

Nazwa statku		Nazwisko i imię kapitana statku			
Nazwisko i imię marynarza					
Lp.	Dolegliwości	Zastosowane produkty lecnicze/wyroby medyczne	Ilość	Podpis kapitana	Uwagi

## UZASADNIENIE

Rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 72 projektu ustawy o pracy na morzu, zgodnie z którą minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wymagania dotyczące wyposażenia apteczek okrętowych w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych i odtrutek, sposobu ich przechowywania, kontroli, wymiany oraz ewidencjonowania,
- 2) wymagania dotyczące wyposażenia środków ratunkowych w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych i wyrobów medycznych, sposobu ich kontroli, wymiany, oraz ewidencjonowania,
- 3) wykaz substancji i materiałów stanowiących zagrożenie dla zdrowia lub życia, znajdujących się na statku,
- 4) wzór karty zdrowia dla marynarza na statku.

Z uwagi na specyfikę pracy na morzu niezbędne jest zapewnienie właściwej opieki medycznej z dala od lądu, stąd konieczność wyposażenia statku w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych i wyrobów medycznych, jak również wyposażenie środków ratunkowych (łódzie i tratwy ratunkowe) w apteczki okrętowe. Ponadto, w celu zapewnienia właściwej „interwencji medycznej”, dla każdego marynarza prowadzona jest karta zdrowia, w której kapitan lub osoba przez niego upoważniona ewidencjonuje ilość i jakość produktów leczniczych wydanych marynarzowi, w celu natychmiastowego zapobieżenia niedyspozycji czy choroby marynarza.

Rozporządzenie stanowi wykonanie dyrektywy Rady 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.



<p><b>Nazwa projektu:</b> rozporządzenie Ministra Zdrowia w sprawie wymagań dotyczących wyposażenia apteczek okrętowych na statkach morskich, apteczek medycznych w środkach ratunkowych, wykazu substancji i materiałów stanowiących zagrożenie dla zdrowia lub życia znajdujących się na statku oraz wzoru karty zdrowia dla marynarza na statku.</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b></p> <p>Ministerstwo Zdrowia Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b></p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b></p>	<p><b>Data sporządzenia:</b> 01.06.2015 r.</p> <p><b>Źródło:</b> upoważnienie ustawowe.</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Zdrowia:</b></p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Specyfika pracy na statku powoduje konieczność właściwego wyposażenia apteczek okrętowych w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, wyrobów medycznych i odtrutek, pomagających doraźnie na opiekę nad marynarzami. Zaproponowane rozwiązania wynikają z konieczności transpozycji do polskiego prawa dyrektywy 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, w celu poprawy opieki medycznej na statkach.

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

Istotą projektu rozporządzenia jest uregulowanie kwestii dotyczących konieczności właściwego wyposażenia apteczek okrętowych w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych i wyrobów medycznych oraz sposobu ich przechowywania, wymiany i kontroli, a także ewidencjonowania, wymagań dotyczących wyposażenia środków ratunkowych w apteczki oraz wzoru karty zdrowia prowadzonej dla każdego marynarza na statku.

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

Dyrektywa Rady 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotycząca minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, w celu poprawy opieki medycznej na statkach (Dz. Urz. UE L 113 z 30.04.1992 r., str. 19–36) została wdrożona przez wszystkie państwa członkowskie UE.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
marynarze	ok. 35 000 (obecnie pracujących, również pod obcymi banderami)	Dane pozyskane w ramach współpracy ze Związkiem Armatorów Polskich oraz związkami zawodowymi (w ramach Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego)	Zapewnienie lepszych warunków zatrudnienia polskich marynarzy na międzynarodowym rynku pracy, poprzez m.in. wprowadzenie nowych rozwiązań wzmacniających poziom ochrony praw pracowniczych.

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

Obecnie są prowadzone konsultacje wewnątrzresortowe poprzedzające przekazanie projektu do uzgodnień międzyresortowych, w związku z przygotowaniem projektu ustawy o pracy na statkach morskich do przedłożenia pod obrady Stałego Komitetu Rady Ministrów. Ponadto projekt zostanie przekazany, w ramach konsultacji społecznych, do wszystkich podmiotów, na które będzie

oddziaływać ta regulacja oraz do podmiotów potencjalnie zainteresowanych rozwiązaniami przewidzianymi w projekcie. Przewiduje się, że konsultacje będą trwały 21 dni (skrócony termin konsultacji wynika z konieczności pilnego wejścia w życie aktów wykonawczych do ustawy o pracy na morzu).

### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2014 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]										Łącznie (0-10)
Dochody ogółem											
wpływy z podatku dochodowego PIT marynarzy, którzy w przyszłości zdecydują się pracować na statku pod polską banderą											
wpływy z opłat za certyfikaty wydawane dla statków przez urzędy morskie											
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											

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

		Skutki						Łącznie (0-10)
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele							

	oraz gospodarstwa domowe						
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe						
Niemierzalne	państwa członkowskie UE	Możliwość kształtowania polityki zatrudniania marynarzy w ramach UE.					
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń							
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>							
<input 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 checked="" 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 elektronizacji.				<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy			
Komentarz:							
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>							
Nie dotyczy.							
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>							
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:		<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe			<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie		
Omówienie wpływu							
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>							
Rozporządzenie ma wejść w życie 14 dni od dnia ogłoszenia.							
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>							
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>							
Brak.							

06/4  
9rch

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**<sup>1)</sup>

z dnia

**w sprawie wzorów Morskiego Certyfikatu Pracy, Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy oraz Deklaracji Zgodności**

Na podstawie art. 92 ust. 6 ustawy z dnia ... o pracy na morzu (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) wzór Morskiego Certyfikatu Pracy, stanowiący załącznik nr 1 do rozporządzenia;
- 2) wzór Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy, stanowiący załącznik nr 2 do rozporządzenia;
- 3) wzór Deklaracji Zgodności (część I i II), stanowiący załącznik nr 3 i 4 do rozporządzenia.

**§ 2.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER**  
**INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

**Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury i Rozwoju  
z dnia ... (poz. ...)**

Załącznik nr 1



RZECZPOSPOLITA POLSKA  
REPUBLIC OF POLAND

**MORSKI CERTYFIKAT PRACY**  
**MARITIME LABOUR CERTIFICATE**

Nr / No.:

**Wydany na podstawie przepisów zawartych w Artykule V i Tytule 5 Konwencji o pracy na morzu z 2006 roku (zwanej dalej Konwencją)**

*Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006 (referred to below as "the Convention")*

**W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**  
*UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND*

**URZĄD MORSKI WYDAJĄCY CERTYFIKAT / Maritime Office issuing the certificate**

przez  
by

(pełne określenie kompetentnej władzy lub organizacji upoważnionej na podstawie postanowień Konwencji)  
*(full designation of the competent authority or organization authorized under the provisions of the Convention)*

Nazwa statku <i>Name of ship</i>	Numer lub sygnał rozpoznawczy <i>Distinctive number or letters</i>	Nr IMO <i>IMO No.</i>	Port macierzysty <i>Port of registry</i>	Tonaż brutto <sup>1)</sup> <i>Gross tonnage<sup>1)</sup></i>

Data rejestracji <i>Date of Registry</i>	Rodzaj statku <i>Type of ship</i>	Nazwa oraz adres armatora <sup>2)</sup> <i>Name and address of the shipowner<sup>2)</sup></i>

**ZAŚWIADCZA SIĘ:**  
*THIS IS TO CERTIFY:*

**1. Statek został poddany inspekcji oraz skontrolowany pod względem zgodności z wymogami niniejszej Konwencji oraz przepisami załączonej Deklaracji Zgodności**

*That the ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.*

**2. Warunki pracy i życia marynarzy określone w Załączniku A5-I niniejszej Konwencji odpowiadają wymaganiom wyżej wymienionego kraju wdrażającego niniejszą Konwencję. Wymagania tego kraju wyszczególnione zostały w Deklaracji Zgodności, Część I**

*That the seafarers' working and living condition specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the above mentioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour compliance, Part I.*

<sup>1)</sup> Dla statków objętych tymczasowym planem pomiaru tonażu przyjętym przez IMO, tonaż brutto to tonaż ujęty w kolumnie UWAGI Międzynarodowego Certyfikatu Tonażowego (1969). Patrz artykuł II(1)(c) niniejszej Konwencji.  
*For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention*

<sup>2)</sup> Armator oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę zarządzającą statkiem, agenta lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku oraz która poprzez przyjęcie tej odpowiedzialności zgodziła się przejąć obowiązki i odpowiedzialność nakładaną na właścicieli statków zgodnie z niniejszą Konwencją, bez względu na to, czy organizacje lub osoby wypełniają poszczególne obowiązki i odpowiedzialność w imieniu właściciela statku. Patrz artykuł II(1)(j) niniejszej Konwencji.  
*Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or person fulfill certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention*

**Niniejszy Certyfikat jest ważny do:**

*This Certificate is valid until:*

.....  
(dd/mm/rrrr / dd/mm/yyyy)

**i podlega inspekcjom zgodnie z Normami A5.1.3 i A5.1.4 niniejszej konwencji.**

*subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.*

**Niniejszy Certyfikat jest ważny jedynie w przypadku, gdy Deklaracja Zgodności wydana przez:**

*This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued by:*

**jest dołączona do Certyfikatu.**

.....  
( wydający Deklarację / authority which issue of the Declaration)

**dnia**  
*on*

.....  
(dd/mm/rrrr / dd/mm/yyyy)

*is attached.*

**Data zakończenia inspekcji, na podstawie której wydano Certyfikat:**

*Completion date of the inspection on which this Certificate is based was:*

.....  
(dd/mm/rrrr / dd/mm/yyyy)

**Wydano w**

*Issued at*

.....  
(Miejsce wydania Certyfikatu / Place of issue of certificate)

**dnia**

*on*

.....  
(Data wydania / Date of issue)  
(dd/mm/rrrr / dd/mm/yyyy)

.....  
(Pieczęć organu władzy wydającej Certyfikat  
/ Seal of stamp of the authority, as appropriate)

.....  
(Podpis Dyrektora Urzędu Morskiego wydającego Certyfikat  
/ Signature of the Director of the Maritime Office issuing the certificate)

**Potwierdzenie obowiązkowej okresowej inspekcji oraz, w miarę konieczności, inspekcji dodatkowej**  
**Endorsements for mandatory intermediate inspection and if required, any additional inspection**

**Niniejszym zaświadcza się, że statek został poddany inspekcji zgodnie z Normami A5.1.3 i A5.1.4 Konwencji oraz, że warunki pracy i życia marynarzy określone w Załączniku A5-I Konwencji zostały uznane za odpowiadające wyżej wymienionym wymaganiom krajowym wdrażającym Konwencję.**

*This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.*

**Inspekcja okresowa / Intermediate inspection:**

*(Certyfikat należy potwierdzić w połowie jego okresu ważności, od trzech miesięcy przed do trzech miesięcy po upływie daty rocznicowej) / (The certificate have to be confirmed in the middle of its validity period from three months before until three months after anniversary date)*

Pieczęć / Seal

.....  
Podpis uprawnionego inspektora  
/ Signature of authorized official

**Dodatkowe potwierdzenie (w razie konieczności) / Additional endorsements (if required):**

*Niniejszym zaświadcza się, że statek został poddany dodatkowej inspekcji w celu zweryfikowania, że pozostaje on w zgodzie z krajowymi wymaganiami wdrażającymi Konwencję, zawartymi w Normie A3.1 ustęp 3 niniejszej Konwencji (powtórna rejestracja lub zasadnicza zmiana warunków zakwaterowania (lub z innych powodów) / This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accomodation) or for other reasons*

**Dodatkowa inspekcja (w razie konieczności) / Additional inspection (if required):**

Pieczęć / Seal

.....  
Podpis uprawnionego inspektora  
/ Signature of authorized official

**Dodatkowa inspekcja (w razie konieczności) / Additional inspection (if required):**

.....  
Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

.....  
Podpis uprawnionego inspektora  
/ Signature of authorized official







RZECZPOSPOLITA POLSKA  
REPUBLIC OF POLAND

**TYMCZASOWY MORSKI CERTYFIKAT PRACY**  
**INTERIM MARITIME LABOUR CERTIFICATE**

Nr / No.:

**Wydany na podstawie przepisów zawartych w Artykule V i Tytule 5 Konwencji o pracy na morzu z 2006 roku (zwanej dalej Konwencją)**

*Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006 (referred to below as "the Convention")*

**W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**  
*UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND*

**URZĄD MORSKI WYDAJĄCY CERTYFIKAT / Maritime Office issuing the certificate**

przez  
by

(pełne określenie kompetentnej władzy lub organizacji upoważnionej na podstawie postanowień Konwencji)  
*(full designation of the competent authority or organization authorized under the provisions of the Convention)*

Nazwa statku <i>Name of ship</i>	Numer lub sygnał rozpoznawczy <i>Distinctive number or letters</i>	Nr IMO <i>IMO No.</i>	Port macierzysty <i>Port of registry</i>	Tonaż brutto <sup>3)</sup> <i>Gross tonnage<sup>1)</sup></i>

Data rejestracji <i>Date of Registry</i>	Rodzaj statku <i>Type of ship</i>	Nazwa oraz adres armatora <sup>4)</sup> <i>Name and address of the shipowner<sup>2)</sup></i>

**Niniejszym zaświadcza się, że dla celów Normy A5.1.3, ustęp 7, Konwencji:**

*This is to certify, for the purposes of Standard A5.1.3, paragraph 7, of the Convention, that:*

- (a) niniejszy statek został poddany inspekcji w zakresie w jakim to uzasadnione i praktyczne, pod względem wszystkich zagadnień wymienionych w Załączniku A5-I Konwencji biorąc pod uwagę weryfikację pozycji zawartych w poniżej wyszczególnionych podpunktach (b), (c) i (d);**  
*this ship has been inspected as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I to the Convention, taking into account verification of items under (b), (c) and (d) below;*
- (b) armator udowodnił Dyrektorowi Urzędu Morskiego, że statek posiada zadawalające procedury zapewniające zgodność z Konwencją;**  
*the shipowner has demonstrated to the Director of the Maritime Office, that the ship has adequate procedures to comply with the Convention.*
- (c) kapitan zna wymagania Konwencji i ma świadomość odpowiedzialności za jej wdrażanie; oraz**  
*the master is familiar with the requirements of the Convention and the responsibilities for implementation; and*
- (d) odpowiednie informacje zostały złożone Dyrektorowi Urzędu Morskiego lub uznanej organizacji w celu wystawienia Deklaracji Zgodności Morskiego Certyfikatu Pracy.**  
*relevant information has been submitted to the Director of the Maritime Office to produce a Declaration of Maritime Labour Compliance.*

<sup>3)</sup> Dla statków objętych tymczasowym planem pomiaru tonażu przyjętym przez IMO, tonaż brutto to tonaż ujęty w kolumnie UWAGI Międzynarodowego Certyfikatu Tonażowego (1969). Patrz artykuł II(1)(c) niniejszej Konwencji.  
*For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention*

<sup>4)</sup> Armator oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę zarządzającą statkiem, agenta lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku oraz która poprzez przyjęcie tej odpowiedzialności zgodziła się przejąć obowiązki i odpowiedzialność nakładaną na właścicieli statków zgodnie z niniejszą Konwencją, bez względu na to, czy organizacje lub osoby wypełniają poszczególne obowiązki i odpowiedzialność w imieniu właściciela statku. Patrz artykuł II(1)(j) niniejszej Konwencji.  
*Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or person fulfill certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.*

**Niniejszy Certyfikat jest ważny do:**  
*This Certificate is valid until:*

.....  
(dd/mm/rrrr / dd/mm/yyyy)

**i podlega inspekcjom zgodnie z Normami A5.1.3 i A5.1.4  
niniejszej konwencji.**

*subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4  
of the Convention.*

**Data zakończenia inspekcji, opisanej w punkcie (a):**  
*Completion date of the inspection referred to under (a) was:*

.....  
(dd/mm/rrrr / dd/mm/yyyy)

**Wydano w**  
*Issued at*

.....  
(Miejsce wydania Certyfikatu / Place of issue of certificate)

**dnia**  
*on*

.....  
(Data wydania / Date of issue)  
(dd/mm/rrrr / dd/mm/yyyy)

.....  
(Pieczęć organu władzy wydającej Certyfikat  
/ Seal of stamp of the authority, as appropriate)

.....  
(Podpis Dyrektora Urzędu Morskiego wydającego Certyfikat  
/ Signature of the Director of the Maritime Office issuing the certificate)





Załącznik do certyfikatu nr:  
Enclosure to Certificate no.:

rzeczpospolita polska  
REPUBLIC OF POLAND

**Deklaracja Zgodności – Część I**  
**DECLARATION OF MARITIME LABOUR COMPLIANCE – PART I**

(Deklaracja musi być dołączona do statkowego Morskiego Certyfikatu Pracy)

**Wydana na podstawie postanowień MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O PRACY NA MORZU z 2006 r.**  
*Issued under the provisions of the MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006*

**w imieniu RZĄDU RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ**  
*under the authority of the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND:*

**URZĄD MORSKI WYDAJĄCY CERTYFIKAT / Maritime Office issuing the certificate**

przez / by

**W związku z postanowieniami Konwencji o Pracy na Morzu z 2006 roku, niżej wymieniony statek:**

*With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:*

Nazwa statku <i>Name of ship</i>	Numer lub sygnał rozpoznawczy <i>Distinctive number or letters</i>	Numer IMO <i>IMO No.</i>	Tonaż brutto <i>Gross tonnage</i>

**jest utrzymywany zgodnie z Normą A5.1.3 konwencji.**

*is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.*

**Niżej podpisany oświadcza w imieniu wyżej wymienionego Dyrektora Urzędu Morskiego, że:**

*The undersigned declares, on behalf of the abovementioned Director of the Maritime Office, that:*

- (a) postanowienia Konwencji o Pracy na Morzu są w pełni zawarte w niżej wymienionych wymaganiach krajowych;  
*The provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;*
- (b) wymagania krajowe są ujęte w przepisach krajowych opisanych poniżej; wyjaśnienia dotyczące treści tych przepisów zawarte zostały w miarę konieczności;  
*These national requirements are contained in the national provisions referred below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;*
- (c) szczegóły wszelkich zasadniczych odpowiedników na mocy artykułu VI, ustęp 3 i 4, zostały zapewnione [w ramach odpowiednich niżej wymienionych wymagań krajowych] [w odpowiedniej sekcji zamieszczonej w tym celu poniżej] <(należy wykreślić stwierdzenie, które nie ma zastosowania);  
*the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4 are provided [under the corresponding national requirement listed below] [in the section provided for this purpose below] <(strike out the statement which is not applicable);*
- (d) wszelkie zwolnienia udzielone przez właściwą władzę zgodnie z Tytułem 3 są wyraźnie określone w sekcji zamieszczonej w tym celu poniżej, oraz  
*any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below, and*
- (e) odnośne wymagania odnoszą się również do wszelkich specyficznych wymagań dotyczących konkretnego rodzaju statku w ramach przepisów krajowych.  
*any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.*

<b>1. Minimalny wiek</b> (prawidło 1.1) <i>Minimum age (regulation 1.1)</i>	Dział IX Ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy (ze zmiianami)  Section IX of the Labour Code of 26 June 1974 (as amended)
<b>2. Świadectwo zdrowia</b> (prawidło 1.2) <i>Medical certification (regulation 1.2)</i>	Rozporządzenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 17 lutego 1993 r. w sprawie warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na morskich statkach handlowych, trybu uznawania osób za zdolne lub niezdolne do wykonywania pracy oraz rodzajów i częstotliwości wymaganych badań lekarskich  Regulation of the Minister of Health and Social Welfare of 17 February 1993 on the health conditions required for persons employed on merchant ships, work capability assessment and health examinations
<b>3. Kwalifikacje marynarzy</b> (prawidło 1.3) <i>Qualifications of seafarers (regulation 1.3)</i>	Rozdział 4 Ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (ze zmianami)  Rozporządzenie Ministra infrastruktury z dnia 4 lutego 2005 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy (ze zmianami)  Chapter 4 of the Shipping Safety Act of 18 August 2011 (as amended)  Regulation of the Minister of Infrastructure of 4 February 2005 on the training and professional qualifications of seafarers (as amended).
<b>4. Marynarskie umowy o pracę</b> (prawidło 2.1) <i>Seafarers' employment agreements (regulation 2.1)</i>	Dział V Ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (ze zmianami)  Section V of the Law of 23 May 1991 on work on board of merchant ships (as amended).
<b>5. Wykorzystywanie wszelkiego rodzaju prywatnych, licencjonowanych, certyfikowanych, prywatnie uregulowanych Usług naboru i pośrednictwa pracy</b> (prawidło 1.4) <i>Use of any licensed or certified or regulated private Recruitment and placement service (regulation 1.4)</i>	Dział II Ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (ze zmianami).  Rozdział 6 Ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (ze zmianami).  Section II of the Law of 23 May 1991 on work on board of merchant ships (as amended).  Chapter 6 of the Act on the promotion of employment and labour market institutions of 20 April 2004 (as amended).
<b>6. Godziny pracy lub wypoczynku</b> (prawidło 2.3) <i>Hours of work or Rest (regulation 2.3)</i>	Dział VII Ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (ze zmianami).  Section VII of the Law of 23 May 1991 on work on board of merchant ships (as amended).
<b>7. Poziomy obsadzenia statku załogą</b> (prawidło 2.7) <i>Manning levels for the ship (regulation 2.7)</i>	Dział IV Ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (ze zmianami).  Rozdział 4 Ustawy z dnia 18 sierpnia 1011 r. o bezpieczeństwie morskim (ze zmianami).  Section IV of the Law of 23 May 1991 on work on board of merchant ships (as amended).  Chapter 4 of the Shipping Safety Act of 18 August 2011 (as amended).
<b>8. Zakwaterowanie</b> (prawidło 3.1) <i>Accommodation (regulation 3.1)</i>	Dział VI Rozdział 3 Ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (ze zmianami).  Section VI, Chapter 3 of the Law of 23 May 1991 on work on board of merchant ships (as amended).
<b>9. Zaplecze rekreacyjne na statku</b> (prawidło 3.1) <i>On-board recreational facilities (regulation 3.1)</i>	Dział VI Rozdział 3 Ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (ze zmianami).  Section VI, Chapter 3 of the Law of 23 May 1991 on work on board of merchant ships (as amended).

Załącznik do Certyfikatu nr:

Enclosure to Certificate no.:

<b>10. Wyżywienie i przyrządzanie posiłków</b> (prawidło 3.2) <i>Food and catering (regulation 3.2)</i>	Dział VI Rozdział 3 Ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (ze zmianami). Section VI, Chapter 3 of the Law of 23 May 1991 on work on board of merchant ships (as amended).
<b>11. Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom</b> (prawidło 4.3) <i>Health and safety and accident prevention (regulation 4.3)</i>	Art. 227 § 1, art.234, art.235, art.235(1) i art. 235(2) ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy (ze zmianami). Art. 227 § 1, art. 234, art. 235, art. 235(1) and art. 235(2) of the Labour Code of 26 June 1974 (as amended).
<b>12. Opieka medyczna na statku</b> (prawidło 4.1) <i>On-board medical care (regulation 4.1)</i>	Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 3 listopada 2003 w sprawie minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu zapewnienia wyższego poziomu leczenia na jednostkach pływających. Regulation of the Minister of Health of 3 November 2003 on the minimal safety and health care requirements for better medical treatment on ships.
<b>13. Procedura rozpatrywania skarg na statku</b> (prawidło 5.1.5) <i>On-board complain procedures (regulation 5.1.5)</i>	Dział VI Rozdział 5 Ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (ze zmianami), art.24 i 25. Section VI, Chapter 5 of the Law of 23 May 1991 on work on board of merchant ships (as amended), art. 24 and 25.
<b>14. Wypłata wynagrodzenia</b> (prawidło 2.2) <i>Payment of wages (regulation 2.2)</i>	Dział VI Rozdział 1 Ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (ze zmianami). Section VI, Chapter 1 of the Law of 23 May 1991 on work on board of merchant ships (as amended).

WYDANO  
W  
ISSUED AT

(MIEJSCE WYDANIA ŚWIADECTWA / PLACE OF ISSUE OF  
CERTIFICATE)

DNIA  
ON

(Data wydania / Date of issue)  
(DD/MM/RRRR / DD/MM/YYYY)

Imię i Nazwisko osoby upoważnionej

Name of authorized person

Stanowisko

Title

(Pieczęć organu władzy wydającej Świadectwo  
/ Seal of stamp of the authority, as appropriate)

Podpis

Signature:

Zasadnicze ekwiwalenty

Substantial equivalencies

(Uwaga: należy wykreślić stwierdzenie, które nie ma tu zastosowania)

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

Przyznano poniższe zasadnicze ekwiwalenty, zgodnie z artykułem VI, ustępy 3 i 4 Konwencji, z wyjątkiem wyżej wymienionych przypadków, co zostało odnotowane (w stosownych przypadkach należy wprowadzić opis):

The following substantial equivalencies, as provided under Article VI, paragraphs 3 and 4, of the Convention, except where stated above, are noted (insert description if applicable):

Załącznik do Certyfikatu nr:  
Enclosure to Certificate no.: .....

**Nie przyznano żadnego ekwiwalentu.**  
*No equivalency has been granted*

**Imię i Nazwisko osoby upoważnionej**  
*Name of authorized person* .....

**Stanowisko**  
*Title* .....

(Pieczęć organu władzy wydającej Świadcstwo  
/ Seal of stamp of the authority, as appropriate)

**Podpis**  
*Signature:* .....

**Zwolnienia**  
*Exemptions*

(Uwaga: należy wykreślić stwierdzenie, które nie ma tu zastosowania)  
*(Note: Strike out the statement which is not applicable)*

**Dyrektor Urzędu Morskiego udzielił niniejszych zwolnień, zgodnie z Tytułem 3 Konwencji, co zostało odnotowane:**  
*The following exemptions granted by the Director of Maritime Office as provided in Title 3 of the Convention are noted:*

.....

.....

.....

**Nie udzielono żadnego zwolnienia.**  
*No exemption has been granted*

**Imię i Nazwisko osoby upoważnionej**  
*Name of authorized person* .....

**Stanowisko**  
*Title* .....

(Pieczęć organu władzy wydającej Świadcstwo  
/ Seal of stamp of the authority, as appropriate)

**Podpis**  
*Signature:* .....





## DEKLARACJA ZGODNOŚCI – CZĘŚĆ II

### DECLARATION OF MARITIME LABOUR COMPLIANCE – PART II

(Deklaracja musi być dołączona do statkowego Morskiego Certyfikatu Pracy)

(This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)

#### Środki zastosowane w celu zapewnienia ciągłej zgodności pomiędzy inspekcjami.

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspection

Armator określony w Morskim Certyfikacie Pracy którego deklaracja dotyczy, ustanowił poniżej wymienione, następujące środki w celu zapewnienia ciągłej zgodności pomiędzy inspekcjami:

The following, below stated measures have been drawn up by shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspection:

---

1. **Minimalny wiek** (prawidło 1.1)   
*Minimum age (regulation 1.1)*

---

2. **Świadectwo zdrowia** (prawidło 1.2)   
*Medical certification (regulation 1.2)*

---

3. **Kwalifikacje marynarzy** (prawidło 1.3)   
*Qualifications of seafarers (regulation 1.3)*

---

4. **Marynarskie umowy o pracę** (prawidło 2.1)   
*Seafarers' employment agreements (regulation 2.1)*

---

5. **Wykorzystywanie wszelkiego rodzaju prywatnych, licencjonowanych, certyfikowanych agencji pośredniczących w rekrutowaniu i zatrudnianiu** (prawidło 1.4)   
*Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (regulation 1.4)*

---

6. **Godziny pracy lub wypoczynku** (prawidło 2.3)   
*Hours of work or Rest (regulation 2.3)*

---

7. **Poziomy obsadzenia statku załogą** (prawidło 2.7)   
*Manning levels for the ship (regulation 2.7)*

---

8. **Zakwaterowanie** (prawidło 3.1)   
*Accommodation (regulation 3.1)*

Załącznik do Certyfikatu nr:

Enclosure to Certificate no.:

**9. Zaplecze rekreacyjne na statku (prawidło 3.1)**

*On-board recreational facilities (regulation 3.1)*

**10. Wyżywienie i przyrządzanie posiłków (prawidło 3.2)**

*Food and catering (regulation 3.2)*

**11. Ochrona zdrowia i bezpieczeństwo oraz zapobieganie wypadkom (prawidło 4.3)**

*Health and safety and accident prevention (regulation 4.3)*

**12. Opieka medyczna na statku (prawidło 4.1)**

*On-board medical care (regulation 4.1)*

**13. Procedura rozpatrywania skarg na statku (prawidło 5.1.5)**

*On-board complain procedures (regulation 5.1.5)*

**14. Wypłata wynagrodzenia (prawidło 2.2)**

*Payment of wages (regulation 2.2)*

**Niniejszym zaświadczam, że powyższe środki zostały ustanowione w celu zapewnienia trwałej zgodności pomiędzy inspekcjami z wymaganiami określonymi w Części I**

*I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance between inspection, with the requirements listed in Part I.*

**Nazwa Armatora<sup>1)</sup>**  
*Name of the shipowner<sup>1)</sup>*

**Adres armatora**  
*Company address*

**Imię i nazwisko osoby upoważnionej:**

*Name of the authorized signatory*

**Stanowisko:**

*Title*

**Data:**

*Date*

**Podpis osoby upoważnionej:**

*Signature of the authorized signatory*

(Pieczęć armatora / Seal of the shipowner)

<sup>1)</sup> Armator oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę zarządzającą statkiem, agenta lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku oraz która poprzez przyjęcie tej odpowiedzialności zgodziła się przejąć obowiązki i odpowiedzialność nakładaną na właścicieli statków zgodnie z niniejszą Konwencją, bez względu na to, czy organizacje lub osoby wypełniają poszczególne obowiązki i odpowiedzialność w imieniu właściciela statku. Patrz artykuł II(1)(j) niniejszej Konwencji.

*Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or person fulfill certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention*

Załącznik do Certyfikatu nr:  
Enclosure to Certificate no.: .....

**Powyższe środki zostały poddane przeglądowni przez właściwą władzę lub należycie upoważnioną uznaną organizację wymienioną niżej, a po dokonaniu inspekcji statku ustalono, że wypełniają one cele wyznaczone w ramach normy A5.1.3, ustęp 10(b), w odniesieniu do środków zapewniających wstępną i ciągłą zgodność z wymaganiami wyznaczonymi w Części I niniejszej Deklaracji:**

*The above measures have been reviewed by competent authority or duly recognized organization stated below and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration:*

**Inspekcję przeprowadził:**  
*Inspection has been done by:*

/

(pełne określenie kompetentnej władzy lub organizacji upoważnionej na podstawie postanowień konwencji / full designation of the competent authority or organization authorized under the provisions of the convention)

**Imię i nazwisko osoby upoważnionej:**

*Name of authorized person:* .....

**Stanowisko:**

*Title:* .....

**Adres:**

*Address:* .....

**Miejsce:**

*Place:* .....

(Miejsce inspekcji / Place of inspection)

**Data:**

*Date:* .....

(Data inspekcji / Date of inspection)  
(dd/mm/rrrr / dd/mm/yyyy)

(Pieczęć organu dokonującego inspekcji  
/ Seal of stamp of the authority, as appropriate)

**Podpis**  
*Signature:* .....

## UZASADNIENIE

Wydanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie wzoru Morskiego Certyfikatu Pracy, Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy, Deklaracji Zgodności (część I i II) stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 92 ust. 6 ustawy z dnia ... o pracy na morzu (Dz. U. poz. ...), zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzory Morskiego Certyfikatu Pracy, Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy, Deklaracji Zgodności (cz. I i II).

Wprowadzenie do polskich przepisów prawnych wymogu posiadania przez morskie statki handlowe i inne statki morskie o polskiej przynależności Morskiego Certyfikatu Pracy, Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy, Deklaracji Zgodności (cz. I i II), ma gwarantować przestrzeganie wymogów dotyczących warunków pracy i życia marynarzy, wprowadzonych przez Konwencję MLC. Certyfikat będzie potwierdzał, że statek przeszedł pozytywną inspekcję m.in. w zakresie przestrzegania czasu pracy marynarzy, warunków zakwaterowania na statku oraz zapewnienia marynarzom właściwej opieki medycznej na statku.

Proponuje się, aby projektowane rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projektowane rozporządzenie zostanie udostępnione na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych. Stosowanie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady

Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projektowane rozporządzenie zostanie zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu:</b> rozporządzenie w sprawie wzoru Morskiego Certyfikatu Pracy, Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy, Deklaracji Zgodności (część I i II).</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:</b> Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Dorota Pyć, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:</b> Agnieszka Michalak - Wydział Żeglugi Morskiej i Portów, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w MiR; tel. (22) 630 15 17; e-mail: a.michalak@mir.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia:</b> 11.06.2015 r.</p> <p><b>Źródło:</b> upoważnienie ustawowe.</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Ministra Infrastruktury i Rozwoju:</b></p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Posiadanie przez statki Morskiego Certyfikatu Pracy, Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy, Deklaracji Zgodności (cz. I i II) jest wypełnieniem postanowień dyrektywy Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA), a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.

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

Wprowadzenie do polskich przepisów prawnych wymogu posiadania przez morskie statki handlowe i inne statki morskie o polskiej przynależności Morskiego Certyfikatu Pracy, Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy, Deklaracji Zgodności (cz. I i II), ma gwarantować przestrzeganie wymogów dotyczących warunków pracy i życia marynarzy, wprowadzonych przez Konwencję MLC. Certyfikat będzie potwierdzał, że statek przeszedł pozytywną inspekcję m.in. w zakresie przestrzegania czasu pracy marynarzy, warunków zakwaterowania na statku oraz zapewnienia marynarzom właściwej opieki medycznej na statku.

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

Dyrektywa Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA), a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. została wdrożona przez większość państw członkowskich UE.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie

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

Obecnie są prowadzone konsultacje wewnątrzresortowe poprzedzające przekazanie projektu do uzgodnień międzyresortowych, w związku z przygotowaniem projektu ustawy o pracy na statkach morskich do przedłożenia pod obrady Stałego Komitetu Rady Ministrów. Ponadto projekt zostanie przekazany, w ramach konsultacji społecznych, do wszystkich podmiotów, na które będzie oddziaływać ta regulacja oraz do podmiotów potencjalnie zainteresowanych rozwiązaniami przewidzianymi w projekcie. Przewiduje się, że konsultacje będą trwały 21 dni (skrócony termin konsultacji wynika z konieczności pilnego wejścia w życie aktów wykonawczych do ustawy o pracy na morzu).

<b>6. Wpływ na sektor finansów publicznych</b>													
(ceny stałe z 2014 r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem													
budżet państwa – odsetki z tytułu niezwróconego w terminie zobowiązania		trudne do oszacowania											
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania	Budżet państwa – rezerwa celowa.												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													
<b>7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe</b>													
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 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
Niemierzalne	państwa członkowskie UE												



Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>	
<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwroconej 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 checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:	
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>	
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało wpływ na poprawę warunków pracy i życia marynarzy na statkach. Inspektorzy urzędów morskich będą dokonywać inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statkach, przed wydaniem Morskiego Certyfikatu Pracy i Deklaracji Zgodności.	
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>	
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe
	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowana regulacja nie wpływa na poniższe obszary.
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>	
W projekcie zaproponowano 14-dniowe vacatio legis od dnia ogłoszenia regulacji.	
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>	
Urzędy morskie będą prowadziły rejestr wydanych Morskich Certyfikatów Pracy i Deklaracji Zgodności. Informację o ilości wydanych Morskich Certyfikatów Pracy i Deklaracji Zgodności urzędy morskie będą umieszczać w sprawozdaniu rocznym ze swojej działalności. Jednakże w zależności od potrzeb będzie można uzyskać informacje o ilości wydanych Morskich Certyfikatów Pracy i Deklaracji Zgodności.	
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>	
Brak.	

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**<sup>1)</sup>

z dnia

**w sprawie przeprowadzania inspekcji warunków pracy i życia na statku morskim**

Na podstawie art. 94 ust. 2 ustawy z dnia ... o pracy na morzu (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa zakres i tryb przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, o których mowa w art. 94 ust. 1 ustawy z dnia ... o pracy na morzu.

**§ 2.** Organy inspekcyjne przeprowadzają inspekcje w zakresie przestrzegania warunków pracy i życia marynarzy na statku morskim dotyczących:

- 1) minimalnych wymagań umożliwiających podjęcie pracy na statku;
- 2) świadectw zdrowia;
- 3) kwalifikacji marynarzy;
- 4) marynarskiej umowy o pracę;
- 5) pośrednictwa pracy do pracy na statku;
- 6) czasu pracy i odpoczynku marynarzy;
- 7) składu zawodowego załogi statku;
- 8) zakwaterowania;
- 9) żywienia i przygotowania posiłków;
- 10) bezpieczeństwa i higieny pracy na statku morskim;
- 11) opieki medycznej na statku;
- 12) wypłat wynagrodzeń i innych świadczeń związanych z pracą na statku;
- 13) procedur składania skarg na statku.

**§ 3. 1.** Inspekcji dokonuje inspektor na podstawie legitymacji służbowej oraz pisemnego imiennego upoważnienia do jej przeprowadzenia, wydanego przez organ inspekcyjny.

2. Przed podjęciem czynności inspekcyjnych, inspektor zgłasza swoją obecność kapitanowi, z wyjątkiem przypadków gdy zgłoszenie to mogłoby mieć wpływ na wynik inspekcji.

3. Podczas przeprowadzania inspekcji, inspektor przestrzega przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy, przepisów przeciwpożarowych oraz przepisów o ochronie informacji niejawnych.

4. Kapitan statku zapewnia inspektorowi warunki i środki niezbędne do sprawnego przeprowadzenia inspekcji, a w szczególności niezwłocznie przedstawia żądane dokumenty i materiały oraz udostępnia urządzenia techniczne, a w miarę możliwości, oddzielne pomieszczenie.

**§ 4.** 1. Inspektor, przystępując do przeprowadzenia inspekcji, ma prawo do:

- 1) swobodnego wstępu na statek oraz pomieszczeń, które się na nim znajdują;
  - 2) dokonania kontroli pomieszczeń, stanowisk pracy, maszyn i urządzeń;
  - 3) domagania się od kapitana statku przedstawienia dzienników, rejestrów, certyfikatów, innych dokumentów bezpośrednio związanych z przedmiotem inspekcji;
  - 4) żądania od kapitana oraz od wszystkich marynarzy pisemnych i ustnych informacji w sprawach objętych inspekcją, oraz ich wezwania i przesłuchania w związku z przeprowadzaną inspekcją;
  - 5) zapoznania się z decyzjami wydanymi przez inne organy kontroli i nadzoru nad warunkami pracy oraz ich realizacją;
  - 6) utrwalania przebiegu i wyników oględzin, o których mowa w pkt 2, za pomocą aparatury pomiarowej i środków technicznych, służących do utrwalania obrazu lub dźwięku;
  - 7) wykonywania niezbędnych dla celów inspekcji odpisów lub wyciągów z dokumentów, jak również zestawień i obliczeń sporządzanych na podstawie tych dokumentów
- Zgodność odpisów i wyciągów oraz kserokopii z dokumentów poświadcza kapitan

2. Przystępując do czynności, o których mowa w ust. 1, inspektor jest obowiązany okazać kapitanowi oraz marynarzom legitymację służbową w taki sposób, aby mogli odczytać i zanotować jego dane osobowe.

3. Jeżeli zachodzi uzasadniona obawa, że udzielenie inspektorowi informacji w sprawach objętych inspekcją przez marynarza, o których mowa w ust. 1, mogłoby narazić tego marynarza na jakikolwiek uszczerbek lub zarzut z powodu udzielenia tej informacji, inspektor może wydać postanowienie o zachowaniu w tajemnicy okoliczności umożliwiających ujawnienie tożsamości tego marynarza, w tym jego danych osobowych.

4. W razie wydania postanowienia, o którym mowa w ust. 3, okoliczności, o których mowa w tym przepisie, pozostają wyłącznie do wiadomości inspektora. Protokół

przesłuchania marynarza wolno udostępnić kapitanowi tylko w sposób uniemożliwiający ujawnienie danych osobowych, o których mowa w ust. 3.

5. Na postanowienie w sprawie zachowania w tajemnicy danych osobowych, o których mowa w ust. 3, kapitanowi przysługuje zażalenie, w terminie 3 dni od dnia doręczenia postanowienia, jednak nie później niż przed terminem opuszczenia portu przez statek. Zażalenie na postanowienie inspektora rozpoznaje organ inspekcyjny. Postępowanie dotyczące zażalenia toczy się bez udziału kapitana i jest objęte tajemnicą służbową.

**§ 5.** W razie naruszenia warunków pracy i życia marynarzy na statku morskim, inspektor nakazuje:

- 1) usunięcie stwierdzonych uchybień w ustalonym terminie;
- 2) wstrzymanie pracy urządzeń, w przypadku gdy stwarza to bezpośrednie zagrożenie zdrowia i życia marynarza lub innych osób znajdujących się na statku, do czasu usunięcia nieprawidłowości;
- 3) skierowanie marynarza do pracy w porze dziennej, w przypadku gdy orzeczenie lekarskie tak stanowi, a postanowienie to nie zostało wykonane.

**§ 6.** 1. Ustalenia z inspekcji są dokumentowane w formie protokołu.

2. Protokół z inspekcji powinien zawierać:

- 1) nazwę armatora w pełnym brzmieniu i jego adres oraz numer identyfikacji podatkowej (NIP);
- 2) datę rozpoczęcia działalności przez armatora;
- 3) numer rejestrowy statku;
- 4) imię i nazwisko kapitana;
- 5) imię i nazwisko oraz stanowisko służbowe inspektora;
- 6) oznaczenie dni, w których przeprowadzano inspekcję;
- 7) opis stwierdzonych naruszeń prawa oraz inne informacje, mające istotne znaczenie dla wyników inspekcji;
- 8) dane legitymowanych marynarzy oraz określenie czasu, miejsca i przyczyny legitymowania;
- 9) treść decyzji ustnych oraz informację o ich realizacji;
- 10) wyszczególnienie załączników stanowiących składową część protokołu;
- 11) wzmiankę o wniesieniu lub nie wniesieniu przez kapitana statku zastrzeżeń do treści protokołu oraz ewentualnym usunięciu stwierdzonych nieprawidłowości przed zakończeniem inspekcji;

12) datę i miejsce podpisania protokołu przez inspektora i kapitana.

3. Protokół podpisuje inspektor prowadzący inspekcję oraz kapitan.

4. Kapitanowi przysługuje prawo zgłoszenia, przed podpisaniem protokołu, umotywowanych zastrzeżeń do ustaleń zawartych w protokole.

5. Zastrzeżenia należy zgłosić na piśmie, w terminie 7 dni od dnia przedstawienia protokołu, jednak nie później niż przed terminem opuszczenia portu przez statek.

6. W razie zgłoszenia zastrzeżeń, o których mowa w ust. 4, inspektor obowiązany jest je zbadać, a w przypadku stwierdzenia zasadności zastrzeżeń – zmienić lub uzupełnić odpowiednią część protokołu.

7. W przypadku odmowy podpisania protokołu przez kapitana, inspektor odnotowuje to w protokole.

8. Odmowa podpisania protokołu przez kapitana, nie stanowi przeszkody w realizacji ustaleń zawartych w protokole.

9. Protokół powinien zawierać pouczenie o możliwości, trybie i terminie odwołania od ustaleń w nim zawartych.

10. W protokole nie można dokonywać poprawek, skreśleń ani uzupełnień bez omówienia ich na końcu protokołu, z wyjątkiem sprostowania oczywistych omyłek pisarskich i rachunkowych, które parafuje inspektor, oznaczając parafy datą ich dokonania.

11. Protokół sporządza się w czterech jednobrzmiących egzemplarzach, z których jeden egzemplarz otrzymuje kapitan, drugi – armator, trzeci – organ administracji morskiej właściwy dla portu macierzystego statku, a czwarty zatrzymuje organ inspekcyjny.

12. W przypadku nie stwierdzenia uchybień, wynik inspekcji może być udokumentowany w formie notatki urzędowej, która powinna zawierać zwięzły opis stanu faktycznego stwierdzonego w czasie inspekcji.

13. Notatkę urzędową podpisuje inspektor.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER**

**INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**

## UZASADNIENIE

Wydanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie trybu i zakresu przeprowadzania inspekcji warunków pracy i życia na statku morskim stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 94 ust. 2 ustawy z dnia ... o pracy na morzu (Dz. U. poz. ...), zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, mających na celu potwierdzenie spełnienia przez statek wymagań ustawy oraz Konwencji MLC.

Potwierdzeniem spełnienia przez statek niezbędnych wymagań jest dokonywanie kontroli przestrzegania warunków pracy i życia na statku. Najważniejszą kwestią podejmowaną w trakcie inspekcji przez inspektora to sprawdzenie, czy wszystkie warunki wynikające z przepisów Konwencji MLC są na statku respektowane i wypełniane.

Inspektor przeprowadza inspekcje w zakresie przestrzegania warunków pracy i życia marynarzy na statku morskim dotyczące:

- 1) minimalnych wymagań umożliwiających podjęcie pracy na statku,
- 2) świadectw zdrowia,
- 3) kwalifikacji marynarzy,
- 4) marynarskiej umowy o pracę,
- 5) pośrednictwa pracy do pracy na statku,
- 6) czasu pracy i odpoczynku marynarzy,
- 7) składu zawodowego załogi statku,
- 8) zakwaterowania,
- 9) wyżywienia i przygotowania posiłków,
- 10) bezpieczeństwa i higieny pracy na statku morskim,
- 11) opieki medycznej na statku,
- 12) wypłat wynagrodzeń i innych świadczeń związanych z pracą na statku,
- 13) procedur składania skarg na statku.

Inspekcja polega na kontroli pomieszczeń, stanowisk pracy, maszyn i urządzeń oraz kontroli dokumentów związanych z marynarską umową o pracę. Ponadto inspektor ma prawo

żądania od kapitana oraz od wszystkich marynarzy pisemnych i ustnych informacji w sprawach objętych inspekcją, oraz ich wezwania i przesłuchania w związku z przeprowadzoną inspekcją. W razie wystąpienia uchybień w zakresie warunków pracy i życia na statku morskim, inspektor nakazuje usunięcie uchybień w ustalonym terminie. Ustalenia z inspekcji są dokumentowane w formie protokołu, który zostaje podpisany przez kapitana oraz inspektora. W przypadku odmowy podpisania przez kapitana protokołu, odmowa taka jest odnotowywana w protokole, przy czym nie stanowi ona przeszkody w realizacji ustaleń zawartych w protokole.

W przypadku nie stwierdzenia uchybień, wynik inspekcji może być udokumentowany w formie notatki urzędowej, którą podpisuje inspektor.

Kwalifikacje inspektorów państwa bandery, przeprowadzających inspekcje zgodnie z Konwencją MLC, określają przepisy ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.) oraz ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy (t.j. Dz. U. z 2012 r. poz. 404), zgodnie z którą pracownikiem dokonującym inspekcji warunków pracy może być osoba, która posiada tytuł magistra lub równorzędny i niezbędną znajomość zagadnień wchodzących w zakres działania Państwowej Inspekcji Pracy oraz złożyła, z wynikiem pozytywnym, państwowy egzamin przed komisją powołaną przez Głównego Inspektora Pracy.

Wprowadzenie do projektu ustawy rozporządzenia w sprawie trybu i zakresu przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji jest novum w stosunku do obecnie obowiązującej ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 430), która z uwagi na datę wejścia w życie nie uwzględniała Konwencji MLC.

Proponuje się, aby projektowane rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projektowane rozporządzenie zostanie udostępnione na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu

Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych. Stosowanie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projektowane rozporządzenie zostanie zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.



<p><b>Nazwa projektu:</b> rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie trybu i zakresu przeprowadzania inspekcji warunków pracy i życia na statku morskim.</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Podsekretarz Stanu Dorota Pyc</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Agnieszka Michalak, Wydział Żeglugi Morskiej i Portów, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w MłR; tel. (22) 630 15 17; email: e.michalak@mir.gov.pl.</p>	<p><b>Data sporządzenia:</b> 11.06.2015 r.</p> <p><b>Źródło:</b> upoważnienie ustawowe.</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Ministra Infrastruktury i Rozwoju:</b></p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W polskim prawie warunki pracy i życia na statkach reguluje ustawa z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (Dz. U. Nr 61, poz. 258, z późn. zm.). Pomimo dokonania niezbędnych zmian dostosowawczych, w związku z przystąpieniem Polski do UE, powyższa ustawa zawiera przepisy, które nie mają zastosowania do obecnych realiów funkcjonowania marynarzy i armatorów na europejskim i światowym rynku żegludowym. Istnieje zatem pilna potrzeba opracowania nowego aktu prawnego, który zapewni wykonanie zobowiązań wynikających z przepisów międzynarodowych.

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

Istotą projektu jest wdrożenie do polskiego prawa postanowień Konwencji MLC – Prawidło 5.1.4. – Inspekcje i egzekwowanie.

Prawidło 5.1.4 Konwencji wskazuje konieczność dokonywania regularnych inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statkach podnoszących banderę narodową. Inspektor jest obowiązany dokonać kontroli m.in. w zakresie: minimalnych wymagań, jakie musi spełniać marynarz, aby mógł podjąć pracę na statku, świadectw zdrowia uprawniających marynarza do pracy na statku, kwalifikacji marynarzy, marynarskiej umowy o pracę, pośrednictwa pracy do pracy na statku morskim, czasu pracy i odpoczynku marynarzy, składu zawodowego załogi statku, warunków zakwaterowania, wyżywienia i przygotowania posiłków, bezpieczeństwa i higieny pracy na statku morskim, opieki medycznej na statku morskim, wypłat wynagrodzeń i innych świadczeń związanych z pracą na statku morskim oraz procedur składania skarg na statku morskim.

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

Konwencja o pracy na morzu, 2006 została ratyfikowana przez 66 państw, w tym m.in. takie państwa członkowskie UE jak: Belgia, Bułgaria, Cypr, Finlandia, Niemcy, Grecja, Węgry, Włochy, Łotwa, Litwa, Hiszpania, Szwecja i Wielka Brytania.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Statki pływające pod polską banderą	trudna do oszacowania		

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

Obecnie są prowadzone konsultacje wewnątrzresortowe poprzedzające przekazanie projektu do uzgodnień międzyresortowych. Ponadto projekt zostanie przekazany, w ramach konsultacji społecznych, do wszystkich podmiotów, na które będzie oddziaływać ta regulacja oraz do podmiotów potencjalnie zainteresowanych rozwiązaniami przewidzianymi w projekcie. Przewiduje się, że konsultacje będą trwały 21 dni (skrócony termin konsultacji wynika z konieczności pilnego wejścia w życie aktów wykonawczych do ustawy o pracy na morzu).

### 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												



Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input 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 elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

### 9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało wpływ na poprawę warunków pracy i życia marynarzy na statkach morskich. Inspektorzy urzędów morskich będą dokonywać inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statkach, przed wydaniem Morskiego Certyfikatu Pracy i Deklaracji Zgodności.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

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

Omówienie wpływu	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wymienione obszary.
------------------	--

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowane rozporządzenie ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

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

Urzędy morskie będą prowadziły rejestr wydanych, na podstawie przeprowadzonych inspekcji Morskich Certyfikatów Pracy i Deklaracji Zgodności. Informację o ilości wydanych Morskich Certyfikatów Pracy i Deklaracji Zgodności urzędy morskie będą umieszczać w sprawozdaniu rocznym ze swojej działalności. Jednakże w zależności od potrzeb, będzie można uzyskać informacje o ilości wydanych Morskich Certyfikatów Pracy i Deklaracji Zgodności.

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

Brak.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**<sup>1)</sup>

z dnia

**w sprawie kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku**

Na podstawie art. 95 ust. 10 ustawy z dnia ... o pracy na morzu (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa tryb wykonywania kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy.

**§ 2.** 1. Z przeprowadzonych czynności kontrolnych, kontrolujący sporządza protokół kontroli.

2. Protokół kontroli podpisują kontrolujący, kapitan statku lub osoba przez niego upoważniona.

3. Kapitanowi statku lub osobie przez niego upoważnionej, przed podpisaniem protokołu kontroli, przysługuje prawo pisemnego zgłoszenia umotywowanych zastrzeżeń, co do ustaleń w nim zawartych, w terminie 2 dni od dnia przedstawienia protokołu kontroli, jednak nie później niż przed terminem opuszczenia portu przez statek, który był kontrolowany.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, kontrolujący dokonuje analizy zgłoszonych zastrzeżeń i, w razie stwierdzenia ich zasadności, wprowadza zmiany lub uzupełnienia do protokołu kontroli.

5. W przypadku odmowy podpisania protokołu kontroli przez kapitana lub osobę przez niego upoważnioną, kontrolujący odnotowuje to w protokole kontroli.

6. Odmowa podpisania protokołu kontroli przez kapitana lub osobę przez niego upoważnioną, nie stanowi przeszkody w realizacji ustaleń zawartych w protokole kontroli.

**§ 3.** 1. Protokół kontroli powinien zawierać pouczenie o możliwości, trybie i terminie odwołania od ustaleń w nim zawartych.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

2. Protokół kontroli sporządza się w czterech jednobrzmiących egzemplarzach, z których jeden otrzymuje kapitan, drugi – armator, trzeci – dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku, czwarty – organ inspekcyjny.

§ 4. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w przestrzeganiu przepisów o czasie pracy, organ Państwowej Inspekcji Pracy przekazuje protokół kontroli właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER  
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**

## UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 95 ust. 10 projektowanej ustawy o pracy na morzu, zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb wykonywania kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku.

Kontrolę przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku przeprowadzają dyrektorzy urzędów morskich (za granicą również konsulowie) oraz inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy.

Kontrolujący, na podstawie dokumentów udostępnionych przez kapitana, ustala stan faktyczny, co do przestrzegania czasu pracy i odpoczynku dla każdego marynarza.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu:</b> rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku.</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Dorota Pyć, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Alicja Nowak, Główny Specjalista – Wydział Polityki Morskiej, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w MliR; tel. (22) 630 13 72; e-mail: alicja.nowak@mir.gov.pl.</p>	<p><b>Data sporządzenia:</b> 11.06.2015 r.</p> <p><b>Źródło:</b> upoważnienie ustawowe.</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Ministra Infrastruktury i Rozwoju:</b></p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

<b>1. Jaki problem jest rozwiązywany?</b>			
Przeprowadzanie kontroli czasu pracy i odpoczynku dla każdego marynarza jest wypełnieniem postanowień dyrektywy Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 2009 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy, przejętej przez ECSA i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FTS) jest przyjęta przez państwa członkowskie UE.			
<b>2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji i oczekiwany efekt</b>			
W celu zapewnienia, że na statku o polskiej przynależności są spełniane wymagania dotyczące czasu pracy i odpoczynku marynarza, kontrolujący, tj. dyrektorzy urzędów morskich (a za granicą również konsulowie) oraz inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy, będą dokonywali kontroli w tym zakresie.			
<b>3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?</b>			
Dyrektywa Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 2009 r. dotycząca Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy, przejętej przez ECSA i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FTS) jest przyjęta przez państwa członkowskie UE.			
<b>4. Podmioty, na które oddziałuje projekt</b>			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
marynarze	trudna do oszacowania z uwagi	dane z portów morskich, urzędów morskich, Związku Armatorów Polskich	Dostęp do obiektów, urzędów i udogodnień socjalnych na lądzie przysługuje marynarzowi niezależnie od przynależności statku, na którym marynarz jest zatrudniony.
<b>5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji</b>			
Obecnie są prowadzone konsultacje wewnątrzresortowe poprzedzające przekazanie projektu do uzgodnień międzyresortowych, w związku z przygotowaniem projektu ustawy o pracy na statkach morskich do przedłożenia pod obrady Stałego Komitetu Rady Ministrów. Ponadto projekt zostanie przekazany, w ramach konsultacji społecznych, do wszystkich podmiotów, na które będzie oddziaływać ta regulacja oraz do podmiotów potencjalnie zainteresowanych rozwiązaniami przewidzianymi w projekcie. Przewiduje się, że konsultacje będą trwały 21 dni (skrócony termin konsultacji wynika z konieczności pilnego wejścia w życie aktów wykonawczych do ustawy o pracy na morzu).			

6. Wpływ na sektor finansów publicznych												
(ceny stałe z 2014 r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]										
												Łącznie (0-10)
<b>Dochody ogółem</b>												
wpływy z podatku dochodowego PIT marynarzy, którzy w przyszłości zdecydują się pracować na statku pod polską banderą												
wpływy z opłat za certyfikaty wydawane dla statków przez urzędy morskie												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Wydatki ogółem</b>												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Saldo ogółem</b>												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe												
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki morskiej oraz na przedsiębiorczość.												
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 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											



	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
Niemierzalne	państwa członkowskie UE	Możliwość kształtowania polityki zatrudniania marynarzy w ramach UE.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>		
<input 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 checked="" 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 elektronizacji.		<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Wejście w życie projektu ustawy o pracy na statkach morskich wpłynie korzystnie na warunki pracy na statkach. Może również wpłynąć pozytywnie na utrzymanie miejsc pracy na statkach eksploatowanych pod polską banderą.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wymienione obszary.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Projektowane rozporządzenie ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Nie ma konieczności ewaluacji efektów.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak.		

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**<sup>1)</sup>

z dnia

**w sprawie bezpiecznej obsługi statku**

Na podstawie art. 80 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) warunki ustalania składu załogi statku przez dyrektorów urzędów morskich;
- 2) wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi.

**§ 2.** W celu zapewnienia należytego poziomu bezpieczeństwa i ochrony żeglugi oraz zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki, ustala się, w oparciu o przepisy IMO dotyczące minimalnej bezpiecznej obsługi statku<sup>3)</sup> oraz wymogi 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), skład załogi statku niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego, biorąc pod uwagę w szczególności:

- 1) wielkość i typ statku;
- 2) liczbę, moc i typ jednostek napędu głównego i mechanizmów pomocniczych;
- 3) poziom automatyzacji statku;
- 4) konstrukcję i wyposażenie statku;
- 5) metody zapewnienia utrzymania eksploatacyjnego statku;
- 6) rodzaj przewożonego ładunku;
- 7) częstotliwość zawinięć statku do portów;
- 8) długość i rodzaj prawdopodobnych rejsów statku;
- 9) rejon, w którym statek będzie uprawiał żeglugę;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852, z 2014 r. poz. 609 i 768 oraz z 2015 r. poz. 222 i ...

<sup>3)</sup> Rezolucja IMO A. 1047(27) – Minimalna bezpieczna obsługa, przyjęta przez Zgromadzenie IMO w dniu 30 listopada 2011 r. (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 40).

- 10) kwalifikacje załogi niezbędne do obsługi danego statku oraz wymagania związane z ćwiczeniami i szkoleniami załogi przeprowadzanymi na statku;
- 11) wsparcie zapewnione z lądu przez armatora w zakresie eksploatacji statku;
- 12) wymogi określające warunki życia i pracy na statku, w szczególności postanowienia Konwencji o pracy na morzu dotyczące bezpiecznych i higienicznych warunków pracy, czasu pracy i wypoczynku marynarzy, a także zapewnienia w składzie załogi lekarza i kucharza;
- 13) plan ochrony statku sporządzony przez armatora zgodnie z ustawą z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055).

§ 3. Ustala się wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi dla statków, podlegających Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321), i z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173 i 1174), określony w załączniku do rozporządzenia.

§ 4. Certyfikaty bezpiecznej obsługi wydane na podstawie:

- 1) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 kwietnia 2002 r. w sprawie wzoru certyfikatu bezpiecznej obsługi statku morskiego (Dz. U. Nr 69, poz. 639) oraz rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 17 stycznia 2012 r. w sprawie bezpiecznej obsługi statku (Dz. U. poz. 84) – powinny być dostosowane do wzoru określonego w niniejszym rozporządzeniu w okresie dwóch lat od dnia wejścia w życie rozporządzenia;
- 2) rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie bezpiecznej obsługi statku (Dz. U. z 2012 r. poz. 1165) – zachowują swoją ważność.

§ 5. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie bezpiecznej obsługi statku (Dz. U. z 2012 r. poz. 1165).

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER  
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**

**Załącznik  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury i Rozwoju  
z dnia ... (poz. ...)**

WZÓR



**RZECZPOSPOLITA POLSKA**

**REPUBLIC OF POLAND**

**CERTYFIKAT BEZPIECZNEJ OBSŁUGI**

**MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE**

Wydany zgodnie z postanowieniami

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU,  
1974, z poprawkami

Issued under the provisions of the  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as  
amended

w imieniu Rządu

under the authority of the Government of

.....  
(nazwa państwa – name of the State)

przez

by .....  
(dyrektora urzędu morskiego – the director of the maritime office)

**DANE STATKU (PARTICULARS OF SHIP)**

Nazwa statku

Name of ship

.....

Sygnal rozpoznawczy  
Distinctive number or letters

.....

Numer IMO  
IMO number

.....

Bandera  
Flag

.....

Port macierzysty  
Port of registry

.....

Pojemność brutto  
Gross tonnage

.....

według Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków, 1969  
International Tonnage Convention, 1969

.....

Moc napędu głównego (kW)  
Main propulsion power  
(kW).....

.....

Typ statku  
Type of  
ship.....

.....

Siłownia okresowo bezwachtowa tak/nie  
Periodically unattended machinery space yes/no

Armator  
Operating

Company.....

Rejon żeglugi\*

Trading area\*

Statek wymieniony w tym certyfikacie jest uznany za statek bezpiecznie obsługiwany, jeśli w czasie przebywania w morzu posiada załogę o liczbie osób oraz stopniach/stanowiskach nie mniejszą od wymienionej w poniższej tabeli.

The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades/capacities of personnel specified in the table(s) below.

Stopień/stanowisko Grad/capacity	Dyplom lub świadectwo (prawidło Konwencji STCW**) Certificate (STCW regulation**)	Liczba osób Number of persons

\* Gdzie wprowadzony jest obszar żeglugi inny niż nieograniczony, należy włączyć do certyfikatu wyraźny opis tego obszaru.

*Where a trading area other than unlimited is shown, a clear description of the trading area should be included in the document.*

\*\* Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, z poprawkami.

*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended.*

Wymagania specjalne lub warunki, jeżeli takie istnieją:

Special requirements or conditions, if any:

Wydano w ..... w dniu ..... miesiąc i rok

.....

Issued at on the day of    month and year

Niniejszy certyfikat jest ważny do

.....

Date of expiry

Pieczęć urzędu morskiego

Seal of the maritime office

.....

(podpis dyrektora urzędu morskiego)

(signature the director of the maritime office)



## UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie bezpiecznej obsługi statku, zwane dalej „rozporządzeniem”, stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 80 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim”, zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi statku oraz warunki ustalania składu załogi statku przez dyrektora urzędu morskiego, w tym konieczność zapewnienia w jej składzie lekarza i kucharza, mając na uwadze postanowienia IMO dotyczące minimalnej bezpiecznej obsady statku oraz wymogi Konwencji MLC określające warunki pracy i życia na statku, a także zapewnienie jego bezpiecznej eksploatacji.

W dniu 23 lutego 2006 r. Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO) przyjęła Konwencję o pracy na morzu, zwaną dalej „Konwencją MLC”, z zamiarem stworzenia jednego spójnego dokumentu, obejmującego wszystkie uaktualnione normy istniejących międzynarodowych konwencji i zaleceń dotyczących pracy na morzu, a także podstawowe zasady, które można znaleźć w innych międzynarodowych konwencjach o pracy. Konwencja MLC określa normy pracy na morzu dla wszystkich marynarzy, niezależnie od ich obywatelstwa i bandery statków, na których pływają.

W dniu 27 grudnia 2011 r. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikował Konwencję MLC. W dniu 3 maja 2012 r. dokumenty ratyfikacyjne zostały przekazane na ręce Dyrektora Generalnego Międzynarodowego Biura Pracy w Genewie.

W związku z ratyfikacją Konwencji MLC oraz zmianą przepisów ustawy o bezpieczeństwie morskim, zaszła potrzeba wydania rozporządzenia.

Zgodnie z Prawidłem 14.2.2 Rozdziału V Konwencji SOLAS oraz art. 80 ustawy o bezpieczeństwie morskim, administracja morska wydaje certyfikat bezpiecznej obsługi statku, określający minimalny skład załogi niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego. W rozporządzeniu określa się warunki, które biorą pod uwagę dyrektorzy urzędów morskich przy ustalaniu składu załogi statku. Przepisy § 2 rozporządzenia precyzują, że ustalając minimalny skład załogi statku, dyrektor urzędu morskiego powinien wziąć pod uwagę wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej, zawarte w rezolucji A.1047(27) dotyczącej minimalnej bezpiecznej obsługi, a w szczególności wymogi związane z wielkością i typem statku, typem napędu, konstrukcją i wyposażeniem, poziomem automatyzacji,

rodzajem przewożonego ładunku, długością rejsów oraz częstotliwością zawijania statku do portów, rejonem uprawianej żeglugi, niezbędnymi kwalifikacjami załogi, wymogami szkoleń odbywających się na statku oraz zatwierdzonym planem ochrony statku. Dyrektor urzędu morskiego powinien również wziąć pod uwagę metody zapewnienia utrzymania eksploatacyjnego statku oraz zakres wsparcia z lądu. Oznacza to, że trzeba mieć wzgląd na zakres i rodzaj czynności, które muszą być wykonywane, aby utrzymać statek w stanie odpowiadającym standardom bezpieczeństwa i międzynarodowym wymogom, np. dokonywanie przeglądów wyposażenia stałego i ruchomego, pokrycia powłok malarskich, smarowanie elementów. Ustalając minimalny skład załogi, dyrektor urzędu morskiego powinien uwzględnić fakt czy wszystkie te czynności, podejmowane w celu utrzymania eksploatacyjnego statku, będą wykonywane siłami załogi, czy też armator zapewnia wsparcie z lądu, tzn. zewnętrzne podmioty, które będą odpowiadać za serwis urządzeń i remonty. Względem dotychczasowego stanu prawnego zmieniony został § 2 pkt 12, w którym wskazano konieczność uwzględnienia wymogów, określających warunki życia i pracy na statku, w szczególności postanowienia Konwencji o pracy na morzu dotyczące bezpiecznych i higienicznych warunków pracy, czasu pracy i wypoczynku marynarzy, a także zapewnienia w składzie załogi lekarza i kucharza. Zgodnie z Normą A.4.1 dotyczącą ochrony zdrowia, opieki medycznej, opieki społecznej i zabezpieczenia społecznego, Prawidłem 4.1 Konwencji MLC, statki przewożące 100 lub więcej osób i zwykle odbywające podróże międzynarodowe o czasie trwania dłuższym niż trzy dni, będą miały na pokładzie wykwalifikowanego lekarza, który będzie odpowiedzialny za świadczenie opieki lekarskiej. Dyrektor Urzędu morskiego musi również wziąć pod uwagę Normę A 3.2 Konwencji o pracy na statkach dotyczącą żywienia i przyrządzania posiłków, a w szczególności zapewnienia kucharza. Muszą jednak zostać wzięte pod uwagę wszystkie wymogi odnośnie czasu pracy i wypoczynku marynarzy oraz bezpiecznych i higienicznych warunków pracy, określone zarówno we wspomnianych wyżej przepisach międzynarodowych (Konwencja o pracy na morzu), jak i przepisach prawa krajowego, przede wszystkim ustawy z dnia ... o pracy na morzu (Dz. U. poz. ...) wraz z przepisami wydanych na jej podstawie aktów wykonawczych oraz powszechne ustawodawstwo pracy, w tym ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.).

W rozporządzeniu określa się również wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi statku. Wzór ten nie różni się od wzoru obowiązującego zgodnie z aktualnie będącymi w mocy przepisami.

Konieczne jest wprowadzenie przepisów przejściowych, które zostały zaprojektowane przy uwzględnieniu § 4 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie bezpiecznej obsługi statku (Dz. U. z 2012 r. poz. 1165).

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. W ocenie projektodawcy nie ma potrzeby ustalania przepisów przejściowych, bowiem Polska ratyfikowała Konwencję MLC i jest stroną Memorandum Paryskiego, a procedury związane z inspekcjonowaniem statków w zakresie spełniania wymogów Konwencji MLC obowiązują już w praktyce w regionie Memorandum Paryskiego.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), rozporządzenie zostało zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Organizacje o charakterze lobbingsowym, wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową ([bip.msw.gov.pl](http://bip.msw.gov.pl)), nie zgłosiły zainteresowania pracami nad rozporządzeniem.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu:</b> rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie bezpiecznej obsługi statku.</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Dorota Pyć, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Sonia Knobloch – Sieradzka, starszy specjalista, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi, MliR, tel. 22 630 15 64, sonia.knobloch-sieradzka@mir.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia:</b> 11.06.2015 r.</p> <p><b>Źródło:</b> upoważnienie ustawowe.</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Ministra Infrastruktury i Rozwoju:</b></p>
--	--

### OCENA SKUTKÓW REGULACJI

#### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wydanie nowego rozporządzenia jest konieczne ze względu na zmianę delegacji ustawowej wprowadzonej ustawą z dnia ... o pracy na statkach morskich, w związku z ratyfikacją 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).

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

Rozporządzenie określa wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi statku oraz warunki ustalania składu załogi statku przez dyrektora urzędu morskiego, mając na uwadze postanowienia IMO dotyczące minimalnej bezpiecznej obsady statku oraz wymogi Konwencji o pracy na morzu, określające warunki pracy i życia na statku, a także zapewnienie jego bezpiecznej eksploatacji. Przepisy te nie zmieniają w sposób znaczący stanu dotychczasowego, bowiem również na mocy obecnie obowiązujących przepisów – art. 80 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, podmiotem odpowiedzialnym za ustalenie minimalnego składu załogi oraz wydanie odpowiedniego dokumentu jest dyrektor urzędu morskiego. Precyzują one natomiast, jakimi kryteriami ma się kierować dyrektor urzędu morskiego przy ustalaniu niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego składu załogi statku. Oznacza to zapewnienie stosowania ujednoczonych i zharmonizowanych kryteriów, w zgodzie z wytycznymi Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO).

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

Kwestie te są uregulowane w przepisach międzynarodowych (IMO i ILO) stąd przepisy krajów członkowskich OECD/UE nie różnią się sposób znaczący.

#### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Administracja morska	Projekt oddziałuje na trzy inspektoraty bezpieczeństwa żeglugi w Urzędach Morskich – w sumie ok. 30 osób	urzędy morskie, szacunki własne MliR	Konieczność wzięcia pod uwagę nowych przepisów krajowych, w szczególności ustawy z dnia ... o pracy na statkach morskich
Armatorzy i załogi statków o polskiej przynależności	ok. 500 statków	szacunki własne MliR i Urzędów Morskich	Nieznacznie zmieniono wytyczne w



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

Skutki		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
Czas w latach od wejścia w życie zmian								
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne	państwa członkowskie UE	Poprawa jakości życia i pracy na statkach.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<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 elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

**9. Wpływ na rynek pracy**

Nie dotyczy

**10. Wpływ na pozostałe obszary**

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

Omówienie wpływu	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>	
Rozporządzenie ma wejść w życie 14 dni od dnia ogłoszenia.	
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>	
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>	
Brak.	