

## UZASADNIENIE

I. Konwencja o pracy na morzu (zwana dalej „Konwencją”) została przyjęta w dniu 23 lutego 2006 r. na dziewięćdziesiątej czwartej (morskiej) sesji Konferencji Ogólnej Międzynarodowej Organizacji Pracy, zwołanej do Genewy przez Radę Administracyjną Międzynarodowego Biura Pracy. Konwencja stanowi skonsolidowany standard dotyczący warunków pracy i życia marynarzy, rewidujący 36 dotychczasowych konwencji i jeden protokół oraz 31 zaleceń. Według stanu na dzień 1 kwietnia 2011 r. Konwencję ratyfikowało 12 państw.

Konwencja o pracy na morzu ma wyjątkową, jak na standardy MOP, strukturę – składa się z:

- 1) artykułów – część zawierająca definicje, podstawowe zasady i prawa, zakres obowiązywania Konwencji, obowiązki i prawa państw-stron, klauzule końcowe (wejście w życie, funkcje depozytariusza, wypowiedzenie, wykaz aktów zrewidowanych, możliwość wprowadzania zmian) oraz określająca charakter prawny dalszych części Konwencji (prawideł, części A i B kodeksu),
- 2) noty wyjaśniającej charakter poszczególnych części Konwencji i sposobu ich rewidowania,
- 3) prawideł i kodeksu – część A i B (prawidła i część A kodeksu odpowiadają wymogom uregulowanym dotychczas w konwencjach, natomiast część B kodeksu zastępuje zalecenia).

Artykuły i prawidła ustanawiają podstawowe prawa, zasady i zobowiązania państw członkowskich ratyfikujących Konwencję. Kodeks zawiera szczegóły wdrażania prawideł. Kodeks składa się z części A (bezwzględnie obowiązujące normy) i części B (wytyczne do stosowania fakultatywnego).

Prawidła i kodeks są podzielone na pięć ogólnych części, z których każda stanowi odrębny tytuł:

Tytuł 1: Minimalne wymagania dla marynarzy do pracy na statku

Tytuł 2: Warunki zatrudnienia

Tytuł 3: Zakwaterowanie, zaplecze rekreacyjne i wyżywienie

Tytuł 4: Ochrona zdrowia, opieka medyczna, opieka społeczna i zabezpieczenie społeczne

Tytuł 5: Zgodność i egzekwowanie.

Odpowiedzialnością za stosowanie postanowień Konwencji jest obciążone państwo bandery. Obowiązki państw pochodzenia marynarzy ograniczają się do inspekcji i monitorowania kwestii naboru i pośrednictwa pracy. Państwo portu ma prawo do inspekcji statków podnoszących banderę państw-stron Konwencji.

## II. POTRZEBA I CEL ZWIĄZANIA SIĘ POSTANOWIENIAMI KONWENCJI

Skonsolidowana Konwencja o pracy na morzu z 2006 r. wprowadza nowy ujednolicony standard pracy na morskich statkach handlowych, który po wejściu w życie będzie stanowił czwarty filar międzynarodowego reżimu regulującego transport morski, uzupełniając główne instrumenty Międzynarodowej Organizacji Morskiej: konwencje SOLAS (Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu), MARPOL (Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki) i STCW (Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht). Celem Międzynarodowego Biura Pracy jest w miarę możliwości uniwersalna ratyfikacja tej Konwencji i tym samym zapewnienie jednolitych standardów pracy na morskich statkach handlowych, a przez to ograniczenie zjawiska tanich bander opartych na niskich standardach warunków pracy marynarzy.

Z uwagi na fakt, że Konwencja dotyczy spraw znajdujących się w wyłącznej kompetencji Unii Europejskiej, państwa członkowskie UE nie mogły jej ratyfikować bez zgody Rady UE. Taka zgoda została udzielona decyzją Rady UE nr 2007/431/WE z dnia 7 czerwca 2007 r. upoważniającą państwa członkowskie do ratyfikowania, w interesie Wspólnoty Europejskiej, Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu z 2006 r. (Dz. Urz. UE L 161 z 22.06.2007, str. 63), w myśl której państwa UE są upoważnione do ratyfikacji Konwencji o pracy na morzu i powinny tego dokonać do dnia 31 grudnia 2010 r. Z chwilą złożenia dokumentów ratyfikacyjnych przez państwa UE (nie uczyni tego tylko Austria, która zastrzegła to sobie w załączniku do decyzji) zostaną spełnione warunki zawarte w klauzuli ratyfikacyjnej i rozpocznie się bieg terminu wejścia w życie Konwencji.

## III. RÓŻNICE MIĘDZY DOTYCHCZASOWYM A PROJEKTOWANYM STANEM PRAWNYM

1. Lista krajowych aktów prawnych regulujących zagadnienia, których dotyczy Konwencja o pracy na morzu z 2006 r.:

- 1) ustawa z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (Dz. U. Nr 61, poz. 258, z późn. zm.),
- 2) ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.),
- 3) ustawa z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.),
- 4) ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (Dz. U. z 2008 r. Nr 69, poz. 415, z późn. zm.),
- 5) ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy (Dz. U. Nr 89, poz. 589, z późn. zm.),
- 6) ustawa z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2009 r. Nr 205, poz. 1585, z późn. zm.),
- 7) ustawa z dnia 25 czerwca 1999 r. o świadczeniach pieniężnych z ubezpieczenia społecznego w razie choroby i macierzyństwa (Dz. U. z 2010 r. Nr 77, poz. 512, z późn. zm.),
- 8) ustawa 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.),
- 9) ustawa 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.),
- 10) ustawa z dnia 28 listopada 2003 r. o świadczeniach rodzinnych (Dz. U. z 2006 r. Nr 139, poz. 992, z późn. zm.),
- 11) ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. z 2009 r. Nr 69, poz. 599, z późn. zm.),
- 12) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie sposobu prowadzenia ewidencji czasu pracy, pracy w nocy oraz wypoczynku pracowników zatrudnionych na morskich statkach handlowych (Dz. U. Nr 116, poz. 1098),
- 13) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 października 2003 r. w sprawie warunków i trybu wykonywania kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i wypoczynku pracowników na morskich statkach handlowych (Dz. U. Nr 194, poz. 1895),
- 14) 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 (Dz. U. Nr 17, poz. 80),

- 15) rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 3 listopada 2003 r. w sprawie minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu zapewnienia wyższego poziomu leczenia na jednostkach pływających (Dz. U. Nr 194, poz. 1904),
- 16) rozporządzenie Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej z dnia 25 czerwca 1979 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na morskich statkach handlowych (Dz. U. Nr 14, poz. 96),
- 17) rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 2 lutego 2011 r. w sprawie badań i pomiarów czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy (Dz. U. Nr 33, poz. 166),
- 18) rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 5 sierpnia 2005 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy pracach związanych z narażeniem na hałas lub drgania mechaniczne (Dz. U. Nr 157, poz. 1318),
- 19) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2009 r. w sprawie ustalania okoliczności i przyczyn wypadków przy pracy (Dz. U. Nr 105, poz. 870),
- 20) rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 7 stycznia 2009 r. w sprawie statystycznej karty wypadku przy pracy (Dz. U. Nr 14, poz. 80, z późn. zm.),
- 21) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 czerwca 2009 r. w sprawie chorób zawodowych (Dz. U. Nr 105, poz. 869),
- 22) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego (Dz. U. Nr 144, poz. 1211, z późn. zm.),
- 23) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu (Dz. U. Nr 224, poz. 1460).

## 2. Akty prawa europejskiego związane z zagadnieniami, których dotyczy Konwencja:

- 1) 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 02.07.1999, str. 33; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 3, str. 363),

- 2) 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 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.),
- 3) dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57),
- 4) dyrektywa 1999/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. dotycząca 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),
- 5) 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, str. 30),
- 6) dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 114).

### 3. Uregulowanie postanowień Konwencji w polskim ustawodawstwie

**TYTUŁ 1. MINIMALNE WYMAGANIA DLA MARYNARZY DO PRACY NA STATKU**  
Prawidło 1.1 – Minimalny wiek – przewiduje zakaz pracy na statku osób poniżej 16 lat i wprowadza ochronę pracy młodocianych, tj. zakaz pracy nocnej i pracy mogącej zagrażać zdrowiu lub bezpieczeństwu młodocianych. Znajduje ono pełne odzwierciedlenie w polskim prawie w art. 190 Kodeksu pracy (minimalny wiek) i art. 57 ust. 3 pkt 4 i 5 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych.

Prawidło 1.2 – Świadectwo zdrowia – zobowiązuje państwo do zapewnienia, że wszyscy marynarze są fizycznie zdolni do wykonywania pracy, w której mają być zatrudnieni na morzu, co potwierdza ważne świadectwo zdrowia wystawione przez wykwalifikowanego

lekarza, całkowicie niezależnego zawodowo, oraz określające zakres badań, którym powinni być poddani marynarze, i okres ważności świadectwa zdrowia. Jest ono wdrożone w art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych i rozporządzeniu 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.

Prawidło 1.3 – Wyszkolenie i kwalifikacje – zawiera wymóg, żeby marynarze byli odpowiednio wyszkoleni i wykwalifikowani do wykonywania swoich obowiązków na statku, co potwierdza odpowiedni certyfikat, zgodnie z wytycznymi Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Przepisy te są wdrożone do polskiego prawa w art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych i rozdziale 3 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim. Ponadto Polska jest stroną Konwencji STCW (Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht) i Konwencji MOP nr 74 dotyczącej świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy z 1946 r., której postanowienia będą nadal obowiązywać po wejściu w życie Konwencji o pracy na morzu.

Prawidło 1.4 – Nabór i pośrednictwo pracy marynarzy – ma na celu zapewnienie marynarzom dostępu do sprawnego, dobrze zorganizowanego i bezpłatnego systemu naboru i pośrednictwa pracy, określa, do jakich usług marynarze powinni mieć dostęp, oraz wyznacza standardy dla prywatnych biur pośrednictwa pracy. Postanowienia te znajdują odzwierciedlenie w rozdziale 4 i 6 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy oraz w art. 5, 6 i 7 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych. W przygotowywanym przez Ministerstwo Infrastruktury projekcie ustawy o pracy na morzu znajdują się przepisy dotyczące kwestii związanych z wykonywaniem usług pośrednictwa pracy na rzecz marynarzy. Usługa pośrednictwa pracy do pracy na statkach będzie obejmować pomoc osobom zainteresowanym podjęciem pracy na statkach oraz pomoc armatorom w poszukiwaniu odpowiednich kandydatów do pracy. Korzystanie z pośrednictwa pracy będzie dobrowolne, zarówno dla osób zainteresowanych podjęciem pracy na statkach oraz dla armatorów.

## TYTUŁ 2. WARUNKI ZATRUDNIENIA

Prawidło 2.1 – Marynarskie umowy o pracę. Celem tego prawidła jest zapewnienie, żeby marynarze pracujący na statku byli zatrudniani na podstawie umowy o pracę oraz posiadali jej kopię. Umowa ta powinna być sformułowana w zrozumiałym sposób, w formie pisemnej oraz zgodna z normami określonymi w kodeksie zapewniającymi marynarzom godne warunki pracy i życia na pokładzie statku. Należy również zapewnić, aby postanowienia tej umowy można było egzekwować na drodze prawnej. Prawidło to jest wprowadzone do polskiego prawa przez art. 26 i 29 oraz rozdział 2 w dziale V ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych.

Prawidło 2.2 – Wynagrodzenie – zawiera gwarancję, że marynarze otrzymują wynagrodzenie za swoją pracę regularnie, w odstępach nie większych niż jeden miesiąc, i w całości, zgodnie z ich umowami o pracę, oraz że płace nie będą obciążane nieuzasadnionymi potrąceniami. Prawidło to jest wdrożone rozdziałem 1 w dziale VI ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych.

Prawidło 2.3 – Godziny pracy i wypoczynku – zobowiązuje państwa-strony do uregulowania czasu pracy i wypoczynku marynarzy. Wprowadza limity pracy w wysokości 14 godzin w każdym okresie 24-godzinnym i 72 godzin w każdym okresie siedmiodniowym oraz minimalne wymogi dotyczące wypoczynku (dziesięć godzin w każdym okresie 24-godzinnym i 77 godzin w każdym okresie siedmiodniowym). Znajduje ono pełne odzwierciedlenie w rozdziale 1 – 3 w dziale VII ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych, rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie sposobu prowadzenia ewidencji czasu pracy, pracy w nocy oraz wypoczynku pracowników zatrudnionych na morskich statkach handlowych oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 października 2003 r. w sprawie warunków i trybu wykonywania kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i wypoczynku pracowników na morskich statkach handlowych. Przepisy te są zgodne z dyrektywą Rady UE 99/63/WE dotyczącą czasu pracy marynarzy.

Prawidło 2.4 – Prawo do urlopu – zawiera uprawnienie marynarzy do corocznego płatnego urlopu w wymiarze nie mniejszym niż 2,5 dnia kalendarzowego na miesiąc zatrudnienia oraz prawo do urlopu i zejścia na ląd w czasie pobytu statku w porcie. W chwili obecnej kwestia urlopów jest uregulowana w dziale VIII ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich

statkach handlowych. Przepisy te zostaną zmienione w nowej ustawie o pracy na morzu zgodnie z przepisami Konwencji.

Prawidło 2.5 – Repatriacja – zawiera uprawnienia marynarzy, bez ponoszenia kosztów, do repatriacji, w określonych przypadkach, np. wygaśnięcia umowy o pracę, i na określonych zasadach. Prawidło to jest wdrożone przez rozdział 2 w dziale VI ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych.

Prawidło 2.6 – Odszkodowanie dla marynarza w przypadku utraty statku lub zatonięcia – wymaga od państwa-strony ustanowienia przepisów zapewniających, aby zawsze w razie utraty statku lub jego zatonięcia armator wypłacił każdemu marynarzowi na pokładzie odszkodowanie z tytułu braku zatrudnienia w wyniku zaginięcia lub zatonięcia statku. Postanowienie to jest w dużym stopniu wdrożone do polskiego prawa w art. 81 – 83 Kodeksu pracy w związku z art. 1 ust. 2 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych. Przepis ten będzie szerzej uregulowany w nowej, obecnie projektowanej ustawie o pracy na morzu.

Prawidło 2.7 – Poziomy obsadzania statku załogą. Celem tego prawidła jest zapewnienie, że statek jest obsadzony załogą odpowiednią pod względem liczby i kwalifikacji do jego skutecznego funkcjonowania, przy zwróceniu szczególnej uwagi na bezpieczeństwo, ale również na kwestie związane z wyżywieniem i przygotowywaniem posiłków. Jest ono w pełni wdrożone przepisami art. 20 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych i art. 22 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim.

Prawidło 2.8 – Rozwój kariery i umiejętności marynarzy oraz ich szanse na zatrudnienie – zobowiązuje państwa-strony do prowadzenia krajowej polityki zachęcającej marynarzy do rozwoju kariery, doskonalenia umiejętności i tym samym zwiększania szans na zatrudnienie w celu zapewnienia stałej i fachowej siły roboczej w sektorze morskim. Postanowienia te są wdrożone w art. 17 i 94 Kodeksu pracy.

### TYTUŁ 3. ZAKWATEROWANIE, ZAPLECZE REKREACYJNE I WYŻYWIENIE

Prawidło 3.1 – Zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne – zobowiązuje państwo-stronę do zapewnienia, że statki pływające pod jego banderą zapewniają godziwe zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne marynarzom na nich pracującym lub mieszkającym, zgodnie z zasadą



promowania zdrowia i dobrego samopoczucia marynarzy, wyznaczając szczegółowo normy minimalne dotyczące konstrukcji statku i warunków pomieszczenia na nim marynarzy, dla statków oddanych do użytku po dniu wejścia w życie Konwencji. W przypadku statków oddanych do użytku przed tym dniem obowiązują wymagania zawarte w konwencjach nr 92 i 133 dotyczących pomieszczenia załogi na statku, których Polska jest stroną. Ponadto Konwencja przewiduje możliwość wyłączenia – ze względu na rozmiar statku i liczbę osób na nim – z obowiązku stosowania się do niektórych wymagań zawartych w tej normie dotyczących ogrzewania, wentylacji, pomieszczeń mieszkalnych, pomieszczeń sanitarnych i pralni dla statków o tonażu poniżej 200 GT po konsultacjach z organizacjami armatorów i marynarzy. Postanowienia tego przepisu są częściowo wdrożone w art. 45 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych, a całościowo zostaną uregulowane w nowej ustawie o pracy na morzu i aktach wykonawczych do niej.

Prawidło 3.2 – Wyżywienie i przyrządzanie posiłków – zobowiązuje państwo-stronę do określenia minimalnych standardów w odniesieniu do jakości i ilości pożywienia i wody pitnej oraz przyrządzania posiłków wydawanych marynarzom na statkach pływających pod banderą danego państwa. Kwestie dotyczące wyżywienia i przyrządzania posiłków reguluje art. 45 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych. Przewiduje się pełne dostosowanie prawa w nowej ustawie o pracy na morzu i aktach wykonawczych do niej.

#### TYTUŁ 4. OCHRONA ZDROWIA, OPIEKA MEDYCZNA, OPIEKA SPOŁECZNA I ZABEZPIECZENIE SPOŁECZNE

Prawidło 4.1 – Opieka medyczna na statku i na lądzie – zobowiązuje państwo-stronę do zapewnienia marynarzom pracującym na statkach pływających pod banderą tego państwa ochrony zdrowia i opieki medycznej, w tym podstawowej opieki stomatologicznej. Kwestie te są uregulowane w rozdziale 3 działu VI ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych oraz w przepisach ogólnie obowiązujących: ustawie z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych, rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 3 listopada 2003 r. w sprawie minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu zapewnienia wyższego poziomu leczenia na jednostkach pływających oraz w rozporządzeniu 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.

Prawidło 4.2 – Odpowiedzialność finansowa armatorów. Celem tego prawidła jest zagwarantowanie przez odpowiednie przepisy krajowe, że marynarze będą chronieni przed ponoszeniem finansowych konsekwencji choroby, obrażeń lub śmierci, jeżeli zdarzenia te nastąpiły w związku z ich zatrudnieniem. Jest ono wdrożone ustawą z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych. Marynarze zatrudnieni na statkach podnoszących polską banderę, zgodnie z obowiązującymi przepisami, są objęci ubezpieczeniem chorobowym i wypadkowym. Armator ma obowiązek opłacania składek niezależnie od narodowości marynarza.

Prawidło 4.3 – Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom – zobowiązuje państwo-stronę do zapewnienia, że marynarze na statkach pływających pod jego banderą są objęci ochroną zdrowia w ramach medycyny pracy oraz żyją, pracują i szkolą się na pokładach statków w bezpiecznych i higienicznych warunkach. Norma ta jest opatrzona szczegółowymi wytycznymi w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy marynarzy. W polskim prawie przepisy te znajdują odzwierciedlenie w przepisach ogólnie obowiązujących i przepisach dotyczących pracy na morzu. Są to: art. 20 ust. 5 i art. 45 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych, ustawa z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych, rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 3 listopada 2003 r. w sprawie minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu zapewnienia wyższego poziomu leczenia na jednostkach pływających, rozporządzenie Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej z dnia 25 czerwca 1979 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na morskich statkach handlowych, art. 227 § 1, art. 234, 235, 235<sup>1</sup> i 235<sup>2</sup> Kodeksu pracy, rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 2 lutego 2011 r. w sprawie badań i pomiarów czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy, rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 5 sierpnia 2005 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy pracach związanych z narażeniem na hałas lub drgania mechaniczne, rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2009 r. w sprawie ustalania okoliczności i przyczyn wypadków przy pracy, rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 7 stycznia 2009 r. w sprawie statystycznej karty wypadku przy pracy, ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy oraz rozporządzenie Rady Ministrów

z dnia 30 czerwca 2009 r. w sprawie chorób zawodowych. Rozporządzenie Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej wymaga nowelizacji z uwagi na postęp techniczny i technologiczny w żegludze od czasu jego wydania. Rozporządzenie nie zawiera także minimalnych wymagań bezpieczeństwa pracy odnoszących się do konstrukcji i wyposażenia statków. W projekcie ustawy o pracy na morzu zostaną w sposób szczegółowy wskazane wymagania, jakie spełniać ma armator w celu zapewnienia, aby pomieszczenia pracy i pomieszczenia mieszkalne na statku spełniały wymagania co do ich powierzchni, dopuszczalnego hałasu, drgań, oświetlenia i czystości powietrza.

Prawidło 4.4 – Dostęp do umiejscowionych na łądzie udogodnień socjalnych – zawiera gwarancję, że marynarze pracujący na statku będą mieli dostęp do udogodnień i usług socjalnych na łądzie w celu zapewnienia im zdrowia i dobrego samopoczucia. Państwo-stronę zobowiązuje się również do niedyskryminacji w dostępie do tych udogodnień oraz ich stopniowego rozwoju. Przepisy te nie są dotychczas wdrożone do polskiego ustawodawstwa i praktyki. Planuje się wprowadzić stosowne przepisy dotyczące tych kwestii w nowej, obecnie projektowanej ustawie o pracy na morzu.

Prawidło 4.5 – Zabezpieczenie społeczne – zobowiązuje państwa-strony do zapewnienia, że marynarze oraz, w zakresie określonym przez prawo krajowe, osoby będące na ich utrzymaniu są objęci zabezpieczeniem społecznym zgodnie z kodeksem. Kodeks przewiduje, że zabezpieczenie to docelowo będzie obejmować następujące świadczenia: opiekę medyczną, zasiłki chorobowe, zasiłki dla bezrobotnych, świadczenia emerytalne, świadczenia z tytułu wypadków przy pracy, zasiłki rodzinne, zasiłki macierzyńskie, świadczenia inwalidzkie i świadczenia z tytułu śmierci żywiciela rodziny, przy czym w momencie ratyfikacji państwo członkowskie jest obowiązane do zapewnienia co najmniej 3 z tych 9 świadczeń. Zobowiązanie to jest spełnione w prawie krajowym przez następujące akty: ustawę z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych, ustawę z dnia 25 czerwca 1999 r. o świadczeniach pieniężnych z ubezpieczenia społecznego w razie choroby i macierzyństwa, ustawę z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych, ustawę z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych oraz ustawę z dnia 28 listopada 2003 r. o świadczeniach rodzinnych. Każdy marynarz zatrudniony na statkach podnoszących polską banderę, niezależnie od jego narodowości, podlega polskiemu

systemowi zabezpieczenia społecznego. Ramy czasowe zawartej umowy o pracę wyznaczają ramy czasowe ubezpieczenia.

Składając dokument ratyfikacyjny, Polska poinformuje depozytariusza, że marynarze są objęci wszystkimi świadczeniami wymienionymi w prawidło A4.5.1.

## TYTUŁ 5. ZGODNOŚĆ I EGZEKWOWANIE

Prawidła zawarte w tytule 5 określają obowiązki każdego państwa członkowskiego w zakresie pełnego wdrożenia i egzekwowania zasad i praw określonych w artykułach Konwencji, jak również poszczególne obowiązki określone w tytułach 1 – 4.

Prawidło 5.1 – Obowiązki Państwa bandery (zasady ogólne) – wprowadza zasadę odpowiedzialności Państwa bandery za zapewnienie wypełnienia jego zobowiązań wynikających z Konwencji na statkach pływających pod jego banderą. W chwili obecnej kwestie te są uregulowane ustawą z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim, ustawą z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy i rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego. Niezbędne będzie wprowadzenie do ustawy o bezpieczeństwie morskim (w art. 6) obowiązku spełnienia przez statek wymagań zawartych w Konwencji. W projekcie ustawy o pracy na morzu zostaną umieszczone przepisy dotyczące morskiego certyfikatu pracy i tymczasowego morskiego certyfikatu pracy. Ponadto przewiduje się delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, który, w drodze rozporządzenia, określi m.in. wzory morskiego certyfikatu pracy, tymczasowego morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności (cz. I i II).

Prawidło 5.1.2 – Uprawnienia uznanych organizacji – reguluje kwestię organizacji, którym państwo może powierzyć funkcje inspekcyjne lub certyfikacyjne, o których mowa w prawidło 5.1.1 ust. 3. W rozumieniu Konwencji uznanymi organizacjami są instytucje, które mają doświadczenie w inspekcji i certyfikacji warunków pracy na morzu. Do takich organizacji nie można zaliczyć instytucji klasyfikacyjnych oraz związanego z nimi procesu uznawania i upoważniania zgodnie z dyrektywą 94/57/WE oraz rezolucjami A.739(18) i A.789(19). Obecnie przepisy krajowe nie regulują spraw w zakresie inspekcji i wydawania dokumentów związanych z pracą na statkach, ale z bezpieczeństwem technicznym statków. Projekt ustawy o pracy na morzu przewiduje jednak, że inspekcje warunków pracy i życia na statku będą dokonywane przez organy inspekcyjne, którymi w stosunku do statków o polskiej

przynależności będą: Państwowa Inspekcja Pracy, Państwowa Inspekcja Sanitarna oraz dyrektorzy właściwych urzędów morskich.

Prawidło 5.1.3 – Morski certyfikat pracy i deklaracja zgodności – zobowiązuje państwo-stronę Konwencji do certyfikowania przez właściwą władzę na okres 5 lat wszystkich statków o tonażu co najmniej 500 GT wypływających w podróż międzynarodową lub pływających na wodach innych niż krajowe morskim certyfikatem pracy zaświadczającym, że warunki pracy i życia marynarzy na statku, w tym środki służące zapewnieniu zgodności, które mają być zawarte w deklaracji zgodności, zostały poddane inspekcji i spełniają wymagania ustawodawstwa krajowego lub innych środków służących realizacji postanowień Konwencji. Prawidło to zobowiązuje również do wprowadzenia wymogu posiadania przez każdy statek deklaracji zgodności, określającej krajowe wymagania służące realizacji Konwencji w zakresie warunków pracy i życia marynarzy i wymieniającej środki podejmowane przez armatorów w celu zagwarantowania zgodności ze wspomnianymi wymogami na pokładzie danego statku lub statków. Kodeks określa też wzór morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności. Zgodnie z danymi Izb Morskich w Szczecinie i Gdyni według stanu na grudzień 2010 r. statków floty handlowej o tonażu co najmniej 500 GT pływających pod polską banderą jest 96 (w tym 16 powyżej 3.000 GT). W chwili obecnej w prawie krajowym brak jest przepisów w tym zakresie; przepisy określające szczegółowy tryb wydawania, odnawiania i okoliczności unieważniania morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności przewiduje się w nowej, projektowanej ustawie o pracy na morzu.

Prawidło 5.1.4 – Inspekcje i egzekwowanie – zobowiązuje państwo-stronę do zapewnienia, przez efektywny i skoordynowany system regularnych inspekcji, monitorowania i innych środków kontroli, że statki pływające pod jego banderą przestrzegają wymagań Konwencji wdrożonych do ustawodawstwa krajowego oraz do posiadania systemu inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statkach, które pływają pod jego banderą, obejmujący weryfikację, czy wdrażane są środki dotyczące pracy i życia wymienione w deklaracji zgodności i czy spełniane są wymagania Konwencji. W obecnym stanie prawnym kwestie te są uregulowane w następujących aktach: ustawie z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych, ustawie z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim, ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 października 2003 r. w sprawie warunków i trybu wykonywania

kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i wypoczynku pracowników na morskich statkach handlowych. Dodatkowo należy przyjąć przepisy gwarantujące odpowiednie wykształcenie i kwalifikacje inspektorów oraz przepisy nakładające kary za nieprzestrzeganie wymagań Konwencji. Należy się zastanowić nad wprowadzeniem w polskich przepisach wytycznych bądź trybu przeprowadzania inspekcji w zakresie warunków pracy na statkach.

Prawidło 5.1.5 – Procedury rozpatrywania skarg na statku – zobowiązuje państwo-stronę do ustanowienia sprawiedliwych i bezstronnych procedur rozpatrywania na pokładzie statku lub na innym możliwie najniższym poziomie skarg marynarzy oraz zapewnienia, że marynarz nie będzie ponosił negatywnych konsekwencji złożenia skargi. Kwestie te są obecnie uregulowane ustawą z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych. W projekcie ustawy o pracy na morzu przewiduje się rozdział dotyczący procedury składania skarg na statku przez marynarza lub za pośrednictwem upoważnionej przez marynarza osoby.

Prawidło 5.1.6 – Wypadki morskie – zobowiązuje państwo-stronę do prowadzenia oficjalnego dochodzenia w sprawie każdego poważnego wypadku morskiego, prowadzącego do obrażeń lub utraty życia, z udziałem statku, który pływa pod jego banderą. Zwyczajowo ujawnia się sprawozdanie końcowe z dochodzenia. Kwestia ta jest w pełni wdrożona do polskiego prawa przez ustawę z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich. Obecnie jest opracowywana nowa ustawa o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich.

Prawidło 5.2.1 – Inspekcje w porcie – przewiduje, że w porcie państwa-strony będą przeprowadzane inspekcje statków podnoszących bandery innych państw, polegające przede wszystkim na sprawdzeniu morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności. Kwestie te są obecnie uregulowane w ustawie z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim i rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu. W celu wywiązania się z postanowień Konwencji będzie niezbędne wprowadzenie do polskich przepisów obowiązku sprawdzania podczas inspekcji przeprowadzanej przez inspekcję portu certyfikatu pracy i deklaracji zgodności.

Prawidło 5.2.2 – Procedury dotyczące rozpatrywania skarg marynarzy na lądzie – gwarantuje każdemu marynarzowi znajdującemu się na statku wpływającym do portu na terytorium państwa członkowskiego prawo do złożenia i rozpatrzenia skargi na naruszenie postanowień Konwencji. W polskim ustawodawstwie istnieją jedynie przepisy dotyczące inspekcji państwa

portu zawarte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu. Niezbędne będzie uzupełnienie ustawy o bezpieczeństwie morskim o przepis określający konieczność przeprowadzenia inspekcji statku o obcej przynależności po zgłoszeniu skargi przez członka załogi tego statku. Należy również wprowadzić w polskich przepisach procedury rozpatrywania skarg wniesionych do organów inspekcyjnych przez członków załóg statku o obcej przynależności.

Prawidło 5.3 – Obowiązki państwa dostarczającego siły roboczej – reguluje obowiązki państwa-strony, które jest krajem pochodzenia marynarzy, w zakresie inspekcji i monitorowania naboru i pośrednictwa pracy marynarzy oraz zapewnienia zabezpieczenia społecznego. Kwestie te są wdrożone do polskiego ustawodawstwa przez rozdział 19 i 20 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy. Ponadto przepisy dotyczące pośrednictwa pracy dla marynarzy znajdują się w nowej, obecnie projektowanej ustawie o pracy na morzu.

#### IV. OCENA SKUTKÓW REGULACJI

##### SKUTKI PRAWNE

W momencie wejścia w życie Konwencji w stosunku do Polski przestaną obowiązywać ratyfikowane przez Polskę konwencje morskie Międzynarodowej Organizacji Pracy, które rewiduje Konwencja o pracy na morzu. Są to:

- 1) Konwencja nr 7 określająca najniższy wiek dopuszczania dzieci do pracy w marynarce, z 1920 r. (Dz. U. z 1925 r. Nr 54, poz. 370),
- 2) Konwencja nr 8 w sprawie odszkodowania na wypadek bezrobocia z powodu rozbicia się statku, z 1920 r. (Dz. U. z 1925 r. Nr 54, poz. 372),
- 3) Konwencja nr 9 w sprawie pośrednictwa pracy dla marynarzy, z 1920 r. (Dz. U. z 1925 r. Nr 54, poz. 374),
- 4) Konwencja nr 16 o obowiązkowych oględzinach lekarskich dzieci i młodocianych zatrudnionych na statkach, z 1921 r. (Dz. U. z 1925 r. Nr 54, poz. 388),
- 5) Konwencja nr 22 dotycząca umowy najmu marynarzy, z 1926 r. (Dz. U. z 1931 r. Nr 106, poz. 821),
- 6) Konwencja nr 23 dotycząca repatriacji marynarzy, z 1926 r. (Dz. U. z 1931 r. Nr 106, poz. 821),
- 7) Konwencja nr 68 dotycząca zaopatrzenia w żywność i służby wyżywienia załóg na statkach, z 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 194),
- 8) Konwencja nr 69 dotycząca świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych, z 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 196),
- 9) Konwencja nr 70 dotycząca zabezpieczenia społecznego marynarzy, z 1946 r. UWAGA: Konwencja nie weszła w życie. Polska ratyfikowała Konwencję dnia 4 sierpnia 1956 r.,
- 10) Konwencja nr 73 dotycząca badania lekarskiego marynarzy, z 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 198),
- 11) Konwencja nr 74 dotycząca świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy, z 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 200),
- 12) Konwencja nr 91 dotycząca płatnych urlopów marynarzy (zrewidowana), z 1949 r. (Dz. U. z 1968 r. Nr 39, poz. 277),
- 13) Konwencja nr 92 dotycząca pomieszczenia załogi na statku (zrewidowana), z 1949 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 202),
- 14) Konwencja nr 133 dotycząca pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające), z 1970 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 107, poz. 512),



- 15) Konwencja nr 134 dotycząca zapobiegania wypadkom marynarzy przy pracy, z 1970 r. (Dz. U. z 1980 r. Nr 28, poz. 117),
- 16) Konwencja nr 145 dotycząca ciągłości zatrudnienia marynarzy, z 1976 r. (Dz. U. z 1979 r. Nr 29, poz. 166),
- 17) Konwencja nr 147 dotycząca minimalnych norm na statkach handlowych, z 1976 r. (Dz. U. z 1997 r. Nr 72, poz. 454),
- 18) Konwencja nr 178 dotycząca inspekcji warunków pracy i życia marynarzy, z 1996 r. (Dz. U. z 2004 r. Nr 139, poz. 1472).

W związku z zastrzeżeniami zawartymi w Konwencji o pracy na morzu nie przestaną jednak obowiązywać niektóre przepisy, określone np. w prawie 3.1 w odniesieniu do Konwencji nr 92 dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (zrewidowana) i Konwencji nr 133 dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające).

Wejście w życie Konwencji będzie oznaczało konieczność dostosowania polskiego ustawodawstwa do niektórych jej postanowień, zwłaszcza dotyczących naboru i pośrednictwa pracy marynarzy, pomieszczenia załogi na statku i udogodnień rekreacyjnych i socjalnych w porcie, żywności i sporządzania posiłków, bezpieczeństwa i higieny pracy na statku, morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności oraz procedur skargowych. Obecnie w Ministerstwie Infrastruktury trwają prace nad projektem ustawy o pracy na morzu, która dostosuje polskie prawo do postanowień Konwencji.

Wejście w życie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. spowoduje, że wszystkie konwencje, które są przez nią zrewidowane, przestaną być otwarte do ratyfikacji. Od tego momentu państwa członkowskie MOP w zakresie międzynarodowych standardów pracy na morzu będą mogły związać się tylko Konwencją o pracy na morzu.

Ponadto w momencie wejścia w życie Konwencji (po 12 miesiącach od spełnienia klauzuli ratyfikacyjnej) wejdzie w życie 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, która wprowadza do 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), zmiany dostosowujące jej przepisy do postanowień Konwencji.

## SKUTKI POLITYCZNE

Ratyfikacja Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. wpisuje się w prowadzoną przez Rząd polski politykę morską.

## SKUTKI SPOŁECZNE I GOSPODARCZE

Z punktu widzenia skutków społecznych i gospodarczych ratyfikacja Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. i wdrożenie jej postanowień na poziomie krajowym i europejskim zwiększy atrakcyjność pracy w sektorze morskim dla polskich marynarzy, pomagając tym samym w tworzeniu nowych miejsc pracy oraz równiejszej płaszczyzny ogólnego porozumienia w interesie wszystkich zaangażowanych stron.

## SKUTKI FINANSOWE

Skutki finansowe ratyfikacji będą wynikały z konieczności wprowadzenia morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności (prawidło 5.1), opracowania systemu oraz kryteriów uznawania organizacji, którym państwo może powierzyć funkcje inspekcyjne lub certyfikacyjne (prawidło 5.1.2), oraz powołania Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (prawidło 5.1.6). Regulację zagadnień dotyczących morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności oraz opłat za wydawanie tych dokumentów przewiduje projekt ustawy o pracy na morzu zastępujący ustawę z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych. Projekt ustawy znajduje się obecnie w fazie uzgodnień roboczych z resortami finansów, pracy, spraw zagranicznych oraz Rządowym Centrum Legislacji. Przewiduje on, że za wydanie, potwierdzenie i odnowienie morskiego certyfikatu pracy oraz za wydanie tymczasowego morskiego certyfikatu pracy będzie pobierana opłata stanowiąca dochód państwa. Opłaty te mają być ustalane na podstawie stawek przewidzianych w pkt I ust. 7 załącznika do ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim. Za odnowienie lub potwierdzenie morskiego certyfikatu pracy oraz wydanie tymczasowego morskiego certyfikatu pracy przewiduje się opłatę w wysokości 50 % przewidzianej stawki.

Wysokość stawek przewidzianych w pkt I ust. 7 załącznika do ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim:

„7. Za certyfikat zarządzania bezpieczeństwem lub za tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem:

7.1 Statki o pojemności brutto do 500 – 1.500 j.t.

7.2 Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 2.000 j.t.

7.3 Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 2.500 j.t.

7.4 Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 3.500 j.t.

7.5 Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo – 1.000 j.t.”.

Jednostka taryfowa

Wartość w PLN jednostki taryfowej stanowi równowartość 0,2 SDR (Specjalnych Praw Ciągnięcia), liczona według średniego kursu walutowego z poprzedniego tygodnia podanego w tabelach kursowych Narodowego Banku Polskiego.

Przykładowo:

		kurs z dnia 7 kwietnia 2011 r. w PLN
SDR (MFW)	1xdr	4,42
jednostka taryfowa (SDR*0,2)	0,2	0,884
7. Za certyfikat zarządzania bezpieczeństwem lub za tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem:		
7.1 (1.500 j.t.)	1.500	1 326
7.2 (2.000 j.t.)	2.000	1 768
7.3 (2.500 j.t.)	2.500	2 210
7.4 (3.500 j.t.)	3.500	3 094
7.5 (3.500 j.t. + za każde następne 20.000 – 1.000 j.t.)	3.500 + za każde następne 20.000 – 1.000	3 094 + 884

W związku z powyższym możemy przyjąć, iż koszt za wydanie certyfikatu za statek o pojemności brutto np. 12.000 będzie wynosił 3 094 PLN.

Również przepisy dotyczące certyfikacji i inspekcji (prawidło 5.1.2 Konwencji) zostały zawarte w projektowanej ustawie o pracy na morzu. Funkcje certyfikacyjne ma realizować organ, którym jest dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku. Przed wydaniem lub odnowieniem certyfikatu będzie konieczne przeprowadzenie inspekcji statku w zakresie warunków pracy i życia marynarzy, za której przeprowadzenie jest odpowiedzialny również powyższy organ. W czasie postoju statku w porcie Rzeczypospolitej Polskiej kontrolę tych warunków będą także prowadzić, zgodnie z ich właściwością miejscową i rzeczową, organy Państwowej Inspekcji Pracy i Państwowej Inspekcji Sanitarnej. Koszty inspekcji wykonywanych przez dyrektorów urzędów morskich są uregulowane w ustawie z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim. Niemniej jednak należy

zauważyć, że nałożenie na organy administracji morskiej zadań związanych z warunkami pracy i życia marynarzy będzie wiązać się z koniecznością poniesienia nakładów finansowych w zakresie: przeszkolenia inspektorów inspekcji bandery i inspekcji portu, zatrudnienia nowych, odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów.

Przewiduje się, że powołanie Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (prawidło 5.1.6 Konwencji) będzie przedmiotem ustawy, która ma dokonać implementacji postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Prace nad projektem założeń projektu tej ustawy trwają obecnie w Ministerstwie Infrastruktury. Po opracowaniu projektu ustawy będzie możliwe wskazanie skutków finansowych powołania Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich.

#### V. INFORMACJA O ZAKRESIE I WYNIKACH POSTĘPOWANIA UZGADNIAJĄCEGO

Zgodnie z opinią Ministra Spraw Zagranicznych, projektowana regulacja jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Projekt wniosku o ratyfikację Konwencji został skonsultowany z właściwymi ministrami:

- 1) Szefem Kancelarii Prezesa Rady Ministrów,
- 2) Wiceprezesem Rady Ministrów, Ministrem Gospodarki,
- 3) Prezesem Rządowego Centrum Legislacji,
- 4) Panem Michałem Bonim, Ministrem – Członkiem Rady Ministrów,
- 5) Ministrem Edukacji Narodowej,
- 6) Ministrem Finansów,
- 7) Ministrem Infrastruktury,
- 8) Ministrem Kultury i Dziedzictwa Narodowego,
- 9) Ministrem Nauki i Szkolnictwa Wyższego,
- 10) Ministrem Rozwoju Regionalnego,
- 11) Ministrem Obrony Narodowej,
- 12) Ministrem Rolnictwa i Rozwoju Wsi,
- 13) Ministrem Sportu i Turystyki,
- 14) Ministrem Sprawiedliwości,
- 15) Ministrem Skarbu Państwa,

- 16) Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji,
- 17) Ministrem Spraw Zagranicznych,
- 18) Ministrem Środowiska,
- 19) Ministrem Zdrowia,
- 20) Sekretarzem Komitetu do Spraw Europejskich,
- 21) Prezesem Prokuratury Generalnej Skarbu Państwa,
- 22) Prezesem Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów,
- 23) Głównym Inspektorem Pracy.

Uwagi do uzasadnienia i tekstu Konwencji zgłosili: Rządowe Centrum Legislacji, Minister Spraw Zagranicznych, Minister Infrastruktury, Minister Finansów i Minister Edukacji Narodowej. Uwagi te zostały uwzględnione.

Zgodnie z ratyfikowaną przez Polskę Konwencją Międzynarodowej Organizacji Pracy nr 144 dotyczącą trójstronnych konsultacji w zakresie wprowadzania w życie międzynarodowych norm w sprawie pracy z 1976 r., wniosek o ratyfikację został skonsultowany z następującymi organizacjami: Ogólnopolskim Porozumieniem Związków Zawodowych, Niezależnym Samorządnym Związkiem Zawodowym „Solidarność”, Forum Związków Zawodowych, Polską Konfederacją Pracodawców Prywatnych LEWIATAN, Związkiem Armatorów Polskich Konfederacji Pracodawców Polskich (obecnie Pracodawcy RP), Związkiem Rzemiosła Polskiego i Związkiem Pracodawców Business Centre Club.

Wniosek poparły: OPZZ, NSZZ „Solidarność” i FZZ. Uwag nie zgłosili: PKPP LEWIATAN, ZP BCC, KPP (obecnie Pracodawcy RP) i ZRP. OPZZ i NSZZ „Solidarność” zgłosiły uwagi do tłumaczenia Konwencji na język polski, w związku z czym MPiPS przekazało tekst tłumaczenia do ponownej weryfikacji Ministerstwa Infrastruktury oraz zleciło weryfikację poprawionego tekstu tłumaczowi przysięgłemu (tekst uwierzytelniony).

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.) projekty dokumentów ratyfikacyjnych zostały zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej. Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektami w trybie wskazanej ustawy.

## VI. TRYB ZWIĄZANIA SIĘ KONWENCJĄ

Z uwagi na fakt, że Konwencja została przyjęta przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy, nie jest możliwe podanie sygnatariuszy, w tym osoby, która podpisała Konwencję w imieniu strony polskiej.

Konwencja o pracy na morzu z 2006 r., podobnie jak wszystkie konwencje przyjęte przez Międzynarodową Organizację Pracy, dotyczy wolności i praw obywatelskich określonych w Konstytucji RP oraz odnosi się do spraw uregulowanych w ustawach. Konwencja na podstawie art. 89 ust. 1 Konstytucji RP podlega ratyfikacji, za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie. Konwencja nie rozszerza ani nie ogranicza praw i wolności zawartych w Konstytucji, lecz stanowi ich potwierdzenie.

Zgodnie z art. VIII Konwencji wejdzie ona w życie po upływie dwunastu miesięcy od dnia zarejestrowania przez Dyrektora Generalnego ratyfikacji 30 państw członkowskich, których łączny udział w całkowitym światowym tonażu brutto statków wynosi co najmniej 33 %. Według stanu na dzień 1 kwietnia 2011 r. Konwencję ratyfikowało 12 państw, których udział w światowym tonażu floty handlowej przekracza 33 %.