

Ministerstwo Transportu
Budownictwa i Gospodarki Morskiej
Departament Transportu Morskiego
i Bezpieczeństwa Żeglugi

Warszawa, dnia 5 lipca 2012 r.

POLSKA KONFEDERACJA PRACODAWCÓW PRYWATNYCH LEWIATAN
09. 07. 2012
W P Ł Y N E Ł O
L.dz. 407/2089

GT6ml/020-2/2012

Docman: 1222746

p.j. Sajnowski

Według rozdzielnika

Szanowni Państwo,

Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, w ramach konsultacji społecznych, przekazuje w załączeniu projekt „Założeń do ustawy o pracy na statkach morskich” wraz z uprzejmą prośbą o zgłaszanie ewentualnych uwag do dnia 27 lipca 2012 r. Uwagi należy zgłaszać listownie na adres: Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, faxem na nr (22) 630 14 97 oraz na adres email: mlewandowska@transport.gov.pl.

Informacji w powyższej sprawie udziela Pani Małgorzata Lewandowska – Naczelnik Wydziału Żeglugi Morskiej i Portów tel. (22) 630 -15-78.

Z poważaniem,

Zal. 1

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Transportu Morskiego
i Bezpieczeństwa Żeglugi
Alicja Ogórnowska

Otrzymują:

1. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy,
2. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
3. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
4. Związek Zawodowy Marynarzy i Rybaków Kontraktowych,
5. Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów,
6. Związek Armatorów Polskich,
7. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR),
8. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”,
9. Pracodawcy RP,
10. Business Centre Club,
11. Związek Rzemiosła Polskiego.

ZAŁOŻENIA DO USTAWY O PRACY NA STATKACH MORSKICH

PROJEKT
z dnia 05.07.2012 r.

Założenia do ustawy o pracy na statkach morskich

1. AKTUALNY STAN SPOŁECZNO-GOSPODARCZY I PRAWNY

1.1. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

Międzynarodowy morski rynek pracy marynarzy ma charakter globalny. Istotną jego część stanowi rynek pracy marynarzy będących obywatelami Unii Europejskiej zatrudnionych na statkach podnoszących banderę państw członkowskich UE oraz marynarzy pochodzących z państw UE zatrudnionych na statkach podnoszących banderę państw trzecich. Udział polskich marynarzy w tym rynku jest znaczny i stanowi ok. 35 tys. osób.

1.2. Obowiązujący stan prawny

Międzynarodowa spójność reżimów konwencyjnych: SOLAS, MARPOL, STCW i MLC 2006 oraz przejmowanie rozwiązań prawnych w nich przyjętych przez prawo Unii Europejskiej i prawo polskie, pociąga za sobą konieczność zmian w zakresie warunków zatrudnienia marynarzy na morskich statkach handlowych.

Na gruncie prawa międzynarodowego praca marynarzy na statkach morskich podlega specjalnej ochronie. Przyjęta w 2006 r. przez Międzynarodową Organizację Pracy (ILO) Konwencja o pracy na morzu (MLC 2006) ustala międzynarodowe minimalne standardy dotyczące warunków pracy i życia marynarzy. Obejmuje swoimi regulacjami aż 36 poświęconych tej grupie zawodowej, wcześniej uchwalonych konwencji, 1 protokół i 31 zaleceń.

Na gruncie krajowym marynarze są w pewnej mierze wyłączeni spod większości przepisów powszechnego prawa pracy na rzecz obecnie obowiązującej ustawy o pracy na morskich statkach handlowych, uchwalonej w 1991 r. Pomimo dokonania niezbędnych zmian dostosowawczych w związku z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej, ustawa ta zawiera przepisy, które nie mają zastosowania do obecnych realiów funkcjonowania armatorów morskich na europejskim i światowym rynku żeglugowym. Na przestrzeni dwudziestu dwóch lat obowiązywania obecnej ustawy następowały również przeobrażenia w obszarze międzynarodowego prawa pracy.

Istnieje zatem pilna potrzeba opracowania nowego aktu prawnego, który zapewni wykonanie zobowiązań wynikających zarówno z Konwencji MLC 2006 jak i z prawa UE, w tym przede wszystkim 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 z 2009 r., L124, s. 30 wraz z Załącznikiem Umowa zawarta między ECSA a ETF w sprawie konwencji o pracy na morzu z 2006 r., s. 35-50).

2. WYMAGANY STAN PRAWNY

2.1. Potrzeba wprowadzenia projektowanej ustawy

2.1.1. Zgodność z prawem międzynarodowym

Konwencja MLC 2006 ma na celu ujednoczenie standardów pracy na morzu na poziomie uniwersalnym. Odnoszą się one do polepszenia warunków pracy i życia marynarzy oraz zapewnienia przestrzegania praw człowieka i obywatela (prawo do swobodnego zrzeszania się, zakaz pracy dzieci, zakaz dyskryminacji ze względu na rasę, religię, pochodzenie, płeć itp.) oraz praw pracowniczych. Realizacja tego celu wynika z wyrażenia zgody na związanie się Konwencją przez Polskę (ustawa z dnia 31 sierpnia 2011 r. o ratyfikacji Konwencji o pracy na morzu; Dz. U z 2011 Nr 222, poz. 1324). Dla zapewnienia skuteczności Konwencji MLC 2006 w polskim porządku prawnym konieczne są zmiany w obowiązującym prawie; projektowana, polska ustawa o pracy na statkach morskich musi być zgodna z jej postanowieniami.

Z chwilą wejścia w życie na świecie Konwencji MLC 2006, Polska jako państwo bandery statku staje się odpowiedzialna za wykonywanie jej postanowień, jako państwo pochodzenia marynarza zobowiązana będzie do inspekcji i monitorowania usług pośrednictwa pracy, a jako państwo portu - do przeprowadzania inspekcji warunków pracy i życia na statkach innych bander zawijających do polskich portów.

2.1.2. Zapewnienie wykonania prawa Unii Europejskiej

Projektowana ustawa musi zapewniać wykonanie prawa UE w zakresie warunków pracy i życia na morzu ale także w zakresie wzrostu i utrzymania konkurencyjności zatrudnienia marynarzy pochodzących z obszaru UE oraz zwiększenia ich udziału w międzynarodowym, morskim rynku pracy. Uznaje się, że odpowiedzią na potrzebę stworzenia warunków ułatwiających utrzymanie miejsc pracy dla marynarzy europejskich jest „sprawniejsze i ściślejsze wykorzystywanie wytycznych w sprawie pomocy państwa” (Wytyczne Komisji Europejskiej C(2004)43 z 2004 r.).

2.2. Cel wprowadzenia projektowanej ustawy

Uchwalenie w Polsce, w ślad za Konwencją MLC 2006, nowej ustawy o pracy na statkach morskich spowoduje ujednoczenie standardów w zakresie warunków pracy i życia marynarzy na statkach oraz wzmocni ochronę ich praw poprzez skuteczne egzekwowanie jej przepisów. Posiadanie przez Polskę jako państwa pochodzenia marynarzy (dostarczającego siły roboczej) nowoczesnego prawa w zakresie warunków zatrudniania na statkach morskich pozwoli na utrzymanie pozycji konkurencyjnej polskich marynarzy w stosunku do marynarzy innych państw UE oraz zwiększy ich udział w międzynarodowym i europejskim morskim rynku pracy.

3. PROJEKTOWANY STAN PRAWNY

3.1. Konstrukcja projektowanej ustawy

Przewiduje się, iż projektowana Ustawa o pracy na statkach morskich składać się będzie z trzynastu rozdziałów o następujących tytułach: Przepisy ogólne; Minimalne wymagania w zakresie pracy na statku; Pośrednictwo pracy marynarzy; Warunki zatrudnienia marynarzy; Szczególne uprawnienia i obowiązki marynarza i armatora; Ochrona zdrowia i bezpieczeństwo pracy marynarzy; Ochrona socjalna i zabezpieczenie społeczne marynarzy; Kontrola warunków pracy i życia marynarzy na statku; Procedury wnoszenia i rozpatrywania skarg; Praca na statkach nieobjętych Konwencją o pracy na morzu; Kary pieniężne; Zmiany w przepisach obowiązujących oraz Przepisy przejściowe i dostosowujące

3.2. Rozwiązania merytoryczne projektowanej ustawy

Rozdział 1. Przepisy ogólne

Rozdział będzie zawierał postanowienia wspólne dla większości przepisów merytorycznych zawartych w ustawie, w tym przepisy odsyłające do uregulowań powszechnego prawa pracy, które będą miały zastosowanie do stosunków pracy na statkach w zakresie nieuregulowanym w projektowanej ustawie. Zawarte w nim zostaną podstawowe definicje, m.in. statku, marynarza, marynarskiej umowy o pracę, armatora, zgodne z pojęciami używanymi w Konwencji MLC 2006.

Rozdział 2. Minimalne wymagania w zakresie pracy na statku

W rozdziale zostaną określone minimalne wymagania, jakie muszą być spełnione, aby można było świadczyć pracę na statku. Co do zasady na statku będą mogły pracować osoby mające ukończone 18 lat, jednak dopuszczalne będzie zatrudnienie młodocianego, który jest uczniem szkoły morskiej, wyłącznie w celu nauki zawodu zgodnej z programem nauczania.

Osoby ubiegające się o pracę na statku będą zobowiązane posiadać stosowne kwalifikacje i przeszkolenia, a także ważne świadectwo zdrowia wydane przez uprawnionego do tego lekarza. Ustanowiony zostanie zakaz zatrudniania na statku osób poniżej 16 roku życia.

W tym miejscu znajdują się także przepisy dotyczące załogi statku, a w szczególności jej składu, listy załogi oraz książeczki żeglarskiej.

Rozdział 3. Pośrednictwo pracy dla marynarzy

Rozdział ten będzie regulował kwestie związane z wykonywaniem usług pośrednictwa pracy na rzecz marynarzy. Usługa pośrednictwa pracy do pracy na statkach będzie obejmować pomoc osobom zainteresowanym podjęciem takiej pracy oraz pomoc armatorom w poszukiwaniu odpowiednich kandydatów do pracy na statku. Przewiduje się, że usługi pośrednictwa pracy dla marynarzy będą mogły świadczyć agencje zatrudnienia, o których mowa w Ustawie 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.), oraz powiatowe urzędy pracy w zakresie określonym w ustawie. Przepisy tego działu będą miały również zastosowanie do usług pośrednictwa pracy dla polskich marynarzy kierowanych do pracy na statki o obcej przynależności. Uregulowana tu też zostanie kwestia certyfikacji pośredników w zatrudnieniu marynarzy przewidziana w postanowieniach Konwencji MLC 2006.

Rozdział 4. Warunki zatrudnienia marynarzy

W tej części znajdują się uregulowania dotyczące „marynarskiej umowy o pracę”, w tym jej zawarcia, treści i rozwiązania. W obecnie obowiązującej ustawie o pracy na morskich statkach handlowych z 1991 r. nie funkcjonuje pojęcie marynarskiej umowy o pracę. Zgodnie art. 26 tej ustawy stosunek pracy na statku powstaje na podstawie: umowy o pracę na statku – zawieranej na czas nieokreślony lub na czas określony albo umowy o pracę na podróż statku – zawieranej na czas określonej podróży morskiej. W nowych przepisach pojęcie marynarskiej umowy o pracę obejmie wszystkie ww. rodzaje umów o pracę, zgodnie z wymogami Konwencji MLC. W przypadku marynarskiej umowy o pracę nie będą miały zastosowania przepisy art. 25¹ kodeksu pracy, który stanowi, że zawarcie kolejnej umowy o pracę na czas określony jest równoznaczne w skutkach prawnych z zawarciem umowy o pracę na czas nieokreślony, jeżeli poprzednio strony dwukrotnie zawarły umowę o pracę na czas określony na następujące po sobie okresy.

Rozdział ten będzie ponadto zawierał przepisy dot. wynagrodzenia marynarza. Przewiduje się wprowadzenie podziału wynagrodzenia za pracę na: wynagrodzenie podstawowe oraz dodatek morski. Wynagrodzenie podstawowe ma określać stawka godzinowa lub miesięczna. Wprowadzenie dodatku morskiego jest uzasadnione przede wszystkim ze względu na specyfikę marynarskiej umowy o pracę. Wartość dodatku morskiego wypłacanego marynarzom mającym miejsce zamieszkania w UE lub innym państwie należącym do EOG lub Konfederacji Szwajcarskiej byłaby zwolniona od opodatkowania do wysokości diety z tytułu

podróży służbowej poza granicami kraju, za każdy dzień wykonywania przez marynarza pracy na statku w podróży międzynarodowej. Wysokość dodatku morskiego powinna być ustalana z uwzględnieniem kryterium żeglugi, sposobu eksploatacji statku oraz szczególnych rodzajów uciążliwości i niebezpieczeństwa na statku. Specyfika środowiska, w którym marynarz świadczy pracę oraz uwarunkowania społeczne (ekstremalne warunki pracy w środowisku morskim, przebywanie na statku, długotrwałe i powtarzające się oderwanie od rodziny), pociągają za sobą analogiczne prawo do preferencji podatkowych z tytułu podróży służbowej, jak w przypadku innych zawodów.

W tym rozdziale również znajdują się przepisy dotyczące norm czasu pracy na statku oraz norm związanych z czasem wypoczynku po pracy marynarzy. Ustalono, że czas pracy nie będzie przekraczać 14 godzin w każdym okresie 24 – godzinnym oraz 72 godzin w każdym okresie siedmiodniowym. Obowiązkowe będzie również prowadzenie ewidencji czasu pracy oraz wypoczynku marynarzy na statku. Rozdział będzie zawierał uregulowania dotyczące wykonywania pracy w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa statku ładunku lub pasażerów oraz przepisy dot. płatnego, corocznego, urlopu oraz urlopu wyrównawczego.

W tym miejscu uregulowane zostaną ponadto kwestie dotyczące repatriacji oraz odszkodowania dla marynarza w przypadku utraty lub zatonięcia statku oraz sytuacji, w której armator nie podejmuje działań zmierzających do repatriacji w odpowiednim czasie lub nie może pokryć kosztów repatriacji bądź nastąpiła jego likwidacja lub upadłość. Przewiduje się również przepisy stanowiące, że armatorowi, który zatrudnia marynarzy na statku przysługuje rekompensata kosztów repatriacji załogi. Szczegółowe warunki oraz tryb dokonywania takiej rekompensaty zostaną określone w rozporządzeniu wydanym na podstawie delegacji dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

Rozdział 5. Szczególne uprawnienia i obowiązki marynarza i armatora

W rozdziale tym będą uregulowane obowiązki marynarza związane z bezpieczeństwem żeglugi i statku. W razie grożącego niebezpieczeństwa pasażerom, ładunkowi lub statkowi marynarz będzie obowiązany, aż do zakończenia akcji ratowniczej, wykonywać wszelkie poleczone mu przez kapitana czynności, z należytą dbałością o własne zdrowie i życie.

W sytuacji, gdy po rozpoczęciu podróży morskiej statku, marynarz wykazał na zajmowanym stanowisku brak wymaganej sprawności psychofizycznej lub kwalifikacji zawodowych, przewiduje się, że kapitan będzie mógł polecić mu wykonywanie innej pracy na statku. Na

czas uzasadniony potrzebami statku kapitan będzie mógł polecić marynarzowi wykonywanie innej pracy niż określona w marynarskiej umowie o pracę, ale zgodnej z jego kwalifikacjami, przy zapewnieniu mu wynagrodzenia, przewidzianego za daną pracę, nie niższego jednak od wynagrodzenia określonego w umowie. Wykonywanie tej pracy, będzie mogło trwać w danej podróży morskiej do zawinięcia statku do pierwszego portu dogodnego dla armatora, nie dłużej niż do 6 tygodni. Jeżeli praca ta byłaby wykonywana niezależnie od pracy określonej w umowie, marynarzowi będzie przysługiwać odpowiednie dodatkowe wynagrodzenie.

W tym miejscu proponuje się również uregulowanie kwestii związanych z odszkodowaniem dla marynarza w przypadku zatonięcia statku lub jego zniszczenia. Jeżeli na skutek utraty lub zatonięcia statku zostanie rozwiązana z marynarzem zatrudnionym na statku umowa o pracę, armator wypłaci marynarzowi odszkodowanie z tytułu utraty zatrudnienia w wysokości wynagrodzenia, przysługującego do końca zatrudnienia nie więcej jednak niż trzymiesięcznego wynagrodzenia.

Przepisy tego rozdziału będą również odnosiły się do kwestii zapewnienia dostępu do usług konsularnych dla marynarzy poza granicami kraju, w tym polskich marynarzy zatrudnionych na statkach podnoszących obcą banderę.

Rozdział 6. Ochrona zdrowia i bezpieczeństwo pracy marynarzy

Rozdział ten będzie rozdziałem, regulującym kwestie ochrony zdrowia, opieki medycznej. Zostaną w nim określone m.in. zobowiązania armatora w przypadku, gdy w związku z wykonywaniem pracy na statku nastąpi uszkodzenie ciała, choroba lub śmierć marynarza oraz zasady związane z bezpieczeństwem i higieną pracy oraz zapobieganiem wypadkom przy pracy i chorobom zawodowym.

Rozdział 7. Ochrona socjalna i zabezpieczenie społeczne marynarzy

W rozdziale uregulowane zostaną kwestie bytowe marynarzy na statku tj.: zapewnienie im wyżywienia i wody pitnej, zaplecza rekreacyjnego, pomieszczeń mieszkalnych na statku, itp. Tutaj znajdą się również przepisy dotyczące dostępu do obiektów i urządzeń socjalnych na lądzie jak i umożliwiające rozwój tej bazy. Rozdział będzie również zawierał przepisy dotyczące zabezpieczenia społecznego marynarzy (i ich rodzin) na statkach pod polską banderą w sytuacji niezdolności do pracy, zaginięcia na morzu bądź śmierci oraz zabezpieczenia społecznego dla polskich marynarzy świadczących pracę na statkach obcych bander.

Konwencja MLC 2006 stanowi, że państwo-strona, pod którego banderą pływa statek, efektywnie sprawując jurysdykcję w zakresie spraw zabezpieczenia społecznego, powinno upewnić się, czy armatorzy wypełniają obowiązki w tym zakresie tj., czy wnoszą składki do systemu zabezpieczenia społecznego. Zgodnie z Konwencją umowy o pracę zawierane przez marynarzy powinny określać środki, za pomocą których armator zapewnia marynarzom różne rodzaje świadczeń z zakresu zabezpieczenia społecznego, jak również uwzględnić inne istotne informacje dotyczące środków pozostających w dyspozycji armatora, takich jak ustawowe potrącenia z wynagrodzeń marynarzy i składki, które mogą być wpłacane przez armatorów stosownie do wymogów określonych przez upoważnione instytucje zgodnie z krajowymi systemami zabezpieczenia społecznego. Zmniejszenie składek, poprzez obniżenie podstawy ich wymiaru, mogłoby stanowić element pomocy państwa dla armatorów morskich, ale jednocześnie stałoby się to kosztem zabezpieczenia społecznego pracowników, prowadząc do obniżenia świadczeń pracowniczych z ubezpieczenia społecznego. W takiej sytuacji koszty pomocy publicznej dla pracodawcy ponieśliby pracownicy. W tym przypadku uzasadnionym działaniem, nienaruszającym uprawnień pracowników, byłaby refundacja pracodawcom w całości lub w części kosztów opłaconych składek, zgodna z przytoczonymi już wcześniej wytycznymi Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego (Dz. U. C 13 z 17.1.2004).

Rozdział 8. Kontrola warunków pracy i życia marynarzy na statku

Rozdział ten będzie zawierał przepisy dotyczące kontroli warunków pracy na statkach o polskiej i obcej (dla statku w portach polskich) przynależności. Przewiduje się, że 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), a także w odpowiednich przypadkach Państwowa Inspekcja Pracy i Państwowa Inspekcja Sanitarna. Dla statków przebywających w polskich obszarach morskich czynności inspekcyjne będzie wykonywać Inspekcja Państwa Portu (PSC).

Ponadto przewiduje się przepisami tego rozdziału wprowadzenie efektywnego systemu inspekcji oraz certyfikacji warunków pracy na morzu (obowiązek państwa bandery i odpowiedzialność państwa bandery za inspekcje i certyfikację warunków pracy i życia marynarzy na statkach podnoszących jego banderę). Zgodnie z wymogami Konwencji o pracy na morzu dla każdego statku podnoszącego polską banderę armator będzie musiał posiadać Morski

Certyfikat Pracy lub Tymczasowy Morski Certyfikat Pracy oraz Deklarację Zgodności. Wzory tych dokumentów zostaną opracowane i podane w wydany na podstawie przepisów ustawy rozporządzeniu.

Rozdział 9. Procedury wnoszenia i rozpatrywania skarg

Przepisy tego rozdziału będą określały sposoby składania skarg na statku przez marynarzy. Zagadnienia wnoszenia przez marynarzy skarg zarówno na pokładzie statku jak i na lądzie stanowią nowość w stosunku do obecnie obowiązujących przepisów w zakresie prawa pracy na morzu. Marynarz będzie miał prawo wnieść skargę dotyczącą warunków pracy i życia na statku. Stwierdzenie przez inspektora kontrolującego statek, w wyniku wniesionej skargi, poważnego naruszenia warunków zatrudnienia na statku (np. niewypłacanie wynagrodzenia) będzie skutkowało zakazem opuszczania przez statek portu do czasu rozwiązania problemu. Inspektor będzie mógł nakazać usunięcie wskazanych niedociągnięć w określonym terminie. Przy składaniu skarg przez marynarza wymagana będzie zasada poufności oraz niekarania marynarza w związku z ich złożeniem.

Rozdział 10. Praca na statkach nieobjętych konwencją o pracy na morzu

W tym rozdziale zostaną uregulowane kwestie związane z pracą na statkach pełniących stałe pogotowie ratownicze oraz na statkach służby państwowej specjalnego przeznaczenia zwłaszcza jeśli chodzi o umowę o pracę, czas pracy oraz wynagrodzenie za pracę.

Rozdział 11. Kary pieniężne

W rozdziale tym będą określone kary za naruszenie przepisów przewidzianych w ustawie oraz za wykroczenia przeciwko prawom marynarzy.

Rozdział 12. Zmiany w przepisach obowiązujących

Żegluga morska jest sektorem, który doświadcza ostrej międzynarodowej konkurencji. Środki pomocowe dla tej gałęzi transportu powinny zmierzać w pierwszym rzędzie do obniżenia kosztów fiskalnych i innych obciążeń ponoszonych zarówno przez armatorów, jak i marynarzy Wspólnoty, do poziomu zbliżonego do norm światowych. Zgodnie z Wytocznymi Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego z 2004 r. (2004/C 13/03) dozwolone jest przyznawanie armatorom ulg w zakresie tzw. kosztów pracy (niższe stawki podatku dochodowego od wynagrodzeń marynarzy i obniżenie składek na ubezpieczenie spo-

leczne). W związku z powyższym w nowej ustawie proponuje się dokonanie zmian w kilku obowiązujących ustawach. W szczególności chodzi tu o:

- zmiany w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. Nr 14, poz. 176, z późn. zm.) w zakresie zwolnienia z opodatkowania podatkiem dochodowym dodatku morskigo.
- zmiany w ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 11, poz. 74, z późn. zm.) poprzez wyraźne wskazanie, że podstawę wymiaru składek stanowi jedynie wynagrodzenie podstawowe marynarza.
- zmiany ustawy o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz.U. z 2008 r. Nr 164, poz. 1027 z późn. zm.) w konsekwencji zmian dokonanych w ustawie o systemie ubezpieczeń społecznych.
- zmiany w ustawie z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz. U. Nr 123, poz. 776 z późn. zm.) w odniesieniu do kwestii wnoszenia składek na rzecz Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych przez armatorów morskich.
- zmiany ustawy 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.) w zakresie określenia podstawy wymiaru składki na Fundusz Pracy.
- zmiany ustawy z dnia 13 lipca 2006 r. o ochronie roszezeń pracowniczych w razie niewypłacalności pracodawcy (Dz. U. Nr 158, poz. 1121 z późn. zm) w zakresie określenia podstawy wymiaru składki na Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych.

Rozdział 13. Przepisy przejściowe i dostosowujące

W rozdziale tym zostaną określone przepisy przejściowe i dostosowujące, związane z wejściem w życie projektu nowej ustawy o pracy na statkach morskich, regulujące wpływ nowej ustawy na stosunki powstałe podczas obowiązywania ustawy dotychczasowej z 1991 r.

Ponadto, w związku z tym, iż znaczna część marynarzy zatrudnionych na obcych statkach nie podlegała przez dłuższy czas ubezpieczeniu społecznemu w Polsce, może pojawić się sytuacja, iż ich całkowity okres ubezpieczenia będzie krótszy niż wymagany do objęcia gwarancją emerytury minimalnej. Proponuje się zatem dla marynarzy zatrudnionych na statkach zarejestrowanych pod polską banderą (np. w okresie 2 lat od wejścia w życie ustawy) zasadę uznania okresów pracy pod obcą banderą za staż wymagany do uzyskania

emerytury minimalnej. W sytuacji obiektywnej konieczności zakończenia pracy w załogach pływających, powyższe ułatwi reorientację zawodową, z zachowaniem praw do uznania stażu pracy i wysługi lat.

Powyższe zwiększy gwarancje zabezpieczenia możliwości efektywnej pracy do uzyskania wieku emerytalnego i bezpieczeństwa dla marynarzy; może także stanowić dodatkową zachętę do podejmowania pracy na statkach pod polską banderą.

4. OCENA PROJEKTOWNEGO STANU PRAWNEGO

4.1. Przewidywane skutki społeczno-gospodarcze

4.1.1. Oddziaływanie na podmioty regulacji

ARMATOR

Na podstawie zaproponowanych, nowych przepisów armatorzy eksploatujący statki morskie pod polską banderą uzyskają zmniejszenie obciążeń z tytułu ponoszonych kosztów pracy. Pozwoli to zwiększyć ich konkurencyjność względem armatorów zarówno europejskich, jak i światowych, i zachęcić do dalszego przerejestrowywania statków pod polską banderę. Koszty pracy nie będą odgrywać tak dużej roli w podejmowaniu decyzji inwestycyjnych, jak to ma miejsce w chwili obecnej.

MARYNARZ

Wprowadzane przepisy dotyczące marynarzy powinny przyczynić się do tworzenia korzystnego dla nich otoczenia prawnego. Pozwoli to na zapewnienie lepszych warunków zatrudnienia polskich marynarzy na konkurencyjnym regionalnym i globalnym rynku pracy. Nowe regulacje dotyczące pracy na statkach morskich powinny spowodować wzmocnienie poziomu ochrony praw pracowniczych i społecznych oraz ich większą stabilność, w tym: prawa do bezpiecznego i chronionego miejsca pracy, prawa do zatrudnienia, prawa do godziwych warunków pracy i życia, prawa do ochrony zdrowia, opieki medycznej, środków opieki socjalnej oraz innych form ochrony społecznej.

INNE PODMIOTY

Proponowane nowe przepisy ustawowe, dotyczące funkcjonowania usług pośrednictwa pracy dla osób poszukujących pracy na statkach morskich, powinny zapewnić przejrzyste i sprawne

funkcjonowanie pośrednictwa pracy do pracy na statkach morskich, w tym w szczególności urzędów pracy oraz agencji zatrudnienia.

4.2. Ocena stopnia zgodności projektowanej ustawy

4.2.1. Zgodność z prawem międzynarodowym

Projektowana nowa ustawa o pracy na statkach morskich będzie zgodna z wymogami Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.

4.2.2. Zapewnienie wykonania prawa Unii Europejskiej

Projektowana nowa ustawa o pracy na statkach morskich zapewni wdrożenie do prawa polskiego 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.

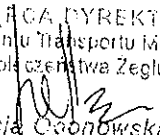
4.3. Konsultacje społeczne

Projektowana nowa ustawa o pracy na statkach morskich będzie konsultowana z organizacjami reprezentującymi pracowników – marynarzy oraz pracodawców – armatorów, a także innymi podmiotami, których rozwiązania przewidziane w ustawie będą dotyczyć.

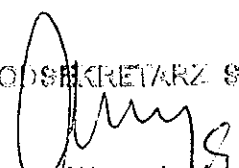
Sporządziła:

Małgorzata Lewandowska

Aprobowała:

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Transportu Morskiego
i Bezpieczeństwa Żeglugi

Alicja Ogórnowska

Akceptowała:

PODSSEKRETARZ STANU

Anna Wypych-Namiotko
05.09.2012