



Warszawa, dnia 17 października 2017 r.

Opinia do ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw

(druk nr 617)

I. Cel i przedmiot ustawy

Ustawa z dnia 12 października 2017 r. o zmianie ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw, wdraża do krajowego porządku prawnego:

- przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1794 z dnia 6 października 2015 r. zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/94/WE, 2009/38/WE i 2002/14/WE oraz dyrektywy Rady 98/59/WE i 2001/23/WE w odniesieniu do marynarzy,
- Poprawki z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., przyjętej w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Konwencja MLC) – zatwierdzone w dniu 11 czerwca 2014 r. w Genewie przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy, włączone do polskiego systemu prawnego ustawą z dnia 23 września 2016 r. o ratyfikacji Poprawek z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu, (Dz. U. poz. 1835).

Przepisy art. 1 pkt 1–3 noweli stanowią wdrożenie Poprawek z 2014 r. w zakresie zmian zawartych w Prawidle 2.5 Konwencji MLC – „Repatriacja”.

Na podstawie art. 59 ust. 2 ustawy o pracy na morzu, armator ponosić ma koszty repatriacji marynarza obejmujące transport bagażu osobistego marynarza do 30 kg ciężaru bagażu, a ponadto zakwaterowanie, transport, wyżywienie, wodę pitną oraz niezbędną opiekę medyczną nad marynarzem w czasie repatriacji.

Zgodnie z art. 62 ustawy o pracy na morzu w nowym brzmieniu, w przypadku gdy armator statku o polskiej przynależności lub podmiot udzielający zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarza, nie podejmuje działań zmierzających do

repatriacji marynarza, repatriację organizuje na wniosek marynarza lub osoby przez niego upoważnionej dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku we współpracy z konsulem Rzeczypospolitej Polskiej.

Za pokrycie kosztów repatriacji, odpowiadają solidarnie armator statku i podmiot udzielający zabezpieczenia. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku wydaje decyzję w sprawie obciążenia kosztami repatriacji, określając ich wysokość, podmioty obowiązane do ich pokrycia oraz termin i sposób uiszczenia tych kosztów. Jeżeli egzekucja kosztów repatriacji okaże się nieskuteczna, koszty te ponosi dyrektor urzędu morskiego.

W art. 1 pkt 3 noweli przewidziano dodanie do ustawy o pracy na morzu art. 62a–62c, wprowadzających obowiązek posiadania przez armatora ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarza.

Armator będzie obowiązany posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe, takie jak gwarancja ubezpieczeniowa lub bankowa lub gwarancja innej instytucji finansowej podobnej do banku lub zakładu ubezpieczeń, odpowiedzialności na wypadek porzucenia marynarza.

Marynarz będzie uważany za porzuconego, jeżeli armator:

- 1) nie pokrył kosztów repatriacji w przypadkach określonych w ustawie,
- 2) pozostawił marynarza bez uzasadnionych środków utrzymania lub
- 3) w inny sposób jednostronnie zaprzestał wykonywać obowiązki wynikające ze stosunku pracy, w szczególności nie wypłacił wynagrodzenia za pracę przez okres co najmniej 2 miesięcy.

Należne marynarzowi środki utrzymania obejmują odpowiednie wyżywienie, zapasy wody pitnej, zakwaterowanie, paliwo niezbędne do przetrwania na statku oraz niezbędną opiekę medyczną.

Z kolei zabezpieczenie finansowe na wypadek porzucenia marynarza obejmuje:

- 1) zaległe wynagrodzenia i inne świadczenia należne marynarzom od armatora za okres nieprzekraczający 4 miesięcy;
- 2) uzasadnione wydatki poniesione przez marynarzy w związku z porzuceniem, w tym koszty repatriacji;

- 3) wydatki na zaspokojenie podstawowych potrzeb marynarzy, w szczególności na: uzasadnione środki utrzymania, oraz, w razie potrzeby, ubranie, oraz wszelkie poniesione przez marynarzy w sposób uzasadniony koszty i opłaty związane z porzuceniem do chwili powrotu marynarzy do miejsca wskazanego w umowie o pracę.

Zabezpieczenie finansowe na wypadek porzucenia marynarza może wygasnąć przed upływem terminu, na jaki zostało udzielone, nie wcześniej jednak niż po upływie 30 dni od dnia zawiadomienia o tym dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na port macierzysty statku przez podmiot, który udzielił zabezpieczenia finansowego. W przypadku wygaśnięcia zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarza armator, przed upływem terminu 30 dni, jest obowiązany uzyskać nowe zabezpieczenie finansowe.

Dla każdego statku objętego zabezpieczeniem finansowym na wypadek porzucenia marynarza podmiot, który go udzielił, wyda certyfikat potwierdzający to zabezpieczenie. Oryginał certyfikatu przechowywany będzie razem z pozostałymi dokumentami statku i udostępniany na żądanie właściwych władz lub na wniosek organizacji pracodawców i organizacji pracowników. Armator będzie obowiązany zapewnić umieszczenie kopii certyfikatu na statku, w widocznym i dostępnym dla marynarzy miejscu.

Marynarz lub osoba przez niego upoważniona będzie mogła dochodzić roszczeń z tytułu zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia bezpośrednio od podmiotu udzielającego zabezpieczenia. Podmiot udzielający zabezpieczenia wypłaci świadczenie niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku.

W art. 76a–76c dodawanych do ustawy o pracy na morzu (art. 4 i 5 noweli), wprowadzono obowiązek posiadania przez armatora zabezpieczenia finansowego roszczeń wynikających z choroby, uszkodzenia ciała lub śmierci marynarza. Posiadanie zabezpieczenia finansowego potwierdzone będzie certyfikatem wydawanym przez podmiot udzielający zabezpieczenia, przewożonym na statku

W art. 1 pkt 11 i 12 noweli określono kary pieniężne i kary grzywny nakładane w przypadku uprawiania żeglugi statkiem wbrew obowiązkowi posiadania przez armatora ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności.

W art. 2 noweli zaproponowano zmianę w ustawie z dnia 5 kwietnia 2002 r. o europejskich radach zakładowych, w celu wdrożenia dyrektywy 2015/1794. Członek specjalnego zespołu negocjacyjnego lub członek europejskiej rady zakładowej, lub

odpowiednio ich zastępcy, którzy wchodzi w skład załogi statku morskiego, będą uprawnieni do uczestnictwa w zebraniu zarządu centralnego ze specjalnym zespołem negocjacyjnym lub odpowiednio, w przypadku członka europejskiej rady zakładowej, w zebraniu organizacyjnym i spotkaniu z zarządem centralnym, jeżeli w czasie, gdy zebranie lub spotkanie miało miejsce, członek lub jego zastępca nie przebywają na morzu lub w porcie w kraju innym niż kraj, w którym przedsiębiorstwo żeglugi ma siedzibę.

Jeżeli w czasie, gdy zebranie ma miejsce, członek lub jego zastępca przebywają na morzu lub w porcie w kraju innym niż kraj, w którym przedsiębiorstwo żeglugi ma siedzibę, będą oni uprawnieni do uczestnictwa w zebraniach lub spotkaniach z wykorzystaniem nowych technologii informacyjnych i komunikacyjnych, o ile istnieje możliwość ich wykorzystania.

II. Przebieg prac legislacyjnych

Ustawa uchwalona przez Sejm na 49. posiedzeniu w dniu 12 października br. pochodziła z przedłożenia rządowego (druk sejmowy nr 1833, wpłynął do Marszałka Sejmu w dniu 12 września 2017 r.). Rada Ministrów zadeklarowała, że projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Projekt ustawy skierowano do I czytania w Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Ustawa nie budziła kontrowersji, ani nie była przedmiotem istotnych zmian. Po zakończeniu II czytania na posiedzeniu Sejmu, niezwłocznie przystąpiono do III czytania.

Za przyjęciem ustawy głosowało 440 posłów, przy braku głosów przeciw i wstrzymujących się.

III. Uwagi szczególne

Zgodnie z art. 76c ust. 1, marynarz, osoba przez niego upoważniona lub uprawnieni w rozumieniu art. 93 § 4 Kodeksu pracy członkowie rodziny marynarza mogą dochodzić roszczeń w zakresie, o którym mowa w art. 73 i art. 75, bezpośrednio od podmiotu udzielającego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności armatora.

Na podstawie art. 73 ustawy o pracy na morzu, armator jest obowiązany do poniesienia

kosztów związanych z chorobą lub uszkodzeniem ciała marynarza w okresie zatrudnienia lub powstałych w jego wyniku oraz kosztów powstałych w związku ze śmiercią marynarza (odszkodowanie dla rodziny, pokrycie kosztów sprowadzenia zwłok i pogrzebu marynarza).

Art. 75 stanowi dla armatora podstawę do wypłacania marynarzowi wynagrodzenia za okres niezdolności do pracy.

Art. 93 § 4 Kodeksu pracy wymienia z kolei członków rodziny, którym po śmierci pracownika, przysługuje od pracodawcy odprawa pośmiertna.

Wykładnia literalna zawartego w art. 76c ust. 1 ustawy o pracy na morzu odesłania do art. 93 § 4 Kodeksu pracy sugeruje, jak się wydaje wbrew intencji ustawodawcy, że wymienieni tam członkowie rodziny marynarza są uprawnieni do dochodzenia wszystkich roszczeń z art. 73 i art. 75, na równi z samym marynarzem lub osobą przez niego upoważnioną, a nie jedynie do roszczeń, które przysługują im w razie śmierci marynarza.

Propozycja poprawki

w art. 1 w pkt 5, w art. 76c w ust. 1 wyrazy „lub uprawnieni w rozumieniu art. 93 § 4 Kodeksu pracy członkowie rodziny marynarza” zastępuje się wyrazami „, a w przypadku śmierci marynarza uprawnieni w rozumieniu art. 93 § 4 Kodeksu pracy członkowie jego rodziny,”

Maciej Telec

Główny legislator