

Opracowano na podstawie: Dz. U. z 2015 r. poz. 1569, z 2017 r. poz. 60, 785, 2181.

U S T A W A

z dnia 5 sierpnia 2015 r.

o pracy na morzu^{1), 2)}

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;

¹⁾ 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.

²⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywy:

- 1) dyrektywę Rady 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotyczącą 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);
- 2) dyrektywę Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotyczącą 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);
- 3) dyrektywę 1999/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. dotyczącą 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) dyrektywę 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) dyrektywę 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) dyrektywę 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) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE z dnia 20 listopada 2013 r. dotyczącą 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).

- 4) warunki pracy i życia marynarzy na statkach morskich o polskiej przynależności;
- 5) ochronę zdrowia i ochronę socjalną marynarzy.

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

3. Do statków niekonwencyjnych przepisy ustawy 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, z późn. zm.³⁾), 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, z późn. zm.⁴⁾) 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⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 1662 oraz z 2015 r. poz. 1066, 1220, 1224, 1240 i 1268.

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 1014, z 2014 r. poz. 1554 oraz z 2015 r. poz. 1320.

- 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, 1320 i 1336), a także inną osobę zatrudnioną na statku, z wyjątkiem osoby, która okazjonalnie wykonuje na statku pracę niezwiązaną z żeglugą morską;
- 4) organie inspekcyjnym – należy przez to rozumieć dyrektora urzędu morskiego;
- 5) 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;
- 6) praktykancie – należy przez to rozumieć ucznia szkoły ponadpodstawowej 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;
- 7) 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 wyłącznie żeglugę śródlądową, statek uprawiający wyłącznie 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 „uczelnia”.

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 konsultacje do lekarza specjalisty lub psychologa albo zlecić przeprowadzenie pomocniczych badań diagnostycznych.

5. Świadectwo zdrowia wydaje się na okres 2 lat, a w przypadku gdy osoba ubiegająca się o zatrudnienie na statku nie ukończyła 18 lat – na okres 1 roku.

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. Świadectwo zdrowia sporządza się w języku polskim i angielskim.

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

11. Świadcstwo zdrowia wydane w innym państwie uznaje się za równoważne ze świadectwem zdrowia wydanym na podstawie ustawy, jeżeli spełnia ono zasadnicze wymagania określone w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia 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 oraz wymagania Konwencji STCW.

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 statku do portu, w którym marynarz może uzyskać świadectwo zdrowia od uprawnionego lekarza, pod warunkiem że okres zezwolenia nie przekracza 3 miesięcy, a świadectwo zdrowia marynarza 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, będący obywatelem polskim, może wrócić na podstawie książeczki żeglarskiej do kraju 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 ponadpodstawowej – 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 książki żeglarskiej konsul może zażądać informacji o posiadaczu książki od właściwego dyrektora urzędu morskiego.

Art. 11. 1. Książeczkę żeglarską wystawia się na okres 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 oraz z 2015 r. poz. 1274), 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 ponadpodstawowych 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, 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, książeczkę żeglarską:

- 1) z przyczyn określonych w art. 12 pkt 3 i 4;
- 2) jeżeli uczeń szkoły ponadpodstawowej 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 ponadpodstawowej lub rektor uczelni są obowiązani do niezwłocznego zawiadomienia o tym dyrektora urzędu morskigo.

4. Książeczkę żeglarską podlegającą unieważnieniu przedkłada się dyrektorowi urzędu morskigo niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o unieważnieniu książeczki żeglarskiej stała się ostateczna. Dyrektor urzędu morskigo 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 książeczki żeglarskiej,
- 2) tryb postępowania w sprawie wystawiania, wymiany i unieważniania książeczki żeglarskiej,
- 3) wzór książeczki żeglarskiej

– z uwzględnieniem postanowień Konwencji nr 108 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej krajowych dowodów tożsamości marynarzy, przyjętej w Genewie dnia 13 maja 1958 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 103, poz. 501), mając na względzie konieczność zapewnienia identyfikacji posiadacza książeczki żeglarskiej, sprawność prowadzonego postępowania oraz zapewnienie 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, z późn. zm.⁵⁾), 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 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.

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 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.

2a. Właściwość dyrektora urzędu morskigo określa się zgodnie z art. 17 ust. 1a i 1b ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim”.

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 357, 1066, 1217, 1240 i 1268.

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 morskiego 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. W przypadku negatywnego wyniku audytu dodatkowego dyrektor urzędu morskiego unieważnia, w drodze decyzji, dokument, o którym mowa w ust. 2.

7. 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.

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

9. Opłaty za przeprowadzenie audytu wstępnego lub odnowieniowego wynoszą:

- 1) 200 zł – dla agencji zatrudniającej do 2 pracowników;
- 2) 500 zł – dla agencji zatrudniającej od 2 do 5 pracowników;
- 3) 1000 zł – dla agencji zatrudniającej powyżej 5 pracowników.

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

11. Audytorom za przeprowadzenie audytu przysługuje wynagrodzenie w wysokości:

- 1) 300 zł – dla audytora;
- 2) 400 zł – dla audytora wiodącego.

12. 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 na statku są kandydaci spełniający wymagania armatora określone w tej ofercie oraz informuje armatora, czy może skierować do niego odpowiednich kandydatów do pracy na statku, 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, zawiera również: 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 z:

- 1) 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) 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 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 dyrektora urzędu morskiego 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 Morski 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 trwała dłużej niż 90 dni.

4. Jeżeli okres zatrudnienia na podstawie marynarskiej umowy o pracę na czas określony jest dłuższy niż okres, 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, umożliwia 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 upływie którego 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 przechowuje 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 udostępnia się 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 w podróż morską 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 dłuższy niż 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 rozwiązania 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, 1220 i 1268).

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 eksploatacji 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 wypłacić, 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 odpowiada średniemu kursowi wymiany walut ogłoszonemu przez Narodowy Bank Polski, obowiązującemu 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 oraz wymaganiami Konwencji o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego, sporządzonej w Londynie dnia 9 kwietnia 1965 r. (Dz. U. z 1969 r. Nr 30, poz. 236, z późn. zm.⁶⁾).

⁶⁾ Zmiany wymienionej Konwencji zostały ogłoszone w Dz. U. z 1972 r. Nr 27, poz. 199, z 2003 r. Nr 131, poz. 1200 oraz z 2005 r. Nr 118, poz. 988, 990, 992, 994, 996, 998, 1000, 1002 i 1004.

Art. 37. 1. Statek posiada 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 przygotowywanie posiłków, posiada kwalifikacje i odbył 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 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 musi 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 pitnej;

- 3) miejsc przechowywania żywności i wody pitnej;
- 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 o tym 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 zgłoszeniu 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. 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 przebywającym 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 zarządza 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 50% 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. 151⁴ Kodeksu pracy.

Art. 48. 1. 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.

2. Wysokość wynagrodzenia za pozostawanie w gotowości do pracy określa układ zbiorowy pracy lub regulamin wynagradzania, a w przypadku armatorów nieobjętych tymi układami lub regulaminami – marynarska umowa o pracę.

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, mając na uwadze wymagania wynikające z umów międzynarodowych wiążących Rzeczpospolitą Polską w tym zakresie oraz konieczność 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 przebywającym w morzu;
- 2) czas pracy podczas postoju statku w porcie;
- 3) maksymalną liczbę godzin pracy.

2. Informację, o której 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 24⁰⁰ a godziną 5⁰⁰.

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 wpływałoby 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 upływie którego 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 rozwiązania 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 obejmujące:

- 1) transport bagażu osobistego marynarza do 30 kg ciężaru bagażu;
- 2) zakwaterowanie, transport, wyżywienie, wodę pitną oraz niezbędną opiekę medyczną nad marynarzem 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 przechowuje się kopię 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. W przypadku gdy armator statku o polskiej przynależności lub podmiot udzielający zabezpieczenia, o którym mowa w art. 62a ust. 1, 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.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, za pokrycie kosztów repatriacji, o których mowa w art. 59 ust. 2, odpowiadają solidarnie armator statku i podmiot udzielający zabezpieczenia, o którym mowa w art. 62a ust. 1.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku wydaje decyzję w sprawie obciążenia kosztami repatriacji, o których mowa w art. 59 ust. 2, określając ich wysokość, podmioty obowiązane do ich pokrycia oraz termin i sposób uiszczenia tych kosztów.

4. Koszty repatriacji, o których mowa w art. 59 ust. 2, podlegają egzekucji w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

5. Jeżeli egzekucja kosztów repatriacji, o których mowa w art. 59 ust. 2, w trybie, o którym mowa w ust. 4, okaże się nieskuteczna, koszty te ponosi dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku.>

Art. 62a. 1. Armator jest 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, zwane dalej „zabezpieczeniem finansowym na wypadek porzucenia marynarza”.

2. Marynarz jest 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.

3. Środki utrzymania, o których mowa w ust. 2 pkt 2, obejmują odpowiednie wyżywienie, zapasy wody pitnej, zakwaterowanie, paliwo niezbędne do przetrwania na statku oraz niezbędną opiekę medyczną.

4. 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, o których mowa w art. 59 ust. 2;
- 3) wydatki na zaspokojenie podstawowych potrzeb marynarzy, w szczególności na: uzasadnione środki utrzymania, o których mowa w ust. 2 pkt 2, 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 zgodnie z art. 58 ust. 2.

5. 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 morskowego właściwego ze względu na port macierzysty statku przez podmiot, który udzielił zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarza.

6. W przypadku wygaśnięcia zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarza zgodnie z ust. 5 armator, przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 5, jest obowiązany uzyskać nowe zabezpieczenie finansowe na wypadek porzucenia marynarza.

7. Ubezpieczenie, o którym mowa w ust. 1, nie stanowi ubezpieczenia obowiązkowego w rozumieniu ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 2060 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 1089 i 1926).

8. Przepisów ust. 1–7 nie stosuje się do statków o pojemności brutto (GT) mniejszej niż 200 jednostek, uprawiających żeglugę wyłącznie na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 62b. 1. Dla każdego statku, o którym mowa w art. 92 ust. 1 i 3, objętego zabezpieczeniem finansowym na wypadek porzucenia marynarza podmiot, który

go udzielił, wydaje certyfikat potwierdzający to zabezpieczenie. Zakres informacji zawartych w certyfikacie określa załącznik A2-I do Konwencji MLC.

2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1, sporządza się w języku angielskim albo w języku polskim wraz z tłumaczeniem na język angielski.

3. Oryginał certyfikatu, o którym mowa w ust. 1, przechowuje się razem z pozostałymi dokumentami statku i udostępnia na żądanie właściwych władz lub na wniosek organizacji pracodawców i organizacji pracowników.

4. Armator jest obowiązany zapewnić umieszczenie kopii certyfikatu, o którym mowa w ust. 1, na statku, w widocznym i dostępnym dla marynarzy miejscu.

Art. 62c. 1. Marynarz lub osoba przez niego upoważniona może dochodzić roszczeń w zakresie określonym w art. 62a ust. 4 bezpośrednio od podmiotu udzielającego zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarza.

2. Podmiot udzielający zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarza wypłaca świadczenie niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku przez marynarza lub osobę przez niego upoważnioną.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, zawiera wskazanie okoliczności, o których mowa w art. 62a ust. 2.

4. W przypadku gdy wyjaśnienie okoliczności niezbędnych do ustalenia wysokości należnego marynarzowi świadczenia nie jest możliwe w terminie 7 dni, podmiot udzielający zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarza wypłaca zaliczkę na pokrycie bieżących potrzeb marynarza. Wpłata zaliczki nie stanowi uznania odpowiedzialności i może zostać zaliczona na poczet późniejszych kwot wypłacanych marynarzowi na wypadek jego porzucenia.

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 pitną.

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 muszą 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 5 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 udostępnia się 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 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 dentystry.

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, z późn. zm.⁷⁾) 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.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 5, str. 72).

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.⁸⁾).

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

Art. 71. 1. Na statku zapewnia 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 podróż 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 zapewnia się obecność co najmniej jednego marynarza posiadającego 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.

⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1240, 1269 i 1365.

⁸⁾ 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.

6. Dla 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,
- 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

– mając na uwadze wymagania wynikające z umów międzynarodowych wiążących Rzeczpospolitą Polską w tym zakresie, uwzględniając charakter uprawianej żeglugi oraz konieczność zapewnienia marynarzom 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 przez 16 tygodni licząc 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.

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

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, zwłoki sprowadza się do miejsca wskazanego w marynarskiej umowie o pracę lub innego miejsca wskazanego w układzie zbiorowym pracy.

Art. 74. (uchylony)

Art. 75. Jeżeli niezdolność do pracy marynarza powstała na skutek choroby lub uszkodzenia ciała, armator wypłaca wynagrodzenie za pracę, o którym mowa w art. 35 ust. 3:

- 1) 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, z późn. zm.⁹⁾) lub w ustawie z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 1242 i 1442), ale nie dłużej niż przez 16 tygodni licząc 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.

⁹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1066, 1217, 1220 i 1268.

Art. 76a. 1. Armator jest 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 w zakresie, o którym mowa w art. 73 i art. 75, zwane dalej „zabezpieczeniem finansowym odpowiedzialności armatora”.

2. Zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności armatora 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 odpowiedzialności armatora.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, armator niezwłocznie zapewnia umieszczenie na statku, w widocznym i dostępnym dla marynarzy miejscu, informacji dotyczącej terminu wygaśnięcia zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności armatora.

4. W przypadku wygaśnięcia zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności armatora zgodnie z ust. 2, armator, przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 2, jest obowiązany uzyskać nowe zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności armatora.

5. Ubezpieczenie, o którym mowa w ust. 1, nie stanowi ubezpieczenia obowiązkowego w rozumieniu ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

Art. 76b. 1. Dla każdego statku objętego zabezpieczeniem finansowym odpowiedzialności armatora podmiot, który go udzielił, wydaje certyfikat potwierdzający to zabezpieczenie. Zakres informacji zawartych w certyfikacie określa załącznik A4-I do Konwencji MLC.

2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1, sporządza się w języku angielskim albo w języku polskim wraz z tłumaczeniem na język angielski.

3. Oryginał certyfikatu, o którym mowa w ust. 1, przechowuje się razem z pozostałymi dokumentami statku i udostępnia na żądanie właściwych władz lub na wniosek organizacji pracodawców i organizacji pracowników.

4. Armator jest obowiązany zapewnić umieszczenie kopii certyfikatu, o którym mowa w ust. 1, na statku, w widocznym i dostępnym dla marynarzy miejscu.

Art. 76c. 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. Podmiot udzielający zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności armatora wypłaca świadczenie niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku przez marynarza, osobę przez niego upoważnioną lub uprawnioną.

2. W przypadku gdy w wyniku długotrwałej niezdolności do pracy będącej skutkiem choroby lub uszkodzenia ciała zachodzą trudności w ustaleniu wysokości należnego marynarzowi świadczenia, podmiot udzielający zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności armatora wypłaca zaliczkę na pokrycie bieżących potrzeb marynarza. Wypłata zaliczki nie stanowi uznania odpowiedzialności i może zostać zaliczona na poczet późniejszych kwot wypłacanych osobom, o których mowa w ust. 1, w zakresie, o którym mowa w art. 73 i art. 75.

3. Wypłata świadczenia może być potwierdzona na formularzu, którego wzór określa załącznik B4-I do Konwencji MLC.

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. Zasiłek, 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, z późn. zm.¹⁰⁾).

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.

¹⁰⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1240, 1302 i 1311.

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 poleconej 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 przenosi, 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 żegludowym, który używa statek do przewozu ładunku lub pasażerów 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 zatrudnionemu na tym statku 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 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.¹¹⁾), 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.¹²⁾), obejmujące:
 - 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

¹¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 362, 596, 769, 1278, 1342, 1448, 1529 i 1540, z 2013 r. poz. 21, 888, 1027, 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, 860, 933, 978, 1197, 1217, 1259, 1296, 1321, 1322, 1333 i 1569.

¹²⁾ 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.

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.¹³⁾).

2. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, wystawia 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.

2. Dostęp do obiektów, urządzeń 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.

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

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.

¹³⁾ 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 i 1240.

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 przechowuje się kopię Konwencji MLC, kopię Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., kopię 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 w zakresie określonym w załączniku A5-I do Konwencji MLC.

4. Odmowa wydania certyfikatu następuje w drodze decyzji.

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 bierze się 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 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.
 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.

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, posiada certyfikat wraz z deklaracją albo certyfikat tymczasowy.

2. Statek, o którym mowa w ust. 1, nie może być używany w żegludze, jeśli nie posiada certyfikatu wraz z deklaracją albo certyfikatu tymczasowego.

3. Dla statku o pojemności brutto (GT) mniejszej niż 500 jednostek certyfikat wraz z deklaracją albo certyfikat tymczasowy wydaje się na wniosek armatora.

4. Certyfikat wraz z deklaracją albo certyfikat tymczasowy wydaje się w języku polskim i angielskim.

5. Oryginał certyfikatu wraz z deklaracją albo certyfikatu tymczasowego przechowuje się razem z pozostałymi dokumentami statku i udostępnia na żądanie właściwych władz lub na wniosek organizacji pracodawców i organizacji pracowników.

6. Armator jest obowiązany zapewnić umieszczenie kopii certyfikatu wraz z deklaracją albo certyfikatu tymczasowego na statku, w widocznym i dostępnym dla marynarzy miejscu.

7. Za przeprowadzenie inspekcji i wydanie certyfikatu wraz z deklaracją albo certyfikatu tymczasowego jest pobierana opłata. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

8. Wzór certyfikatu i dołączonej do niego deklaracji oraz wzór certyfikatu tymczasowego określa załącznik A5-II do Konwencji MLC.

Art. 93. 1. Wysokość opłaty za przeprowadzenie inspekcji i wydanie certyfikatu wraz z deklaracją wynosi dla statków o pojemności brutto (GT):

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

2. Wysokość opłaty za przeprowadzenie inspekcji i wydanie certyfikatu tymczasowego wynosi dla statków o pojemności brutto (GT):

- 1) do 500 jednostek – 750 zł;
- 2) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 1000 zł;
- 3) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 1250 zł;
- 4) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 1750 zł;
- 5) 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. 93a. 1. Statek inny niż statek, o którym mowa w art. 92 ust. 1 i 3, podlega inspekcji okresowej warunków pracy i życia marynarzy na statku przeprowadzanej przez organ inspekcyjny, w zakresie określonym w załączniku A5-I do Konwencji MLC. Inspekcję okresową przeprowadza się nie rzadziej niż co 3 lata.

2. Organ inspekcyjny w przypadku uzasadnionego podejrzenia, że statek nie spełnia wymagań dotyczących warunków pracy i życia marynarzy w zakresie, o którym mowa w ust. 1, może przeprowadzić z urzędu inspekcję doraźną.

3. Za przeprowadzenie inspekcji, o której mowa w ust. 1, pobiera się opłatę w wysokości 1000 zł. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

Art. 94. 1. Statek, o którym mowa w art. 92 ust. 1 i 3, 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;
- 4) doraźnej – przeprowadzanej w celu dodatkowej weryfikacji warunków pracy i życia marynarzy na statku.

2. (uchylony)

Art. 94a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, o których mowa w art. 93a i art. 94, mając na uwadze konieczność zapewnienia sprawności przeprowadzanych inspekcji, a także prawidłowej weryfikacji spełniania warunków pracy i życia marynarzy na statku.

Art. 94b. 1. Jeżeli inspekcja odnowieniowa została zakończona w okresie 3 miesięcy przed dniem upływu ważności certyfikatu, nowy certyfikat jest ważny od dnia zakończenia inspekcji przez okres nieprzekraczający 5 lat, licząc od dnia upływu ważności certyfikatu.

2. Jeżeli inspekcja odnowieniowa została zakończona wcześniej niż 3 miesiące przed dniem upływu ważności certyfikatu, nowy certyfikat jest ważny przez okres nieprzekraczający 5 lat, licząc od dnia zakończenia inspekcji.

Art. 95. 1. Warunki pracy i życia marynarzy na statku kontrolują organy inspekcyjne na podstawie 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 i 1240), zwaną dalej „ustawą o Państwowej Inspekcji Pracy”.

2. Kontrola przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy jest przeprowadzana 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. Przeprowadzający kontrolę, o której mowa w ust. 1, 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 przeprowadzania 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. Zakazuje się 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 niezwłocznie 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 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 inspekcji państwa bandery podejmuje wszelkie działania, aby skarga została rozpatrzona na statku.

6. W przypadku nierozstrzygnięcia skargi na statku i nieprzekazania przez kapitana statku skargi do armatora zgodnie z art. 97 ust. 6, organ inspekcyjny 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. 6, 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.

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 dyrektora urzędu morskiego.

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 przepisów 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 przepisów art. 28 ust. 1 i 2, art. 63, art. 64 ust. 2–4, art. 65, art. 67 ust. 2 i 3 oraz art. 69 ust. 2, z tym że przepis art. 63 ust. 3 stosuje się do statków, o których mowa w art. 103;
- 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 przebywania 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. Przepis 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 prowadzenia 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 stosuje się odpowiednio 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, przepis art. 34 stosuje się odpowiednio.

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 żywności i wody pitnej, miejsc przechowywania żywności i wody pitnej, 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 morskigo o okolicznościach, o których mowa w art. 14 ust. 2 pkt 2 i 3;
- 3) nie przedkłada dyrektorowi urzędu morskigo książeczki żeglarskiej podlegającej unieważnieniu;
- 4) nie zawiadamia dyrektora urzędu morskigo, zgodnie z obowiązkiem określonym 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 łodzi;
- 7) nie zapewnia poufności źródła otrzymanej skargi w przypadku złożenia skargi przez marynarza.

Art. 110a. Kto, będąc armatorem:

- 1) uprawia żeglugę z naruszeniem obowiązku, o którym mowa w art. 62b ust. 4, art. 76a ust. 3, art. 76b ust. 4, art. 92 ust. 1 lub 6,
- 2) nie poddał statku inspekcji warunków pracy i życia marynarzy, o której mowa w art. 93a ust. 1

– podlega karze pieniężnej w wysokości od 5000 zł do 10 000 zł.

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 morskigo,
- 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 od 1000 zł do 30 000 zł.

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 wymaganego zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarza lub zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności armatora

– podlega karze grzywny od 1000 zł do 30 000 zł.

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 od 1000 zł do 30 000 zł.

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 uwzględnieniem 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 od 1000 zł do 30 000 zł.

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 od 1000 zł do 30 000 zł.

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 pitnej,
- 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,
- 8) nakłania marynarza, osobę przez niego upoważnioną lub uprawnionego w rozumieniu art. 93 § 4 Kodeksu pracy członka rodziny marynarza do akceptacji świadczenia niższego niż wynikające z art. 73 lub art. 75

– podlega karze grzywny od 1000 zł do 30 000 zł.

Art. 117. 1. Do właściwości organów oraz trybu wymierzania i ściągania kar pieniężnych, o których mowa w art. 110 oraz art. 110a, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2016 r. poz. 2145 oraz z 2017 r. poz. 32, 60, 785, 1215 i 1566).

2. Orzekanie w sprawach o czyny, o których mowa w art. 111–116, następuje na podstawie wniosku pochodzącego od dyrektora urzędu morskiego lub od inspektora pracy, w trybie przepisów ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 395, z późn. zm.¹⁴⁾).

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.¹⁵⁾) w art. 21:

¹⁴⁾ 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, 841, 1186, 1269 i 1549.

¹⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 362, 596, 769, 1278, 1342, 1448, 1529 i 1540, z 2013 r. poz. 21, 888, 1027, 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, 860, 933, 978, 1197, 1217, 1259, 1296, 1321, 1322 i 1333.

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 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 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1569).”.

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 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1569).”.

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, z późn. zm.¹⁶⁾) wprowadza się następujące zmiany:

¹⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1240, 1269 i 1365.

- 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, 1320 i 1336) 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 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 składzie załogi statku lekarza i kucharza, a także zapewnienie bezpiecznej eksploatacji statku.”;

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 pracownicy w rozumieniu przepisów ustawy uchylanej w art. 131 stają się marynarzami w rozumieniu niniejszej ustawy.

Art. 123. Umowy o pracę zawarte z pracownikami na podstawie ustawy uchylanej w art. 131 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. Książeczki żeglarskie wystawione na czas nieokreślony zachowują 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. Książeczki żeglarskie według wzoru określonego w przepisach dotychczasowych mogą być wystawiane 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, certyfikat lub certyfikat tymczasowy dla statku spełniającego wymagania, o których mowa w art. 92 ust. 1.

Art. 128. Agencja zatrudnienia, która w dniu wejścia w życie ustawy posiada dokument uprawniający do kierowania marynarzy do pracy na statkach, może prowadzić pośrednictwo pracy na dotychczasowych zasadach do czasu uzyskania dokumentu, o którym mowa w art. 18 ust. 2, nie dłużej jednak niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy

Art. 129. 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. 131, 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. 130. 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. – 1400,00 zł;
- 3) 2018 r. – 1400,00 zł;
- 4) 2019 r. – 1400,00 zł;
- 5) 2020 r. – 48 300,00 zł;
- 6) 2021 r. – 1400,00 zł;
- 7) 2022 r. – 1400,00 zł;

- 8) 2023 r. – 1400,00 zł;
- 9) 2024 r. – 48 300,00 zł;
- 10) 2025 r. – 1400,00 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. 131. Traci moc ustawa z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 430).

Art. 132. 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 obowiązują w okresie jej obowiązywania.

Art. 133. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.