

## UZASADNIENIE

Projektowana ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji dyrektywy Rady (UE) 2017/159 z dnia 19 grudnia 2016 r. wdrażającej Umowę w sprawie wdrożenia Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa z 2007 r. zawartą dnia 21 maja 2012 r. między Generalną Konfederacją Spółdzielni Rolniczych przy Unii Europejskiej (COGECA), Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) oraz Stowarzyszeniem Krajowych Organizacji Przedsiębiorstw w Sektorze Rybołówstwa w Unii Europejskiej (Europêche) (Dz. Urz. UE L 25 z 31.01.2017, str. 12).

Aktualnie kwestie warunków pracy i życia na statkach morskich, w tym na statkach rybackich, reguluje ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2018 r. poz. 616), zwana dalej „ustawą o pracy na morzu”. Przedmiotowa ustawa implementuje do krajowego porządku prawnego postanowienia 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. 26), zwanej „Konwencją MLC”. Konwencja MLC nie ma zastosowania do statków rybackich, stąd zgodnie z art. 2 pkt 7 ustawy o pracy na morzu, statki te uznaje się za statki niekonwencyjne i przepisy ustawy stosuje się wyłącznie w ograniczonym zakresie (z art. 1 ust. 3). Jednak wobec różnej specyfiki pracy na statkach handlowych i na statkach rybackich, przepisy ustawy o pracy na morzu w sposób nieadekwatny i mało efektywny (mimo wyłączenia stosowania niektórych przepisów) chronią prawa i interesy rybaków oraz regulują stosunki pracy. Problem ten wielokrotnie podkreślany był przez partnerów społecznych.

Wychodząc zatem naprzeciw oczekiwaniom społecznym, celem projektowanej ustawy – obok implementacji przepisów unijnych – jest przede wszystkim kompleksowe uregulowanie w odrębnym akcie prawnym kwestii związanych z życiem i pracą na statkach rybackich, jak również z uprawnieniami rybaków oraz obowiązkami armatorów statków rybackich wobec pracujących na nich rybaków.

Ponadto, projektowana ustawa dostosowuje przepisy krajowe do wymogów Konwencji nr 188 dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 30 maja 2007 r. (Konwencja o pracy w rybołówstwie z 2007 r.) wprowadzając obowiązek posiadania przez statki rybackie

o długości powyżej 24 m dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań przedmiotowej konwencji w zakresie warunków życia i pracy rybaków.

W związku z projektowanymi zmianami konieczne jest również wprowadzenie zmian do ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2018 r. poz. 616) oraz ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181).

Projektowana ustawa reguluje kompleksowo kwestie praw i obowiązków stron stosunku pracy na statkach rybackich o polskiej przynależności, pośrednictwo pracy dla osób poszukujących pracy na tych statkach, wymagania dotyczące dokumentów związanych z pracą na statkach rybackich, warunki pracy i życia rybaków na statkach rybackich o polskiej przynależności oraz ochronę zdrowia i ochronę socjalną rybaków.

Rozdział 1 projektowanej ustawy zawiera przepisy ogólne, w tym definicje pojęć stosowanych w ustawie. W rozdziale tym definiuje się m.in. rybaka, praktykanta, armatora, rybacką umowę o pracę oraz statek rybacki.

W rozdziale 2 projektowanej ustawy określa się minimalne wymagania dla rybaków do pracy na statku rybackim.

Art. 3 nakłada się na rybaków obowiązek posiadania dokumentów potwierdzających kwalifikacje zawodowe, świadectwa zdrowia oraz książeczki żeglarskiej. Artykuł ten określa również minimalny wiek osób zatrudnionych na statkach rybackich oraz dopuszcza możliwość zatrudniania osób młodocianych w celu odbycia praktyki zawodowej.

Zaznaczyć w tym miejscu należy, że projekt, aby nie nakładać na rybaków obowiązku ubiegania się o nowe dokumenty, nie wprowadza nowego wzoru świadectwa zdrowia, ani książeczki żeglarskiej. Nie ustanawia również kryteriów badań, dedykowanych wyłącznie rybakom. Wymogi te byłyby powieleniem już funkcjonujących regulacji w tym zakresie, wynikających z przywołanych wyżej Konwencji STCW i Konwencji STCW-F. Stąd projekt, w art. 3 ust. 1 w zakresie wymogów względem dokumentów, które powinni posiadać rybacy, odsyła do odrębnych przepisów.

Art. 4 stanowi, że zatrudniony rybak musi być zdolny do pracy na statku i posiadać ważne świadectwo zdrowia. Świadectwo zdrowia, jak również zasady jego uzyskiwania oraz kierowania na badania lekarskie są podobne, jak w przypadku marynarzy pracujących na statkach morskich. Stąd w art. 4 – 6 ustanawia się podobne rozwiązania, jak te funkcjonujące

w ustawie o pracy na morzu. W art. 4 określa się zatem, że świadectwo zdrowia wystawione może być jedynie przez uprawnionego lekarza, posiadającego specjalizację w dziedzinie medycyny morskiej i tropikalnej, medycyny pracy, medycyny transportu lub spełniającego dodatkowe wymagania kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 229 § 8 Kodeksu pracy. Świadectwo zdrowia powinno stwierdzać zdolność albo brak zdolności rybaka do pracy na statku rybackim na określonym stanowisku pracy oraz ograniczenia dotyczące zdolności do pracy, w szczególności w odniesieniu do czasu pracy lub zakresu obowiązków, jeżeli takie występują. Okres ważności świadectwa zdrowia co do zasady wynosi 2 lata od dnia wydania. Wyjątek stanowią tu rybacy, którzy nie ukończyli 18 lat – świadectwo zdrowia im wydane ważne jest przez 1 rok oraz rybacy, którzy ukończyli 50 lat, a także rybacy, których stan zdrowia nie pozwala na wydanie dokumentu na okres 2 lat – takim osobom lekarz może wydać świadectwo zdrowa z krótszą datą ważności. Art. 4 stanowi również, że świadectwo zdrowia, na okres nie przekraczający 2 lat, otrzymują także praktykanci i kandydaci do szkół ponadpodstawowych prowadzących kształcenie w zawodzie, dla którego podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2018 r. poz. 996, 1000, 1290 i 1669), przewiduje kształcenie zgodnie z wymogami określonymi w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1995 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1654 i 1655), zwanej "Konwencją STCW-F". Proponowany zapis wynika z procedowanych aktualnie zmian do ustawy *Prawo oświatowe i ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw* (druk sejmowy nr 2861), gdzie zrezygnowano z wymogu posiadania ogólnego świadectwa zdrowia na rzecz morskiego świadectwa zdrowia.

W art. 4 wprowadza się również zasadę uznawalności świadectw zdrowia wydanych za granicą – zgodnie z art. 4 ust. 11 świadectwo zdrowia wydane w innym państwie uznaje się za równoważne ze świadectwem zdrowia wydanym zgodnie z przepisami projektowanej ustawy, jeżeli spełnia zasadnicze wymagania określone w Konwencji STCW.

Nowością w stosunku do aktualnie obowiązujących przepisów dotyczących wydawania świadectw zdrowia jest ustanowienie w art. 4 ust. 2 wymogu rejestracji i wydawania świadectw zdrowia przez uprawnionych lekarzy w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS). Wymóg ten wprowadzony jest w celu usprawnienia nadzoru nad

systemem wydawania świadectw zdrowia dla marynarzy i rybaków, zgodnie z postanowieniami:

- Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i 202, z 1999 r. poz. 286 oraz z 2013 r. poz. 1092), zwanej „Konwencją STCW”,
- Konwencji STCW-F.

W art. 5 natomiast ustanawia się tryb odwoławczy od wydania świadectwa zdrowia. W przepisie tym określa się zatem do kogo i w jakim terminie rybak oraz armator mogą złożyć odwołanie od wydanego świadectwa zdrowia, kto i w jakim terminie rozpatruje to odwołanie, kto ponosi koszty ponownego badania lekarskiego oraz dalsze postępowanie po odwołaniu.

W art. 6 wprowadza się możliwość skierowania rybaka na badania doraźne, jeśli stan jego zdrowia wzbudza wątpliwości. Ustanawia się również możliwość kontynuowania pracy na statku w przypadku utraty ważności świadectwa zdrowia w czasie trwania podróży morskiej. Możliwość ta ograniczona jest do czasu zawinięcia statku rybackiego do najbliższego portu, w którym rybak może uzyskać świadectwo zdrowia, przy czym okres pracy na statku rybackim bez ważnego świadectwa zdrowia nie może przekroczyć 3 miesięcy. W przepisie tym dyrektorowi urzędu morskiego przyznaje się również uprawnienie na zezwolenie rybakowi na pracę bez ważnego świadectwa zdrowia, do czasu zawinięcia statku do portu, w którym rybak może uzyskać świadectwo zdrowia od uprawnionego lekarza, pod warunkiem że okres zezwolenia nie przekracza 3 miesięcy, a świadectwo zdrowia niedawno utraciło ważność.

W rozdziale 3 określa się warunki zatrudnienia i organizację pracy na statku rybackim.

Art. 7 przewiduje, że zatrudnienie na statku rybackim następuje na podstawie rybackiej umowy o pracę. Artykuł ten określa również, że z obowiązku zatrudnienia na podstawie przedmiotowej umowy zwolniony jest armator trudniący się działalnością połowową i osobiście prowadzący czynności na statku rybackim.

Art. 8 określa zasady zawierania rybackiej umowy o pracę oraz informacje, jakie powinny zostać w niej uwzględnione. Przepisy art. 8 stanowią również, że rybak powinien mieć

możliwość zapoznania się z rybacką umową o pracę przed jej podpisaniem oraz konsultacji jej treści z innymi osobami. Zgodnie z przepisem, rybacka umowa o pracę powinna być zawierana na piśmie, przy czym dopuszcza się, by umowa ta miała postać papierową lub elektroniczną.

Art. 9 stanowi, że do rybackiej umowy o pracę powinny zostać dołączone informacje odnośnie procedury składania skarg, stosowanej na statku rybackim, na którym zatrudniony będzie rybak.

W art. 10 określono przypadki, w jakich następuje rozwiązanie rybackiej umowy o pracę oraz uprawnienia rybaka do samodzielnego rozwiązania przedmiotowej umowy.

W art. 11 określono natomiast okresy wypowiedzenia obowiązujące w sytuacji rozwiązywania rybackich umów o pracę oraz przypadki, w których umowy te ulegają automatycznemu przedłużeniu.

Art. 12 określa zasady wypłacania świadczeń i odszkodowań w przypadku rozwiązania rybackiej umowy o pracę w przypadku odmowy pracy na statku rybackim udającym się w podróż morską do strefy konfliktów zbrojnych oraz zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku rybackiego w inny sposób.

W art. 13 określa się elementy składowe i zasady wypłacania wynagrodzenia rybaka. Wskazać w tym miejscu należy, że przepis art. 10 ust. 3 pkt 5 lit. b odnosi się do świadczeń pieniężnych, wypłacanych przez armatora w związku z wykonywaną pracą. W tym właśnie kontekście czytać należy ww. przepis w zakresie dotyczącym wypłaty „innych świadczeń związanych z pracą”. Natomiast „dodatkowe świadczenia armatora na rzecz rybaka”, o których mowa w art. 10 ust. 3 pkt 11 mogą mieć charakter niepieniężny, jak na przykład karty abonamentowe do klubów sportowych, bilety na wydarzenia kulturalne, czy paczki z okazji Świąt Bożego Narodzenia.

Art. 14 określa, że statek rybacki powinien być obsadzony załogą o składzie i kwalifikacjach zapewniających bezpieczną nawigację i prawidłową eksploatację. Ponadto, w artykule tym określa się obowiązki kapitana statku rybackiego oraz rybaków w odniesieniu do przestrzegania zasad bezpieczeństwa pracy i żeglugi. W artykule tym stanowi się również, że armator nie może zabronić kapitanowi statku rybackiego podjęcia decyzji, która ocenie

kapitana, wynikającej z dobrej praktyki morskiej, jest niezbędna do ochrony rybaków lub statku rybackiego oraz do bezpiecznej nawigacji i eksploatacji statku rybackiego.

Art. 15 stwierdza natomiast, że załogę statku rybackiego stanowią rybacy wpisani na listę załogi. W przepisach art. 15 określa się również zasady wystawiania listy załogi oraz dokonywania na niej wpisów. W artykule tym ustanawia się również upoważnienie dla ministra właściwego ds. gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia, w którym określony zostanie wzór listy załogi statku oraz sposób jej wystawiania i dokonywania w niej wpisów, mając na uwadze konieczność zapewnienia prawidłowego prowadzenia ewidencji członków załogi statku rybackiego.

Art. 16 definiuje czas pracy rybaka stanowiąc, że jest to czas, w którym rybak jest obowiązany wykonywać swoje obowiązki na statku zgodnie z rybacką umową o pracę. Przepisy art. 16 stanowią także, że czasem pracy jest również czas, w którym odbywają się zbiórki załogi statku rybackiego, szkolenia, ćwiczenia opuszczenia statku i przeciwpożarowe oraz inne ćwiczenia wymagane postanowieniami umów i przepisów międzynarodowych oraz prawa krajowego.

Art. 17 określa normy czasu pracy na statku rybackim stanowiąc, że średni czas pracy na statku rybackim nie może przekraczać przeciętnie 48 godzin w tygodniu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 12 miesięcy. Ograniczeniem czasu pracy lub czasu odpoczynku jest natomiast maksymalny czas pracy, który nie może przekraczać 14 godzin na dobę oraz 72 godzin na tydzień, lub minimalny czas odpoczynku, który nie może być krótszy niż 10 godzin na dobę oraz 77 godzin na tydzień.

Art. 18 określa natomiast zasady wyznaczania czasu odpoczynku na statku rybackim. Zgodnie z przepisami art. 18 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. W przypadku naruszenia powyższej zasady, rybakowi przysługuje niezwłocznie równoważny odpoczynek, polegający na odpowiednim skróceniu czasu pracy, przy zagwarantowaniu przysługującego rybakowi wynagrodzenia za pracę. Dodatkowo, wszelkie zbiórki, niezbędne ćwiczenia i szkolenia powinny być zarządzane w taki sposób, by w możliwie jak najmniejszym stopniu zakłócać czas odpoczynku i nie powodować przemęczenia rybaka, niezależnie od zapewnienia równoważnego odpoczynku.

Art. 19 stanowi, że praca wykonywana ponad obowiązujące rybaka normy czasu pracy, a także praca wykonywana ponad przedłużony dobowy wymiar czasu pracy, wynikający z obowiązującego rybaka rozkładu czasu pracy, stanowi pracę w godzinach nadliczbowych. Artykuł ten przewiduje jednak dopuszczalność pracy w godzinach nadliczbowych w przypadku konieczności zapewnienia bezpieczeństwa statku, osób na pokładzie lub połowu, w związku z udzieleniem pomocy innym łodziom, statkom lub osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie na morzu. W razie konieczności pracy w godzinach nadliczbowych, rybakowi musi zostać udzielony czas wolny od pracy w takim samym wymiarze, jak praca wykonana w godzinach nadliczbowych. Natomiast w przypadku wykonywania pracy w godzinach nadliczbowych przez kapitana statku rybackiego, zastosowanie mają przepisy art. 151<sup>4</sup> Kodeksu pracy. Ponadto, art. 19 stanowi się, że rybak może zostać zobowiązany do pozostawania w gotowości do pracy, gdy statek oczekuje na manewry, w tym na wyjście w morze, zachodzi konieczność ochrony statku rybackiego, załogi statku rybackiego lub ładunku, gdy wymaga tego organizacja obsługi systemów i urządzeń zautomatyzowanych na statku rybackim lub gdy statek rybacki oczekuje na wyładunek w porcie. Wysokość wynagrodzenia za pozostawanie w gotowości do pracy powinien określać układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub rybacka umowa o pracę.

W art. 20 ustanawia się zasady pracy w czasie akcji ratowniczej. Przepisy art. 20 stanowią, że 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, albo w razie zagrożenia połowu, rybak jest obowiązany, do czasu zakończenia akcji ratowniczej, do wykonywania pracy polecanej przez kapitana statku. Art. 21 określa normy czasu pracy oraz zasady pracy dla młodocianych wykonujących pracę na statku rybackim. Przepisy tego artykułu stanowią, że młodociany może wykonywać pracę przez maksymalnie 8 godzin w ciągu doby dobowej i 40 godzin w tygodniu, przy czym praca ta nie może być wykonywana w porze nocnej, obejmującej okres 9 godzin kolejno następujących po sobie, włączając w to czas między godziną 24:00 a godziną 5:00. Od tych zasad można jednak odstąpić w sytuacji, 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. Dodatkowo, młodocianym rybakom należy zapewnić wystarczający czas na posiłki oraz regularne przerwy w czasie pracy.

Art. 22 ustanawia prawo rybaka do bezpłatnej repatriacji, czyli powrotu ze statku do domu, miejsca, w którym została podpisana rybacka umowa o pracę lub miejsca wskazanego przez siebie w rybackiej umowie o pracę oraz określa przepadki, w których rybakowi przysługuje to prawo.

W art. 23 określa się przypadki, w których koszty repatriacji ponosi armator oraz przypadki, w których to rybak zobowiązany jest sam ponieść koszty powrotu do domu. Przepisy tego artykułu wyszczególniają również, jakie koszty w związku z repatriacją rybaka, pokrywa armator.

Art. 24 stanowi, że przysługujące rybakowi uprawnienia 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 - rybacka umowa o pracę.

Zgodnie z art. 25, armator nie może wymagać od rybaka wpłacenia zaliczki w związku z kosztami repatriacji, potrącać kosztów repatriacji z wynagrodzenia za pracę rybaka, ani też obciążać rybaka kosztami repatriacji w przypadku, gdy rybak rozwiązał rybacką umowę o pracę bez wypowiedzenia, w sytuacji, w której armator dopuścił się ciężkiego naruszenia podstawowych obowiązków wobec rybaka, w szczególności nie zapewnił mu bezpiecznych i higienicznych warunków pracy i życia na statku, wyżywienia i opieki zdrowotnej.

Art. 26 stanowi, że w przypadku, gdy armator statku rybackiego o polskiej przynależności nie podjął działań zmierzających do repatriacji rybaka lub gdy nie pokrył kosztów repatriacji, obowiązek skutecznego sprowadzenia rybaka do domu spoczywa na dyrektorze urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku. Przepisy art. 26 określają również jakie koszty w związku z repatriacją ponosi dyrektor urzędu morskiego, jak również tryb ściągania od armatora kosztów repatriacji poniesionych przez dyrektora urzędu morskiego.

Podkreślić w tym miejscu należy, że zgodnie z art. 63 ust. 2 projektowanej ustawy, przepisy dotyczące repatriacji nie obowiązują na statkach rybackich o długości do 24 m, uprawiających wyłącznie żeglugę krajową.

W rozdziale 4 wprowadza się przepisy dotyczące pośrednictwa pracy dla osób poszukających pracy na statkach rybackich.

Stosownie do art. 27 projektowanej ustawy, usługa pośrednictwa pracy obejmuje pomoc osobom zainteresowanym podjęciem pracy na statku, jak również pomoc armatorom

w poszukiwaniu odpowiednich kandydatów do pracy na statku. Za czynności związane z pośrednictwem pracy nie wolno pobierać bezpośrednio lub pośrednio opłat od osób poszukujących pracy na statkach. Usługi pośrednictwa pracy prowadzą agencje zatrudnienia, o których mowa w ustawie o pracy na morzu oraz powiatowe urzędy pracy.

Zgodnie z art. 28 projektowanej ustawy, pośrednictwo pracy prowadzone przez agencje zatrudnienia jest dobrowolne.

W art. 30 projektowanej ustawy wskazany został zakres działania agencji zatrudnienia dotyczący m.in. przekazywania osobie zainteresowanej podjęciem pracy na statku rybackim informacji o posiadanych ofertach pracy.

W rozdziale 5 określa się warunki pracy i życia na statku rybackim.

Art. 30 projektowanej ustawy ustanawia obowiązki armatora w zakresie zapewnienia właściwych warunków w pomieszczeniach, w których na statku rybackim przebywa załoga, zagwarantowania wyżywienia i wody załodze oraz, o i ile to możliwe, zagwarantowania rybakom innych udogodnień w celu zaspokojenia ich podstawowych potrzeb. W tym artykule przewidziano również upoważnienia dla ministra właściwego do spraw rybołówstwa i ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzeń określających szczegółowe wymagania odnośnie wyposażenia i utrzymania pomieszczeń na statkach rybackich, z uwzględnieniem możliwości spełnienia ww. wymagań na statkach o długości do 24 m, jak również wymagania higieniczne i zdrowotne na statkach rybackich, mając na uwadze wymogi w zakresie konstrukcji i wyposażenia statków rybackich, sprzętu ratowniczego oraz szkolenia załóg i ratowania życia

Art. 31 – 32 nakładają na armatora obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa na stanowiskach pracy oraz wyposażenia członków załogi w środki ochrony indywidualnej oraz w odzież i obuwie robocze.

Zgodnie z art. 33, za przestrzeganie przepisów i zasad bezpieczeństwa i higieny pracy na statku rybackiego odpowiada kapitan, któremu doradza komisja do spraw bezpieczeństwa i higieny pracy na statku rybackim lub przedstawiciel załogi statku rybackiego, jeśli taki został wybrany. W artykule tym określa się również kompetencje komisji doradzającej kapitanowi statku rybackiego.

Art. 34 określa warunki, po których spełnieniu rybak może zostać dopuszczony do pracy na statku rybackim, nakłada na kapitana statku obowiązek zapewnienia rybakowi właściwego przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy na statku rybackim przed dopuszczeniem go do pracy na określonym stanowisku pracy. Przepisy art. 46 obligują również do udostępnienia rybakom instrukcji bezpieczeństwa i higieny pracy na statku rybackim.

Art. 35 określa natomiast zasady postępowania kapitana w przypadku nastąpienia wypadku przy pracy na statku rybackim, obligując go do ustalenia okoliczności i przyczyn tego wypadku oraz do niezwłocznego zawiadania armatora.

Rozdział 6 ustanawia standardy ochrony zdrowia i ochrony socjalnej dla rybaków, które w założeniu mają być podobne do standardów wprowadzonych dla marynarzy, określonych w ustawie o pracy na morzu.

Zgodnie z powyższym, w art. 36 nakłada się na armatora obowiązki zapewnienia rybakowi przebywającemu na statku rybackim lub w porcie innym, niż port polski, dostępu do opieki medycznej oraz pokrycia kosztów ewentualnego leczenia, jeśli koszty te nie są pokrywane ze świadczeń udzielonych na podstawie ustawy z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1938, z późn. zm.) 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).

Art. 37 stanowi, że na statku rybackim powinna znajdować się odpowiednio wyposażona apteczka oraz odpowiednie zaplecze i wyposażenie na potrzeby pomocy medycznej oraz poradnik medyczny zgodny z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Zdrowia. Ponadto, przepisy art. 44 nakładają obowiązek, by statek rybacki odbywający podróż morską trwającą co najmniej 3 dni, posiadający załogę liczącą co najmniej 15 osób, posiadał pomieszczenie szpitalne zapewniające możliwość prowadzenia prawidłowej opieki medycznej. Przepisy art. 44 nakładają również na armatora obowiązek zapatrzenia statku rybackiego w produkty lecznicze oraz wyroby medyczne dostosowane do obszaru pływania tego statku oraz odpowiednie wskazówki odnośnie ich stosowania w języku roboczym stosowanym na statku. Art. 44 precyzuje również, że za prowadzenie apteczki okrętowej

i sprawowanie opieki medycznej na statku rybackim odpowiedzialna powinna być osoba posiadająca przeszkolenie spełniające wymagania Konwencji STCW w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym. Ponadto, rybacy powinni mieć założone karty zdrowia, za których prowadzenie odpowiada kapitan statku rybackiego lub upoważniona osoba.

Apteczka okrętowa, zgodnie z art. 38, powinna być wyposażona, przechowywana, kontrolowana i wymieniana, a jej zawartość ewidencjonowana na zasadach określonych w odrębnych przepisach. Poprzez odrębne przepisy rozumie się tutaj rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 10 grudnia 2015 r. w sprawie *apteczek okrętowych i apteczek medycznych oraz wzoru karty zdrowia dla marynarza na statku morskim* (Dz. U. poz. 2106), które oprócz wymogów dla statków handlowych, określają również wymagania dla statków rybackich w tym zakresie. W artykule tym proponuje się również, by wzór karty zdrowia rybaka (którego nie określa przywołane rozporządzenie) określony został przez minister właściwego do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej.

W art. 39 nakłada się na armatora obowiązek poniesienia kosztów leczenia związanych z chorobą lub uszkodzeniem ciała, wynikłych w okresie zatrudnienia lub powstałych w jego wyniku, jeśli leczenie to nie może zostać sfinansowane w ramach świadczeń udzielanych na podstawie ustawy z dnia 27 sierpnia 2004 r. o *świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1938, z późn. zm.) 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). W przepisie tym określa się również zasady wypłaty odszkodowań w przypadku niezdolności do pracy oraz sprowadzania zwłok rybaka do kraju.

Natomiast przepis art. 40 nakłada na armatora obowiązek posiadania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności w zakresie ponoszenia kosztów związanych z chorobą lub uszkodzeniem ciała rybaka, opieką medyczną z nimi związaną oraz transportem zwłok rybaka do miejsca wskazanego w rybackiej umowie o pracę lub innego miejsca wskazanego w układzie zbiorowym pracy.

Art. 41 stanowi, że rybakowi przysługuje wynagrodzenie za pracę, jeżeli niezdolność do pracy powstała na skutek choroby lub uszkodzenia ciała. Przepis art. 41 określa również daty graniczne, do których armator obowiązany jest wypłacać rybakowi wynagrodzenie za pracę z tytułu niezdolności do pracy powstałej na skutek choroby lub uszkodzenia ciała.

Natomiast art. 42 wskazuje sytuacje, w których rybak nie jest uprawniony do otrzymywania wynagrodzenia za pracę w przypadku doznania uszczerbku na zdrowiu.

Art. 43 i 44 nakładają na armatora obowiązek zabezpieczania rzeczy chorego, rannego lub zmarłego rybaka pozostałych na statku rybackim i przekazania ich członkom rodziny rybaka, oraz wypłaty odszkodowania członkom rodziny zaginionego rybaka.

W rozdziale 7 określa się zasady przeprowadzania inspekcji i kontroli statków rybackich pod kątem spełniania wymogów w zakresie warunków pracy i życia, określonych w ustawie i Konwencji nr 188.

W art. 45 ustanawia się Rybacki Certyfikat Pracy, będący potwierdzeniem spełnienia ww. wymogów oraz określa się zasady jego wydawania oraz utrzymania (lub utraty) jego ważności.

W art. 46 określa się, jakie statki rybackie powinny posiadać Rybacki Certyfikat Pracy oraz sposób, w jaki powinien być on przechowywany i udostępniany na statku.

Art. 47 ustanawia opłaty za przeprowadzenie inspekcji warunków życia i pracy na statku rybackim oraz za wydanie Rybackiego Certyfikatu Pracy. Natomiast art. 48 określa jakim rodzajom inspekcji podlegają statki rybackie, które posiadają Rybacki Certyfikat Pracy.

Art. 49 upoważnia do przeprowadzania inspekcji warunków pracy i życia na statkach rybackich dyrektorów urzędów morskich, na podstawie projektu ustawy oraz organy Państwowej Inspekcji Pracy, zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy (Dz. U. z 2018 r. poz.623). Przepis ten określa również zasady prowadzenia kontroli oraz obowiązki kapitana związane z kontrolą.

W rozdziale 8 określa się procedury wnoszenia i rozpatrywania skarg na statkach rybackich, które są zbieżne z określonymi w ustawie o pracy na morzu.

Art. 50 przyznaje rybakowi uprawnienie do składania skarg w zakresie niezapewnienia właściwych warunków pracy i życia na statku rybackim.

W art. 51 ustanawia się procedurę składania skargi oraz postępowania z nią. Skarga, zgodnie z przepisami tego artykułu, może być złożona przez rybaka osobiście, za pośrednictwem upoważnionej przez niego osoby albo przedstawiciela załogi statku rybackiego, jeżeli został

wybrany, do bezpośredniego przełożonego rybaka lub do kapitana statku. Jeśli skarga została złożona do bezpośredniego przełożonego, rybakowi przysługuje prawo odwołania się od zaproponowanego przez niego rozstrzygnięcia do kapitana statku rybackiego. Jeśli skarga nie może zostać rozstrzygnięta na burcie, kapitan statku rybackiego zobowiązany jest przekazać ją do armatora.

Armator statku rybackiego, zgodnie z art. 52, zobowiązany jest do prowadzenia ewidencji skarg.

Art. 53 umożliwia rybakowi złożenie skargi (niezależnie od skargi złożonej do bezpośredniego przełożonego lub kapitana statku rybackiego) również do dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu, do którego zawinął statek rybacki, oraz do agencji zatrudnienia, za pośrednictwem której rybak podjął pracę na statku rybackim. W takiej sytuacji dyrektor urzędu morskiego zobowiązany jest podjąć działania w celu wstępnej oceny otrzymanej skargi. Jeśli uzna za zasadne, na statku rybackim przeprowadzana jest inspekcja, a inspektor inspekcji państwa bandery powinien podjąć wszelkie działania, aby skarga została rozpatrzona na burcie. Jeśli tak się nie stanie, a dodatkowo – jeśli kapitan statku nie przekazał uprzednio skargi armatora, dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie powiadamia o skardze armatora statku rybackiego, wyznaczając termin na ustosunkowanie się i przekazanie planu działań naprawczych. Jeśli mimo podjętych działań nie udało się rozstrzygnąć skargi, a skarga ta dotyczy zagrożenia życia lub bezpieczeństwa na statku rybackim, dyrektor urzędu morskiego może, w drodze decyzji, zatrzymać statek rybacki w porcie, a o złożonej skardze poinformować właściwe organizacje zrzeszające odpowiednio rybaków lub armatorów oraz Państwową Inspekcję Pracy albo Państwową Inspekcję Sanitarną.

Dodatkowo, w art. 54 stanowi się, że do wnoszenia skarg w zakresie niezapewnienia właściwych warunków pracy i życia na statku rybackim, oprócz rybaków, uprawnione się także organy zawodowe, stowarzyszenia, związki zawodowe oraz osoby zainteresowane bezpieczeństwem statku rybackiego, w tym bezpieczeństwem lub zagrożeniem dla zdrowia rybaków znajdujących się na statku rybackim.

W rozdziale 9 proponuje się nieco odmiennie regulacje w zakresie życia i pracy, odnoszące się do statków rybackich o długości poniżej 24 m. Statki takie, ze względu na specyfikę swojej budowy, jak również ze względu na nieco inny charakter prowadzenia działalności połowowej, nie będą mogły spełnić szeregu wymagań postawionych w projekcie, stąd konieczność doprecyzowania, które przepisy mają do nich zastosowanie.

Zgodnie z art. 55 do stosunków pracy na statkach rybackich o długości poniżej 24 m stosuje się przepisy ustawy dotyczące minimalnych wymagań dla rybaków do pracy na statku rybackim, warunków zatrudnienia i organizacji pracy na statku rybackim, o których mowa w (z wyjątkiem przepisów art. 7-12), warunków pracy i życia na statku oraz ochrony zdrowia i ochrony socjalnej. Ponadto art. 62 stanowi, że statki rybackie o długości poniżej 24 m, które nie odbywają podróży międzynarodowych, zwolnione są z obowiązku stosowania się do przepisów dotyczących repatriacji. Dodatkowo, rybaków zatrudnionych na okres próbny nieprzekraczający 3 miesięcy zwalnia się z obowiązku posiadania książeczki żeglarskiej. Zwolnienie to ułatwić ma dostęp do zawodu rybaka oraz zmniejszyć koszty armatorów związane z ubieganiem się o wydanie książeczek żeglarskich dla osób, które pozostają w zawodzie tylko przez krótki czas.

W rozdziale 10 ustanawia się sankcje w przypadku naruszenia przepisów projektowanej ustawy, związanych z wykroczeniami przeciwko prawom rybaków lub osób poszukujących pracy na statkach rybackich.

Zgodnie z art. 56, za naruszenie regulaminu pracy i przebywania na statku rybackim przez rybaka mogą być stosowane kary porządkowe zgodnie z przepisami Kodeksu pracy, przy czym sprzeciw rybaka rozpatruje kapitan statku rybackiego, a w przypadku gdy naruszenie nastąpiło w porcie będącym siedzibą armatora, sprzeciw rybaka jest rozpatrywany przez armatora. W artykule tym przewidziano też możliwość złożenia przez rybaka w terminie 7 dni od dnia podjęcia przez kapitana statku rybackiego decyzji o odrzuceniu sprzeciwu wobec zastosowanej kary uzasadnionego protestu w tej sprawie do kapitana statku rybackiego. W takim przypadku kapitan statku przekazuje sprawę do rozpatrzenia armatorowi. Projektowane przepisy umożliwiają również ukaranie kapitana statku przez armatora w terminie 30 dni od dnia jego przybycia do siedziby armatora, nie później niż po upływie 9 miesięcy od naruszenia regulaminu pracy i przebywania na statku.

W art. 57 zawarto katalog kar pieniężnych za naruszanie przepisów dotyczących wpisów i adnotacji dokonywanych na liście załogi statku rybackiego, przeprowadzania oceny i dokumentowania analizy ryzyka zawodowego związanego z wykonywaniem pracy na poszczególnych stanowiskach pracy na statku rybackim oraz informowania rybaków o wynikach przeprowadzonej oceny ryzyka zawodowego. Ponadto w ust. 2 ww. artykułu zawarto katalog kar pieniężnych skierowanych do kapitana statku rybackiego m.in. za naruszanie przepisów o rozpatrywaniu skarg dotyczących warunków pracy i życia rybaków

na statku rybackim, za nieprzeprowadzenie kontroli zapasów żywności i wody przeznaczonej do spożycia, miejsc przechowywania żywności i wody przeznaczonej do spożycia, kuchni na statku rybackim oraz sprzętu do przyrządzania i wydawania posiłków, za niezapewnienie przeszkolenia rybakowi w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy na statku rybackim przed dopuszczeniem go do pracy na określonym stanowisku pracy, za nieustalenie okoliczności i przyczyn wypadku przy pracy, za niepowiadomienie armatora o wypadku przy pracy lub podejrzeniu choroby zawodowej na statku rybackim. W ust. 3 wskazano katalog kar pieniężnych skierowanych do osoby, która wydaje marynarzowi świadectwo zdrowia, nie będąc do tego uprawnioną, nie zawiadamia dyrektora urzędu morskiego o fakcie, że statek rybacki, na którym oferowano, nie spełnia wymów Konwencji nr 188, określonych w Rybackim Certyfikacie Pracy, nie zawiadamia dyrektora urzędu morskiego o niemożności wyjaśnienia skargi złożonej przez rybaka, utrudnia rybakowi dostęp do obiektów, urządzeń i udogodnień socjalnych na łądzie, czy nie zapewnia poufności źródła otrzymanej skargi w przypadku złożenia skargi przez rybaka. Maksymalną wysokość kary pieniężnej – dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej – ustalono wzorując się w tym zakresie na art. 56 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2013 r. poz. 934 i 1014), zwanej dalej „ustawą o obszarach morskich”.

Art. 58 przewiduje sankcje dla armatora statku rybackiego o długości powyżej 24 m lub odbywającego podróże międzynarodowe, bez względu na jego długość, za uprawianie żeglugi bez ważnego Rybackiego Certyfikatu Pracy.

W art 59 zawarto katalog kar grzywny skierowanych do prowadzących pośrednictwo pracy, którzy pobrali bezpośrednio lub pośrednio od osoby poszukującej pracy na statku rybackim opłatę za czynności związane z pośrednictwem pracy. W art. 60 ustanawia się kary grzywny związane z naruszeniem zasad m.in. związanych z pokrywaniem kosztów badań lekarskich przeprowadzanych w celu wydania rybakowi świadectwa zdrowia, z niewypłacaniem rybakowi świadczenia lub odszkodowania w przypadku zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku rybackiego, z niepokrywaniem kosztów poniesionych przez rybaka, pozostających w bezpośrednim związku z przesunięciem terminu urlopu wypoczynkowego (lub odwołaniem z urlopu wypoczynkowego). Karze grzywny podlega armator również w przypadku, gdy nie zapewni odpowiednich wymagań określonych w Konwencji 188, jakie powinny spełniać

pomieszczenia pracy, pomieszczenia mieszkalne, rekreacyjne, higieniczno-sanitarne oraz mesy na statku rybackim w zakresie powierzchni, oświetlenia, czystości powietrza, dopuszczalnego hałasu i drgań. Kara grzywny obejmuje również przypadki, gdy armator nie pokrywa kosztów związanych z chorobą lub uszkodzeniem ciała rybaka oraz kosztów opieki medycznej wynikających z tego tytułu oraz nie posiada ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego.

Zgodnie z art. 61 armator lub osoba działająca w jego imieniu, którzy zatrudnią na statku rybackim osobę, która nie ukończyła 18 roku życia (z wyjątkiem młodocianego, który ukończył 16 lat i jest zatrudniony na statku rybackim wyłącznie w celu przygotowania zawodowego), jak również zatrudnią na statku rybaka, nie wpisując go na listę załogi statku rybackiego, podlega karze grzywny. Dotyczy to również sytuacji zatrudnienia rybaka bez rybackiej umowy o pracę albo nieposiadającego odpowiednich dokumentów potwierdzających kwalifikacje zawodowe niezbędne do zajmowania stanowiska na statku rybackim, młodocianego w celu innym niż przygotowanie zawodowe, a także nieposiadającego aktualnego świadectwa zdrowia, z zastrzeżeniem art. 7 ust. 2 i 3, oraz ważnej książeczki żeglarskiej.

Art. 62 dotyczy kary grzywny, której podlega armator lub osoba działająca w jego imieniu, w przypadku m.in. naruszenia przepisów o wymaganej formie i treści rybackiej umowy o pracę, o czasie pracy i odpoczynku marynarza, lub dotyczących procedur rozpatrywania skarg rybaków, określonych w art. 50 i art. 53. Ponadto w ust. 2 ww. artykułu zawarto katalog kar grzywny dotyczących armatora (lub osoby działającej w jego imieniu), który uniemożliwia rybakowi zapoznanie się z treścią rybackiej umowy o pracę przed jej podpisaniem, nie informuje rybaka o warunkach rybackiej umowy o pracę przed jej podpisaniem, nie wypłaca w ustalonym terminie wynagrodzenia za pracę lub innego świadczenia związanego z pracą na statku rybakowi albo uprawnionym członkom rodziny, wysokość tego wynagrodzenia lub świadczenia bezpodstawnie obniża lub dokonuje bezpodstawnych potrąceń, albo nie udziela przysługującego rybakowi urlopu wypoczynkowego lub bezpodstawnie obniża wymiar tego urlopu.

Kara grzywny, zgodnie z art. 63, obejmuje również działania związane z niedokonaniem we właściwym czasie repatriacji, niezapewnieniem, aby stanowiska pracy, maszyny, instalacje

i urządzenia na statku rybackim zapewniały bezpieczne i higieniczne warunki pracy i życia rybaków oraz innych osób znajdujących się na statku, niezapewnieniem rybakowi bezpłatnego wyżywienia i wody przeznaczonej do spożycia, niezapewnieniem rybakowi bezpłatnych środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego zabezpieczających przed działaniem niebezpiecznych i szkodliwych dla zdrowia czynników występujących w środowisku pracy na morzu, niezapewnieniem rybakowi dostępu do opieki medycznej, niezapewnieniem, aby w składzie załogi statku rybackiego znajdował się co najmniej jeden rybak przeszkolony w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym.

Zgodnie z art. 64, w zakresie kar pieniężnych określonych w art. 61 oraz 62, zastosowanie mają odpowiednie przepisy ustawy o obszarach morskich. W pozostałym zakresie, tj. orzekania w sprawach o czyny, o których mowa w art. 59 – 63, stosuje się przepisy ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 1713, z późn. zm.).

W rozdziale 10 wprowadza się konieczne zmiany porządkowe w obowiązujących przepisach:

- ustawie o pracy na morzu,
- ustawie o bezpieczeństwie morskim,
- ustawie Prawo oświatowe,
- ustawie o emeryturach pomostowych.

Ponadto, w związku z wprowadzeniem w projekcie ustawy wymogu rejestracji i wydawania świadectw zdrowia przez uprawnionych lekarzy w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS), w celu zastosowania spójnego podejścia w zakresie wydawania świadectw zdrowia marynarzom, zaproponowano odpowiednią zmianę do ustawy o pracy na morzu, która znalazła się w art. 66 ust. 1 pkt 4 ustawy.

Dodatkowo, projektowana zmiana do ustawy o *pracy na morzu* w art. 66 ust. 1 pkt 5 wskazuje, że jeżeli pomimo pozytywnych wyników inspekcji odnowieniowej nowy certyfikat nie może zostać dostarczony na statek przed upływem ważności certyfikatu, organ inspekcyjny może przedłużyć ważność certyfikatu na okres nieprzekraczający 5 miesięcy. Rozwiązanie to wynika z Poprawek z 2016 r. do Konwencji MLC do Prawidła 5.1 oraz załącznika A5-II do Kodeksu Konwencji MLC, które zostały ratyfikowane przez Rzeczpospolitą Polską w 2018 r. (Dz. U. poz. 2041). Poprawki z 2016 r., a w konsekwencji zmiana ustawy o pracy na morzu w przedmiotowym zakresie dotyczą

kwestii technicznej, polegającej na dostosowaniu zasad inspekcji statków w zakresie Konwencji MLC, do zasad przewidzianych w innych morskich konwencjach międzynarodowych.

Ponadto, w art. 66 pkt 6 lit. b proponuje się dodanie nowego ust. 5 w art. 100 ustawy o pracy na morzu. Zmiana ta wychodzi naprzeciw oczekiwaniom armatorów małych pilotówek i holowników operujących na wodach portowych w krótkich okresach zatrudnienia, gdzie nie ma możliwości zapewnienia wszystkich wymogów ustawy o pracy na morzu. Zmiana ta pozwoli dostosować przepisy ustawy o pracy na morzu do realiów i specyfiki użytkowania statków pilotowych, cumowniczych i holowniczych.

W art. 66 ust. 2 proponuje się uzupełnienie do procedowanego aktualnie projektu ustawy o zmianie ustawy *Prawo oświatowe i ustawy o systemie oświaty oraz innych ustaw* (druk sejmowy nr 2861). Proponowane zmiany dotyczą szkolnictwa morskiego i mają za zadanie podniesienie poziomu kształcenia oraz jego efektywności.

W art. 66 ust. 4 proponuje się zmianę w ustawie z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych (Dz. U. z 2017 r. poz. 664), polegającą na nadaniu pkt 22 w załączniku nr 1 do przedmiotowej ustawy nowego brzmienia – „prace na morskich statkach rybackich”. Aktualne brzmienie przepisu dyskryminuje mechaników okrętowych, niepracujących na pokładzie statku rybackiego i niezajmujących się bezpośrednio połowem ryb.

Rozdział 11 określa przepisy przejściowe i końcowe.

Art. 66 ust. 1 stanowi, że marynarze pracujący na statkach rybackich, w rozumieniu przepisów ustawy o pracy na morzu, stają się rybakami w rozumieniu niniejszej ustawy. Zgodnie z art. 66 ust. 2, praktykanci odbywający praktykę na statkach rybackich, w rozumieniu przepisów ustawy o pracy na morzu, stają się praktykantami w rozumieniu niniejszej ustawy. By nie obciążać rybaków do wymiany dotychczas posiadanych świadectw zdrowia, i nie obciążać ich dodatkowymi kosztami badań, art. 66 ust. 3 przewiduje, że świadectwa zdrowia wydane marynarzom pracującym na statkach rybackich przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność przez czas, na który zostały wydane. Art. 66 ust. 4 i 5 stanowią, że do postępowań o wydanie świadectwa zdrowia rybakom lub praktykantom odbywającym praktyki na statkach rybackich wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy niniejszej ustawy. Art. 66 ust 6 wskazuje, że praktykantami mogą być również uczniowie

dotychczasowych (wygaszanych) szkół ponadgimnazjalnych, którzy kształceni są zgodnie z wymogami Konwencji STCW-F, a świadectwa zdrowia dla nich wydawane mają być na zasadach analogicznych, jak dla uczniów szkół ponadpodstawowych, kształconych zgodnie z wymogami Konwencji STCW-F.

Art. 67 przewiduje, że marynarskie umowy o pracę zawarte, zgodnie z wymogami ustawy o pracy na morzu, z marynarzami pracującymi na statkach rybackich stają się rybackimi umowami o pracę w rozumieniu niniejszego projektu ustawy. Ponieważ zmianom ulegają okresy wypowiedzenia marynarskich umów o pracę, przekształconych w rybackie umowy o pracę zgodnie z projektem, przewiduje się ponadto, że do tych umów, które na dzień wejścia w życie projektowanych przepisów jeszcze się nie zakończyły, stosuje się do okresy wypowiedzenia przewidziane w projekcie, a wynikające z Kodeksu pracy.

Art. 68 stanowi, że umowy zawarte, na podstawie ustawy o pracy na morzu, pomiędzy szkołą lub uczelnią a armatorem, dotyczące praktykantów odbywających praktyki na statkach rybackich, przekształcają się w umowy zawarte między szkołą lub uczelnią a armatorem w celu odbycia praktyki zawodowej przez praktykanta w rozumieniu projektu ustawy.

W art. 69 stanowi się, że rybacy, którzy do dnia wejścia w życie projektowanych przepisów wykonywali pracę w godzinach nadliczbowych otrzymają świadczenia wynikające z przepisów dotychczasowych.

Natomiast art. 70 stanowi, że listy załogi wystawione na statku rybackim zgodnie z ustawą o pracy na morzu przekształcają się w listy załogi wystawione zgodnie projektem ustawy.

W art. 71 przewiduje się, że w sytuacji, gdy koszty leczenia rybaka w przypadku jego choroby lub uszkodzenia ciała ponosi armator statku rybackiego, a leczenie rozpoczęło się przed wejściem w życie przepisów projektowanej ustawy, stosować należy nowe przepisy, jako bardziej korzystne z punktu widzenia poszkodowanego rybaka. Zgodnie z dotychczas stosującą się do rybaków ustawą *o pracy na morzu*, okres ponoszenia kosztów przez armatora w przypadku uszkodzenia ciała lub choroby ograniczony był do 16 tygodni, co wynikało z prawa UE. W przypadku rybaków (w dyrektywie 2017/159) takiego ograniczenia czasowego nie ma. Zasadnym wydaje się więc, by leczenie rozpoczęte przed wejściem w życie projektu mogło być finansowane przez armatora statku rybackiego na zasadach określonych w projekcie.

Art. 72 przewiduje, że każdy statek rybacki, który przebywa w morzu dłużej niż 3 dni oraz ma powyżej 24 m lub uprawia żeglugę międzynarodową, powinien uzyskać Rybacki Certyfikat Pracy w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektu ustawy.

Natomiast art.73 stanowi, że agencje zatrudnienia, świadczące usługi pośrednictwa pracy dla rybaków, mogą wykonywać swoje usługi na dotychczasowych zasadach przez okres nie dłuższy niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektu ustawy.

Art. 74 stanowi, że do dnia 31 sierpnia 2023 r. przepisy tej ustawy oraz ustawy zmienianej w art. 65, dotyczące praktykantów, stosuje się również do uczniów dotychczasowych szkół ponadgimnazjalnych. Zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2016 r. – *Przepisy wprowadzające ustawę - Prawo oświatowe* (Dz.U. z 2017 r. poz. 60, 949 i 2203), do końca roku szkolnego 2022/2023 r. w systemie oświaty będą funkcjonowały szkoły ponadgimnazjalne (czteroletnie technika). Ostatni nabór kandydatów do klas czteroletniego technikum odbędzie się na rok szkolny 2019/2020. Wprowadzenie przepisu zapewnić ma możliwość odbywania praktyk na statkach rybackich i morskich uczniom szkół dotychczasowych szkół ponadgimnazjalnych.

Natomiast art. 75 stanowi, że rybacy, czyli wszystkie osoby pracujące na statku rybackim, bez względu to, czy pracują bezpośrednio przy połowie ryb, czy też zajmują się obsługą siłowni statku rybackiego, na po spełnieniu wymogów określonych w ustawie z dnia 19 grudnia 2008 r. *o emeryturach pomostowych*, nabywają prawo do emerytury pomostowej. Prawo do ubiegania się o emeryturę pomostową przysługuje również marynarzom, którzy pracowali na statkach rybackich w rozumieniu przepisów ustawy o pracy na morzu.

Art. 76 przewiduje się, że w latach 2019-2028 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym projektowanej ustawy wyniesie ok 2,57 mln zł, przy czym w roku 2019 nie przewiduje się wydatków. Wydatki w 2020 r. poniesione zostaną w związku z modernizacją systemu PHISC oraz zatrudnieniem w urzędach morskich dodatkowych inspektorów, którzy będą zajmowali inspekcjami statków rybackich. W latach 2021-28 ponoszone będą wydatki związane z wynagrodzeniem inspektorów.

Art. 77 przewiduje, że ustawa wejdzie w życie 15 listopada 2019 r. Zgodnie bowiem z art. 4 ust. 1 dyrektywy 2017/159, państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania dyrektywy w dniu 15 listopada 2019 r. Wyjątek stanowią art. 4 ust. 2 i art. 65 ust. 1 pkt 4, które wejdą w życie po upływie 2 lat od dnia ogłoszenia. Należy wskazać, że dwuletni okres to czas niezbędny na zaktualizowanie

systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich i wprowadzenie wymogu rejestrowania i wydawania świadectw zdrowia przez uprawnionych lekarzy w tym systemie.

W związku z art. 66 – 68 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. *Prawo przedsiębiorców* (Dz. U. poz. 646) należy zaznaczyć, że projektowana ustawa, nakładając nowe obowiązki na armatorów statków rybackich, będzie miała wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Projektowana ustawa wprowadza wymóg posiadania przez statki rybackie o długości powyżej 24 m lub uprawiające żeglugę międzynarodową, bez względu na długość, nakładając tym samym na armatorów obowiązek poddawania jednostek pływających cyklicznym audytom administracji morskiej.

Projektowana ustawa nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projektowana ustawa nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – *Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204 oraz z 2018 r. poz. 114 i 278).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projektowana ustawa zostanie udostępniona w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Stosowanie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – *Regulamin pracy Rady Ministrów* projektowana ustawa zostanie udostępniona w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.