Gdynia, 15 grudnia 2014 r.

Pani Prof. Dr hab. Dorota Pyć
Współprzewodnicząca Zespołu Trójstronnego ds.
Żeglugi i Rybołówstwa
Podsekretarz Stanu
Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju

Dotyczy: Ustawy o pracy na statkach morskich.

W imieniu Strony Pracowniczej Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego reprezentującej:

1. Federację Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków
2. Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność"
3. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy

chcielibyśmy zwrócić uwagę wszystkich stron dialogu społecznego, odbywającego się w ramach naszego zespołu, na podstawowe – naszym zdaniem – kwestie związane z przygotowaniem takiego projektu ww. ustawy, który mógłby stanowić rzeczywistą bazę do odtworzenia polskiej obecności na morzach i oceanach świata. Projektu, który nie stanowiłby jedynie dokumentu oprawionego w ramki, względnie też skrzętnie ukrytego w archiwach rządowych, lecz użytecznego narzędzia pozwalającego na twórcze skorzystanie z naszego narodowego przysłowia stwierdzającego, że: ***„ląd żywi, a morze bogaci".***

Przechodząc do meritum sprawy chcielibyśmy na wstępie stwierdzić, że w archiwach bieżących Ministerstwa Infrastruktury i rozwoju jest gotowy projekt Ustawy o pracy na polskich statkach morskich zgodny z następującymi przepisami prawa i umów międzynarodowych /ratyfikowanych, podpisanych/ przez Polskę:

1. **Zintegrowana Morska Konwencja MOP z roku 2006 /MLC/.**
2. **Wytyczne Wspólnoty Europejskiej w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego.**
3. **Porozumienie ECSA – ETF.**

Projekt ten wypracowany w trakcie blisko dwuletniej pracy zespołu ekspertów, reprezentujących wszystkie zainteresowane strony, zamknął się, w I kwartale 2009r., minimalnym protokółem rozbieżności pomiędzy stroną marynarską, a armatorską. Rozbieżności te dotyczyły ustalania obsad załogowych statku oraz terminów wysadki w przypadku żeglugi promowej. Strona Rządowa nie zgłosiła żadnych uwag do tegoż protokółu.

Niestety! Projekt ten został jednostronnie odrzucony przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej bez podania jakichkolwiek powodów uzasadniających jego odrzucenie, bądź też sformułowania wniosku o dokonanie w jego tekście jakichkolwiek modyfikacji.

Przedstawione nam, na ostatnim posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa, a następnie przesłany nam kolejny – rządowy – projekt ustawy nie spełnia, naszym zdaniem tak podstawowych priorytetów regulujących pracę na statkach morskich, jak:

1. **Stosunek pracy na statkach winien podlegać prawu polskiemu.**

2. **Pośrednictwo pracy winno w przejrzysty sposób zabezpieczać interesy pracownicze.**

3. **Obsada załogowa statku winna być ustalana w drodze uzgodnień pomiędzy związkami zawodowymi, a armatorem.**

4. **Stosunek pracy na statkach winien wynikać z obowiązkowego dla tej profesji układu zbiorowego pracy.**

5. Należy jasno określić uprawnienia marynarzy, niezależnie od podnoszonej przez statek bandery, do emerytury wynikającej z pracy w tzw. warunkach szkodliwych.

6. Koszty zabezpieczenia społecznego marynarzy winny być poniesione /w odpowiednich – uzgodnionych – proporcjach przez: rząd, armatora i marynarza.

7. Ustawa winna implikować zmiany w ordynacji podatkowej, w części dotyczącej marynarzy, na wzór rozwiązań stosowanych w krajach UE.

8. Ustawa dotycząca pracy na statkach morskich nie może równocześnie regulować pracy na statkach rybackich.

I jakkolwiek, uzgodniony – w roku 2009 – przez wszystkie strony dialogu społecznego, projekt Ustawy o pracy na statkach morskich powinien, naszym zdaniem, przejść stosowną ścieżkę legislacyjną, a dyskusja nad jego ostatecznym kształtem winna dotyczyć jedynie ewentualnych poprawek, to mając na uwadze ważkość poruszanego problemu chcielibyśmy skomentować priorytetowe, dla marynarzy i armatorów, tematy zawarte w przedstawionych nam wcześniej założeniach do ustawy.

Przesyłamy je w formie załącznika do niniejszego pisma.

Za stronę pracowników:

Jacek Dubiński
Współprzewodniczący

Do wiadomości:

Pan Paweł Szynkaruk – współprzewodniczący Zespołu, Prezes ZAP
Kol. Andrzej Kościk – Przewodniczący KSMM I R NSZZ „Solidarność"
Kol. Henryk Poniatowski – Przewodniczący OZZOiM
Pani Monika Niemiec – Butrym – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi
MW

Załącznik

KOMENTARZ STRONY PRACOWNICZEJ DO

WYBRANYCH ZAŁOŻEŃ DO USTAWY O PRACY NA STATKACH MORSKICH

I. Poziomy obsady załogowej

Tematyka obsady załogowej statku poruszona jest w propozycji Ustawy z 14 października 2014 r. w Art. 37.

Artykuł 37

1. Statek powinien posiadać załogę, której skład liczbowy i kwalifikacje zawodowe oraz stan zdrowia zapewniają bezpieczne i higieniczne warunki pracy i życia na statku, prawidłową obsługę urządzeń statku i ładunku, należytą obsługę załogi i pasażerów oraz umożliwiają przestrzeganie przepisów o czasie pracy i odpoczynku na statku.

2. Skład liczbowy i kwalifikacje zawodowe określają przepisy o bezpieczeństwie morskim.

Zarówno sposób podejścia ustawodawcy do zagadnienia obsady załogowej, jak i tekst propozycji [zacytowany powyżej, wyróżniony kolorem niebieskim] spotykają się z dezaprobatą strony pracowniczej. Dotychczasowa praktyka wskazuje, że wnioskowana przez armatora minimalna obsada załogowa, co do której wystawiany jest odpowiedni dokument, nie tylko nie spełnia ale wręcz uniemożliwia spełnianie wymagań MLC 2006.

Tymczasem dotyczący tego zagadnienia tekst w konwencji [Prawidło 2.7, Norma A2.7 oraz Wytyczna B2.7] stanowi że celem jest "**zapewnienie, że marynarze będą pracować na statkach z personelem wystarczającym dla bezpiecznej, zapewniającej ochronę bezpieczeństwa i wydajnej eksploatacji statku".** Już w tym miejscu należy zaznaczyć, że polski tekst MLC,2006 pomija wśród tych celów zagadnienie ochrony bezpieczeństwa (security) statku, chociaż ma ono bezpośredni wpływ zarówno na wymagania stawiane załodze statku jak i na poziom obsady załogowej. Zawierając definicję celów dla Prawidła 2.7, autorzy Konwencji wskazują na znaczenie jakie ma zatrudnienie na statku wystarczającej liczby marynarzy dla zagwarantowania, że jest on eksploatowany bezpiecznie i wydajnie, z uwzględnieniem ochrony i biorąc pod uwagę zmęczenie marynarzy i szczegóły podróży statku.

Jeżeli zachowamy dotychczasowy tekst w propozycji Ustawy, w oparciu o Art. 37.2, armatorzy w oczywisty sposób będą interpretowali, że można eksploatować statek zgodnie z obsadą przewidzianą w dokumencie bezpiecznej obsady załogowej (SMD), co z kolei sprzeczne jest z intencjami MLC 2006. Ustawa uwzględniać musi istnienie, jako minimum, dwóch pojęć: minimalnej obsady bezpiecznej [pozwalającej na przemieszczanie się statku od punktu A do B w warunkach normalnych] oraz obsady operacyjnej, to jest pozwalającej, zgodnie z obowiązującymi przepisami, eksploatować statek bezpiecznie, z zapewnieniem mu wymaganej ochrony i wydajnie.

Poziom obsady załogowej decyduje też o przyjęciu systemu pełnienia wacht. Poza bardzo nielicznymi wyjątkami, system 2-wachtowy nie pozwala w warunkach współczesnej eksploatacji statku na spełnienie wymagań Konwencji odnośnie czasu pracy i wypoczynku. Powinien zatem istnieć wyraźny zakaz stosowania systemu naruszającego postanowienia Konwencji. Oparcie się bowiem wyłącznie na systemie kontroli czasu pracy przewidzianym w Konwencji jest złudne i mylące, ponieważ załogi zmuszane są często do potwierdzania informacji sprzecznych ze stanem faktycznym.

Obsada załogowa powinna też zapewnić bezpieczeństwo statku i przebywających na nim osób w sytuacjach nadzwyczajnych/awaryjnych.

To właśnie z tych powodów Norma A2.7.2 stanowi :

A.2.7.2 Określając, akceptując lub zmieniając poziomy obsadzania statków załogami, właściwa władza weźmie pod uwagę potrzebę minimalizacji nadmiernego czasu pracy w celu zapewnienia wystarczającego wypoczynku i ograniczenia zmęczenia, jak również zasady zawarte w stosownych dokumentach międzynarodowych, szczególnie tych wydanych przez Międzynarodową Organizację Morską dotyczących poziomów obsadzania załogą statków.

Zatem, rozpatrywania poziomu obsady załogowej wyłącznie na podstawie przepisów o bezpieczeństwie morskim, jak się to przewiduje w Art. 37.2 projektu Ustawy, niezgodne jest nie tylko z duchem, ale także z literą MLC 2006. Ważne jest też odesłanie do międzynaro-dowych dokumentów, zwłaszcza IMO. Strona pracownicza, niejako uprzedzając reakcje usta-wodawcy, zwraca uwagę ,że nie mówi się w tym miejscu o "instrumentach", ale o "dokumen-tach". Nie zgodzimy się zatem na odpowiedź, że nie istnieje instrument, np. konwencja, za-wierający zobowiązujące postanowienia dotyczące obsady załogowej. W chwili obecnej, za-sadniczym dokumentem IMO w tej sprawie jest Rezolucja Zgromadzenia A.1047(27), wraz
z załącznikami.

Istotnym do uwzględnienia dokumentem IMO jest też Okólnik MSC/Circ.1014 z 12 czerwca 2001 roku zawierający Wytyczne dot. minimalizowania i zarządzania zmęczeniem. Czytamy w nim m.in. :

….3. Wnosi się do Rządów Członkowskich o:

.1 zwrócenie uwagi na niniejsze wytyczne swym Administracjom morskim i odnośnym organizacjom branżowym oraz wszystkim innym stronom mającym bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo statku;

.2 wykorzystanie niniejszych wytycznych jako podstawę do tworzenia rozmaitego typu narzędzi rozpowszechniania informacji podanych w wytycznych (takich jak ulotki, moduły szkoleniowe video, seminaria i warsztaty, etc.); oraz

3. uwzględnianie wytycznych przy ustalaniu minimalnej bezpiecznej obsady. ….

Pkt 3.3 zawiera bezpośrednie odesłanie Rządów Członków do uwzględniania wytycznych przy ustalaniu "optymalnej bezpiecznej obsady".

Twórcy MLC 2006 nie ograniczają się do dokumentów IMO. Zatem, jeśli inne dokumenty międzynarodowe także zajmują się zagadnieniami mającymi wpływ na obsadę załogową, powinny także zostać uwzględnione.

W urzędowym tłumaczeniu MLC 2006 zamieszczony jest następujący tekst Normy A2.7.1:

1. Każdy Członek będzie wymagać, by wszystkie statki podnoszące jego banderę posiadały odpowiednią liczbę zatrudnionych marynarzy w celu zapewnienia bezpiecznego i wydajnego funkcjonowania statku z przykładaniem odpowiedniej troski do bezpieczeństwa. Każdy statek będzie posiadał załogę, która jest odpowiednia w zakresie liczby i kwalifikacji, aby zapewnić bezpieczeństwo statku i jego personelu, we wszystkich warunkach operacyjnych, zgodnie z dokumentem stwierdzającym minimalne obsadzenie statku załogą lub jego ekwiwalentem, wydanym przez właściwą władzę i spełnić normy zawarte w niniejszej Konwencji.

Tłumaczenie zawiera pewne niedoskonałości mogące prowadzić do nieodpowiedniego interpretowania intencji zawartych w tym artykule. Po raz kolejny pomieszane jest zagadnienie bezpieczeństwa i ochrony bezpieczeństwa (safety/security). Próba bardziej dokładnego przetłumaczenia wersji oryginalnej (angielskiej) prowadzi do następującego tekstu :

1. Każdy Członek będzie wymagać, aby wszystkie statki podnoszące jego banderę dysponowały dostateczną liczbą marynarzy celem zagwarantowania, że są one bezpiecznie i wydajnie eksploatowane, z należytym uwzględnieniem ochrony bezpieczeństwa. Każdy statek powinien być obsadzony załogą, która jest odpowiednia, w zakresie rozmiaru i kwalifikacji, dla zagwarantowania bezpieczeństwa i ochrony statku i jego personelu, we wszystkich warunkach operacyjnych, zgodnie z dokumentem minimalnej bezpiecznej obsady lub jego ekwiwalentem, wydanym przez właściwą władzę oraz spełniania norm zawartych w niniejszej Konwencji.

Wyraźne odniesienie się w MLC, 2006 do zagadnień ochrony stanowi wskazanie, że przy ustalaniu obsady załogowej należy też odpowiednio uwzględnić postanowienia Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statku i Obiektu Portowego (Kodeksu ISPS). Mamy więc kolejne wskazanie, że błędne jest założenie zawarte w Art. 37.2 proponowanej Ustawy.

Konwencja nie przewiduje specyficznej formy prawnej wdrożenia postanowień dotyczących obsady załogowej, jednak musi to być forma obowiązkowa w oparciu o krajowy system prawny. Wydaje się, że proponowana Ustawa jest najwłaściwszą formą kompleksowego uregulowania zagadnienia obsady załogowej, zgodnie z MLC 2006.

Część projektowanej Ustawy zajmująca się obsadą załogową powinna też przewidywać sytuację nagłego, nieprzewidzianego zmniejszenia składu obsady załogowej, niezależnie od przyczyn. Istnieje szereg przykładów takiej sytuacji: choroba, wypadek, repatriacja z powodów dyscyplinarnych, niemożliwość zaokrętowania zmiennika itd. W tej sytuacji projekt Ustawy powinien przewidywać tryb postępowania: jak długo może maksymalnie trwać niedobór obsady, jak wynagradzać pozostałych marynarzy przejmujących na siebie część obowiązków osoby nieobecnej itd. W chwili obecnej Ustawa nie zawiera uregulowań w tym zakresie, co stanowi poważne niedopatrzenie.

Po uwzględnieniu wszystkich zamieszczonych powyżej komentarzy, Strona pracownicza proponuje wprowadzenie następującej regulacji poziomów obsady załogowej:

Obsada załogowa

Art.XX.1 Statki muszą dysponować dostateczną liczbą marynarzy dla zagwarantowania, że są one eksploatowane bezpiecznie, wydajnie i z należytym uwzględnieniem ochrony ich bezpieczeństwa. Każdy statek obsadzony musi być odpowiednią załogą, z punktu widzenia jej rozmiaru i kwalifikacji, dla:

a. zagwarantowania bezpieczeństwa i ochrony statku i jego personelu, we wszystkich warunkach eksploatacyjnych, zgodnie z dokumentem bezpiecznej obsady załogowej lub według wskazania [dodać organ];

b. zapewnienia zgodności z normami przewidzianymi w [dodać tytuł niniejszej Ustawy] i/lub postanowieniami mającego zastosowanie układu zbiorowego pracy [*Prawidło 2.7, ust.1 ; Norma A2.7 ust. 1]*

2. Na wniosek armatora, po konsultacji z organizacją marynarzy, [dodać organ] określi albo zatwierdzi lub zrewiduje, poziom obsady załogowej, uwzględniając potrzebę unikania lub minimalizowania nadmiernego czasu pracy dla zagwarantowania odpowiedniego czasu odpoczynku, zasad przewidzianych w mających zastosowanie dokumentach międzynarodowych, zwłaszcza zaś pochodzących od Międzynarodowej Organizacji Morskiej, na temat poziomów obsady załogowej [*Prawidło 2.7 , ust.1 ; NormaA2.7 ust. 2*], oraz wszystkich wymagań dotyczących wyżywienia i służby żywnościowej zawartych w [dodać tytuł niniejszej Ustawy] [Norma A2.7 ust.3].

3. Określenie, zatwierdzenie lub rewizja składu obejmuje sprawdzenie zgodności obsady załogowej z wymaganiami dokumentów międzynarodowych, zwłaszcza wydanych przez IMO, dotyczących obsady załogowej. [Takie sprawdzenie obejmuje między innymi zgodność z Rezolucją A.1047(27) oraz Wytycznymi z Okólnika IMO MSC /Circ.1014]

4. Rozpatrywane muszą być skargi dotyczące poziomów obsady załogowej. [Dodać organ] musi utrzymywać skuteczny mechanizm badania i rozstrzygania takich skarg, z udziałem przedstawicieli organizacji armatorów i marynarzy. [Dodać organ] poinformuje organizacje armatorów i marynarzy o sposobie zorganizowania takiego mechanizmu oraz

o zasadach jego postępowania. Decyzje arbitrażowe przekazywane są zainteresowanym stronom na piśmie. [Wytyczna B2.7]

5. W przypadku nie uzyskania porozumienia w ramach konsultacji przewidzianych w ust. 2, strona tych konsultacji wnosi skargę w trybie przewidzianym w ust. 4.

6. Organizacja marynarzy, na wniosek własny albo z upoważnienia delegata załogowe-go może wnieść wniosek do organu przewidzianego w ust. 4 o dokonanie rewizji aktu-alnego poziomu obsady załogowej. Wniosek w tej sprawie wymaga szczegółowego uzasad-nienia. Organ arbitrażowy ma 30 dni na rozpatrzenie takiego wniosku, licząc od daty jego złożenia.

7. Na statkach objętych [dodać tytuł niniejszej Ustawy] stosuje się system 3-wachtowy. W przypadkach szczególnie uzasadnionych armator może wystąpić do [dodać organ] u umożliwienie zastosowania innego systemu pełnienia wacht, na określonych warunkach i określony czas. Odstępstwo musi być skonsultowane z organizacją marynarzy, a w razie nie uzyskania porozumienia zastosowanie ma arbitraż przewidziany w ust.4.

8. Na statkach [dodać tytuł niniejszej Ustawy] nie zezwala się na 1-osobową wachtę na mostku w godzinach od zmroku do brzasku. O obsadzie mostka we wszystkich pozostałych okolicznościach decyduje kapitan.

9. W przypadku nagłego zmniejszenia się poziomu obsady załogowej, niezależnie od powodu, armator ma obowiązek uzupełnienia stanu załogi w kolejnym porcie zawinięcia, albo w terminie nie przekraczającym 14 dni. Przez ten czas, obowiązki osoby/osób nieobecnych sprawowane są przez pozostałych członków załogi z tego samego działu dysponujące odpowiednimi kwalifikacjami.

10. W sytuacji opisanej w ust. 7, wynagrodzenie zasadnicze nieobecnego marynarza/marynarzy dzielone jest na pozostałych marynarzy w dziale osoby/osób nieobecnych. Rozkład takiego wynagrodzenia dodatkowego zatwierdzany jest przez związek będący stroną układu zbiorowego, a w przypadku jego braku przez delegata załogowego.

11. Armator zobowiązany jest do zweryfikowania poziomu obsady załogowej, w konsultacji z organizacją marynarzy, kiedy przewidywane jest skierowanie statku do strefy podwyższonego ryzyka, strefy działań wojennych itp., albo kiedy w sposób zasadniczy ulega zmianie wzorzec uprawiania żeglugi. O ile zmiana taka przewidywana jest na okres nie przekraczający 6 miesięcy, nie wymaga ona zgłaszania organowi o jakim mowa w ust. 2

12. Pływające brygady remontowe nie wchodzą w skład obsady załogowej w rozumieniu niniejszego artykułu.

Ustalanie poziomów obsady załogowej wymaga szczególnie pieczołowitej regulacji, ponieważ koszty załogowe stanowią istotny element kosztów eksploatacyjnych statku, wobec czego armatorzy wykazują skłonność zarówno do wnioskowania o minimalny poziom obsady

załogowej jak i przekonywania zainteresowanych organów, że niski poziom wystarczający jest do bezpiecznej eksploatacji statku. Udział organizacji marynarzy w procesie ustalania poziomów obsady jest w tej sytuacji niezbędny.

Dodatkowym argumentem przemawiającym za zwróceniem szczególnej uwagi na ustalanie poziomów obsady załogowej jest narastające obciążenie pracami administracyjnymi. Chociaż dotyczy to głównie oficerów, wpływa w sposób zasadniczy na bezpieczeństwo statku i jego personelu.

Regulacje zamieszczone w ust. 7 oraz 8 zamieszczono w artykule dotyczącym obsady załogowej, ponieważ:

a) związane są bezpośrednio z liczbą członków załogi na statku,
b) postanowień w tej sprawie nie ma w żadnym innym miejscu projektu ustawy,
c) regulacje mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo i ochronę statku.

Podobne uzasadnienia dotyczą postanowienia w ust. 12. Ponadto, coraz powszechniejsze jest zastępowanie załóg (których liczba członków ustalana jest w ramach obsady załogowej) pływającymi brygadami remontowymi, które faktycznie wypełniają funkcje załogi dysponując do tego odpowiednimi świadectwami, ale z pominięciem przepisów dotyczących wynagrodzeń (tania siła robocza) oraz pozwalając na zmniejszania obsady załogowej. Regulacja przewidziana w ust. 12 stanowi, że brygada remontowa płynąca na statku traktowana musi być jako "nad etaty".

II. Opinia w sprawie propozycji zmian w przepisach dotyczących pośrednictwa pracy dla marynarzy w projekcie ustawy o pracy na statkach morskich z dnia 28 października 2014 roku.

Rozdział 3 „pośrednictwo pracy”

Na początku chcemy poinformować, iż nasze propozycje wychodzą z kilkudziesięcioletniego doświadczenia w rozwiązywaniu problemów polskich marynarzy pracujących dla armatorów zagranicznych. Chcemy, aby nasze uwagi zostały odebrane jako praktyczne rady, które pozwolą lepiej zabezpieczyć warunki zatrudnienia i możliwość dochodzenia praw pracowniczych przez polskich marynarzy.

Uważamy, iż ten rozdział ustawy powinien spełniać 3 zasadnicze cele:

1. Zabezpieczenie obywateli marynarzy przed nadużyciami płynącymi ze strony pracodawców.
2. Wprowadzenie przejrzystości w ustawodawstwie krajowym i usprawnienie systemu pośrednictwa tak, aby armatorzy zagraniczni przychylnie spoglądali na polskich pracowników.
3. Dostosowanie przepisów krajowych do wymogów konwencyjnych.

Niezależnie od tego co zostanie zapisane w ustawie, to ustawodawca powinien dopilnować, aby bez problemów można było egzekwować wszystkie zapisy.

Organ Inspekcyjny – w ustawie należy dokładnie wskazać kto dokonuje inspekcji i jakie ma uprawnienia. Do tej pory zwracaliśmy się do oddziałów Państwowej Inspekcji Pracy, lecz ten organ nigdy nie mógł wyjść poza sprawdzenie umowy o pośrednictwo pracy czyli praktycznie nie miał żadnego przełożenia na pracodawcę zagranicznego. Nawet jeżeli pracodawca zagraniczny łamał polskie prawo, to żaden polski organ inspekcyjny nie miał możliwości wystąpienia do pracodawcy.

Wnioskujemy, aby polskie organy inspekcyjne miały podpisane z ich odpowiednikami we wszystkich państwach członkowskich umowy dwustronne o współpracy w zakresie kontroli i egzekwowania praw pracowniczych.

Dalej wnioskujemy, aby ustawodawca nadał Organom Inspekcyjnym uprawnienia, które pozwolą na skuteczne wykonywania przez nie zadań związanych z zatrudnieniem w podmiotach zagranicznych za pośrednictwem polskich pośrednictw pracy.

Archiwizacja dokumentacji związanej z zatrudnieniem - wnosiliśmy nasze uwagi do Ministerstwa Pracy i Polityki społecznej w zakresie archiwizacji dokumentów z działalności pośrednictw pracy. Obecnie mamy sytuację, iż pośrednik może zamknąć działalność z dnia na dzień i w świetle prawa usunąć wszelką dokumentację. MPiPS potwierdziło naszą wersję i zaleciło, abyśmy się zwrócili o uregulowanie tego problemu w zapisach nowej ustawy o pracy na statkach morskich. Tak też czynimy.

W projekcie ustawy przywołuje się następujące dokumenty, które są w posiadaniu pośrednictwa pracy:

1. Oferta pracy na statku, otrzymywana przez pośrednika od armatora.
2. Projekt marynarskiej umowy o pracę – załączniki.
3. Pisemne oświadczenie (zobowiązanie) armatora.
4. Umowa pośrednika z marynarzem wg art. 85
5. Umowa pośrednika z armatorem wg. art. 85
6. Wykaz osób, które podjęły pracę za pomocą pośrednictwa pracy, w tym okresy zatrudnienia.

Naszym zdaniem kilka z powyżej wymienionych dokumentów powinno podlegać ochronie i archiwizacji z następujących względów:

- oferty pracy na statku i pisemne oświadczenia armatora zawierają informacje dotyczące ubezpieczenia społecznego, warunków ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków, warunki zatrudnienia. Z obecnego doświadczenia wynika, iż marynarze w przeważającej ilości nie są właściwie zaopatrywani w tego typu dokumenty co uniemożliwia późniejsze prowadzenie roszczeń pracowniczych w tym także postępowań sądowych,

– pośrednictwo pracy prowadzi wykaz historii zatrudnienia, który jest niezbędny w przypadku dochodzenia praw emerytalnych,

Wnioskujemy, aby pośrednictwo pracy miało obowiązek przechowywania wszelkiej dokumentacji związanej z zatrudnieniem przez okres prowadzenia działalności. Dodatkowo ustawodawca powinien rozwiązać problem z dalszą archiwizacją. Uważamy, iż dokumenty związane z zatrudnieniem i wskazane w ustawie były przechowywane na takich samych zasadach jak wszystkie inne dokumenty pracownicze są przechowywane w Polsce.

Zwracamy uwagę, iż pośrednictwa pracy dla marynarzy wysyłają polskich obywateli do pracy zarówno w krajach członkowskich jak trzecich, w których Polska nie ma właściwie rozeznanych przepisów, jak i organy inspekcyjne nie mają żadnego przełożenia.

Dodatkowo wnioskujemy, aby wśród dokumentów dostarczanych przez armatora powinna także znajdować się kopia polisy ubezpieczeniowej załogi statku/marynarza. Ten dokument także powinien podlegać archiwizacji.

Audyt dodatkowy (Pkt.3.) - proponujemy, aby niewywiązanie się armatora z postanowień konwencji MLC było także podstawą do przeprowadzenia audytu.

III. Opinia w sprawie propozycji zwolnienie z opodatkowania marynarzy pracujących na statkach podnoszących polską banderę po przepracowaniu na nich 183 dni.

Dotyczy projektu ustawy o pracy na morskich statkach handlowych, rozdział 12, art.119 „W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz.U. z 2012 r. poz 361, z późn. zm. w art. 21 w ust. 1 dodaje się pkt 23c w brzmieniu: „dochody marynarzy z tytułu zatrudnienia na statkach morskich o polskiej przynależności eksploatowanych w żegludze międzynarodowej, po przepracowaniu na nich poza terytorium rzeczypospolitej dłużej niż 183 dni w roku podatkowym”.

Zwolnienie polskich marynarzy pracujących na statkach pod polską banderą jest jak najbardziej zgodne w wytycznymi i zaleceniami UE i EKES. Jednakże chcemy zaznaczyć fakt, iż naszym zdaniem pozostali polscy marynarze pracujących na statkach innych bander powinni mieć możliwość skorzystania z takich samych przywilejów.

Ulgi i zwolnienia idące w kierunku morskim, akceptowane przez UE, mają na celu spełnienie dwóch głównych zadań. Zdjęcie z armatorów dodatkowych kosztów występujących na statkach bander UE w celu zachęcenia do powrotu pod bandery członkowskie. Drugim niemniej ważnym zadaniem jest wspomożenie zwodu marynarza w UE, który nieustannie zanika.

Jako związek zawodowy reprezentujący polskich marynarzy skupiamy się głównie na drugim zadaniu. Uważamy, iż zwolnienie z obowiązku podatkowego jedynie marynarzy pracują-

cych pod polską banderą jest krzywdzące. Nie widzimy żadnych podstaw, aby takie przywileje były skierowane tylko w stronę jednej części naszej grupy zawodowej.

1. Marynarze, którzy pracują na statkach towarowych podnoszących polską banderę nie są zatrudnieni przez polskich pracodawców.
2. Statki podnoszące polską banderę w wielu przypadkach nie są polską własnością. Dla przykładu możemy podać prom kursujący pomiędzy Polską i Szwecją, „Nils Dacke" będący własnością niemieckiego armatora TT-Line.

Dalej, jako marynarze wykonujący pracę na statkach operujących na całym świecie, pracujemy z różnymi narodowościami. Jest nas jak podano OSR blisko 35.000. Po raz kolejny chcemy podkreślić, iż:

- pracodawcy mają pełną dowolność w wyborze załóg. Mogą zatrudniać wszelkie narodowości,
- pracodawcy mogą zatrudniać nas przed spółki tworzone w każdym kraju tego świata na zupełnie dowolnych warunkach, w większości nie podlegających żadnej kontroli, a następnie wysyłać do pracy pod polską banderą,
- prawie wszyscy jesteśmy pozbawieni ubezpieczeń społecznych. Paradoksem jest to, iż nawet na statkach towarowych polskiej bandery, żaden z marynarzy nie jest objęty ubezpieczeniem społecznym, co jest powszechnie akceptowane przez instytucje państwowe,
- poprzez zmiany w prawie, nieprzemyślane i nieprzekonsultowane zmiany w umowach o unikaniu podwójnego opodatkowania marynarze kontraktowi stracili blisko 3.000 miejsc pracy u armatorów norweskich. W związku z wejściem polski do UE (nic w tym złego), straciliśmy blisko 1.000 miejsc pracy pod banderą holenderską. Tak reaguje rynek na chaos.
- światowy kryzys z ubiegłych lat bardzo mocno odcisnął się na armatorach, którzy szukają oszczędności we wszystkich dziedzinach także w kosztach załogowych stanowiących znaczący koszt eksploatacji statku,

Naszym zdaniem wprowadzenie propozycji opisanej wcześniej bez trójstronnych uzgodnień jest bardzo niebezpieczne i niewłaściwe. Poniżej przytaczamy kilka szczegółów, których naszym ustawodawca nie przewidział.

a. Czy marynarz, który zachoruję na 2 lub 3 tygodnie i nie zdobędzie 183 dni będzie musiał zapłacić pełny podatek?
b. Czy marynarz, któremu odmówi się wyjazdu i straci pracę to dodatkowo będzie musiał zapłacić pełny podatek?
c. Czy marynarz, który ulegnie wypadkowi na statku i nie będzie mógł przepracować 183 dni będzie musiał zapłacić pełny podatek?

d. Czy marynarz zatrudniony na statku pod polską banderą przez pracodawcę zagranicznego, w tym także z kraju trzeciego, też zostanie zwolniony z opodatkowania po przepracowaniu 183 dni?
e. Czy obcokrajowcy pracujący na statkach pod polską banderą przez ponad 183 dni w roku będą zwolnieni z płacenia podatku?
f. Praca to także szkolenia. Czy marynarz, który np. będzie podnosił swoje kwalifikacje (od kilku tygodni do kilku miesięcy) co wiąże się także z utratą dochodów, będzie musiał dodatkowo jeszcze zapłacić podatek?
g. Czy marynarz pracujący 184 dni będzie zwolniony całkowicie z podatku a marynarz pracujący 182 dni będzie musiał zapłacić 32%? Zauważamy tutaj mocną niesprawiedliwość społeczną.
h. Częścią pracy marynarzy jest dojazd do miejsca pracy, który w systemie regularnej pracy może wynosić nawet do kilku tygodni w ciągu roku. Jak zliczyć takie dni?
i. Czy marynarz przechodzący na emeryturę w danym roku podatkowym, który nie uzbiera 183 dni będzie też musiał zapłacić pełny podatek?
j. Jak potraktować marynarzy, którzy pracowali w danym roku pod innymi banderami i w pewnym momencie przechodzą pod polską banderę? Armatorzy mogą mieć foty mieszanych bander. Marynarz jest jeden, polski a armatorzy z całego świata.
k. Wiele innych.

Podstawowe pytanie. Kto odnosi korzyści ze zwolnienia z podatku dochodowego marynarzy? Marynarz czy armator?

Głównie armator – to był powód wyflagowania wszystkich statków handlowych polskich armatorów z polskich pod „wygodne" bandery. Armator polski, brytyjski czy niemiecki musi płacić wynagrodzenia rynkowe (światowe). W innym przypadku nie znajdzie pracowników. Jeżeli pod innymi banderami podatek jest 0, a pod polską mało przemyślany system z wieloma znakami zapytaniami, nikt nie zaryzykuje powrotu pod polską banderą.

Marynarz – poprzez zatrudnienie w oparciu o polskie prawo pracy będzie posiadał bezpieczny system zatrudnienia. Będzie mógł konkurować z innymi narodowościami na globalnym rynku pracy.

Przypominamy, iż jest jeszcze jedna strona która czerpie korzyści z rejestracji statków pod polską banderą. PAŃSTWO. Rejestracja statków niesie wpływy do budżetu, jaki daje zatrudnienie w administracjach morskich.

UE zezwala na całkowite zdjęcie podatków z marynarzy. W wielu przypadkach nawet zaleca takie działania dla ratowania bander krajowych i utrzymania morskiego know-how.

Naszym zdaniem celem ustawodawcy powinno być wznowienie procesu rejestracji statków handlowych pod polską banderą, jak i zwiększenie konkurencyjności polskich ma-

rynarzy na międzynarodowym rynku pracy. Nie zgadzając się na okupienie tego procesu kosztem marynarzy jesteśmy na stanowisku, iż polski obywatel zatrudniony na podstawie marynarskiej umowy o pracę powinien być objęty zerową stawką podatkową.

IV. Emerytury marynarzy.

Jedną z kluczowych kwestii dla reprezentujących marynarzy związków zawodowych jest rozstrzygnięcie w projektowanej ustawie o pracy na statkach morskich sprawy wieku emerytalnego i prawa do uzyskania świadczenia emerytalnego. Na dzisiaj kwestia ta jest regulowana nie tylko że przez różne akty prawne, ale także akty prawne różnego szczebla: od szczebla ustawy poczynając, a na rozporządzeniu kończąc. Jakie perturbacje rodzi taka sytuacja wiedzą tak naprawdę jedynie sami zainteresowani marynarze, szczególnie, gdy dodać do tego niezrozumiałą niechęć ZUS do respektowania prawomocnych orzeczeń sądów różnych instancji, z Sądem Najwyższym włącznie. Sprawa ta była niejednokrotnie podnoszona przez stronę pracowniczą Zespołu Trójstronnego. Niestety autorzy projektu z uporem godnym lepszej sprawy odrzucają ten temat pozostawiając go nadal do rozstrzygnięć sądowych.

Wydaje się, że bezspornym jest fakt, iż praca na statku morskim jest pracą w warunkach szczególnych. Dla wpisania na listę załogi marynarz musi sprostać warunkom zdrowotnym wykraczającym poza normy obowiązujące dla większości zawodów na lądzie, a po ukończeniu 50 roku życia musi przechodzić badania zdrowotne corocznie. W odróżnieniu od przedstawicieli innych zawodów członek załogi statku morskiego charakterem swej pracy jest zmuszony do spędzania w miejscu pracy swego dobowego, tygodniowego, a nawet kilkumiesięcznego czasu wolnego. Miesięczna liczba godzin pracy dopuszczana normami osiąga 330 godzin, czyli przeciętnie 11 godzin dziennie. Co daje w efekcie o 163 godziny więcej niż średnio miesięczna norma, która np. w 2014 roku wynosiła 166,67 godziny miesięcznie. Można zatem odpowiedzialnie powiedzieć, że marynarz w ciągu miesiąca „wypracowuje" dwumiesięczną normę lądowego czasu pracy. Zresztą, nie pora i nie miejsce dla prezentowania, a raczej przypominania tutaj argumentów strony związkowej.

Oświadczamy stanowczo, że bez rozstrzygnięcia w projektowanej ustawie obydwu wspomnianych na wstępie tego akapitu kwestii nie będzie zgody marynarskich związków zawodowych dla wprowadzenia tej regulacji w ogóle. Rząd będąc z jednej strony projektodawcą i promotorem takich ułomnych rozwiązań, a z drugiej mając większość parlamentarną będzie musiał wziąć na siebie wyłączną odpowiedzialność za konsekwencje takiego zaniechania.

V. Zabezpieczenie społeczne marynarzy.

W odpowiednim prawidle Konwencji MLC 2006 czytamy:

Prawidło 4.5 – Zabezpieczenie społeczne

Cel: Zapewnienie, że podjęte zostaną kroki w celu zapewnienia marynarzom dostępu do zabezpieczenia społecznego

1. Każdy Członek zapewni, że marynarze i, w zakresie określonym przez prawo krajowe, osoby będące na ich utrzymaniu, posiadać będą dostęp do zabezpieczenia społecznego zgodnie z Kodeksem, jednakże bez szkody dla wszelkich bardziej korzystnych warunków wspomnianych w ustępie 8 artykułu 19 Konstytucji.
2. Każdy Członek podejmie kroki, zgodnie z krajowymi uwarunkowaniami, samodzielnie lub w ramach współpracy międzynarodowej, w celu osiągnięcia jak najbardziej kompleksowego zabezpieczenia społecznego dla marynarzy.
3. Każdy Członek zagwarantuje, że marynarze podlegający prawodawstwu socjalnemu i, w zakresie określonym przez krajowe prawo, osoby będące na ich utrzymaniu, upoważnieni będą do świadczeń z tytułu zabezpieczenia społecznego nie mniej korzystnych niż oferowane pracownikom na lądzie.

Norma A4.5 – Zabezpieczenie społeczne

1. Rodzaje świadczeń, które powinny być uwzględnione z myślą o osiągnięciu pełnej ochrony w zakresie zabezpieczenia społecznego zgodnie z Prawidłem 4.5 to: opieka medyczna, zasiłki chorobowe, zasiłki dla bezrobotnych, świadczenia emerytalne, świadczenia z tytułu wypadków przy pracy, zasiłki rodzinne, zasiłki macierzyńskie, świadczenia inwalidzkie i świadczenia z tytułu śmierci żywiciela rodziny, uzupełniające świadczenia określone w Prawidle 4.1 w zakresie opieki medycznej i 4.2 w zakresie obowiązków armatorów i w innych częściach niniejszej Konwencji.
2. Zabezpieczenia zapewniane przez każdego Członka zgodnie z Prawidłem 4.5 ustęp 1 będą, w czasie gdy dokonywana zostaje ratyfikacja, zawierać co najmniej trzy z dziewięciu świadczeń wymienionych w ustępie 1 niniejszej Normy.
3. Każdy Członek podejmie kroki zgodne z krajowymi uwarunkowaniami w celu zapewnienia komplementarnego zabezpieczenia społecznego wspomnianego w ustępie 1 niniejszej Normy wszystkim marynarzom mającym miejsce stałego zamieszkania na jego terytorium. Obowiązek ten może zostać spełniony, na przykład, poprzez odpowiednie dwustronne i wielostronne porozumienia lub systemy oparte na składkach. Wynikająca z tego ochrona nie będzie mniej korzystna niż oferowana osobom pracującym na lądzie na terytorium Członka.
4. Niezależnie od obowiązków określonych w ustępie 3 niniejszej Normy, Członkowie mogą określić, na drodze dwustronnych i wielostronnych porozumień oraz poprzez postanowienia podjęte w ramach regionalnych organizacji integracji gospodarczej, inne zasady dotyczące prawodawstwa w zakresie zabezpieczenia społecznego, któremu podlegają marynarze.
5. Do obowiązków każdego Członka wobec marynarzy na statkach podnoszących jego banderę będą zaliczać się obowiązki określone w Prawidłach 4.1 i 4.2 i związanych z nimi postanowieniach Kodeksu, jak również obowiązki wynikające z obowiązujących go postanowień prawa międzynarodowego.
6. Każdy Członek rozważy różne sposoby zapewnienia marynarzom, w zgodzie z krajowym prawem i praktyką, porównywalnych świadczeń w przypadku braku świadczeń wymienionych w ustępie 1 niniejszej Normy.
7. Ochrona określona w Prawidle 4.5, ustęp 1, może być zapewniona przez ustawodawstwo, prywatne programy, układy zbiorowe pracy lub kombinacje wspomnianych uregulowań.
8. W zakresie zgodnym z prawem krajowym i praktyką, Członkowie będą współpracować, poprzez dwustronne lub wielostronne umowy lub inne porozumienia, w celu zagwarantowania praw w zakresie zabezpieczenia społecznego, zapewnianych przez **/…/**

Rzeczpospolita Polska, jakkolwiek mija rok od ratyfikacji ww. Konwencji MOP, nie zrobiła nic w kierunku spełnienia przyjętych na siebie zobowiązań. I jakkolwiek Ministerstwo Pracy i Polityki społecznej ustami swoich ministrów i sekretarzy stanu twierdzi coś zupełnie innego to rzeczywistość przedstawia się w sposób na ogół odmienny.

I tak:

1. Składki z tytułu ubezpieczenia społecznego na konta marynarzy na konta emerytalne, rentowe i zdrowotne mogą być wpłacane na zasadzie dobrowolności jedynie przez samych marynarzy zatrudnianych na statkach obcych bander. Nie ma systemu pozwalającemu armatorom zatrudniającym marynarzy na statkach podnoszących różne bandery /w tym unijne/ na uiszczanie tych składek.
2. Istnieje konflikt pomiędzy Ustawami: pomostową i Ustawą o Funduszu Ubezpieczeń Społecznych. Marynarz z racji Ustawy pomostowej ma prawo do wcześniejszej emerytury, lecz przepisy obu ustaw nie zezwalają mu, by indywidualnie płacił (on lub pracodawca zagraniczny) na jego wcześniejszą emeryturę. Równocześnie, według interpretacji MPPiS praca na statkach podnoszących obce (w tym unijne) bandery nie jest pracą w warunkach szkodliwych.
3. Nieprecyzyjne przepisy dotyczące ubezpieczeń zdrowotnych powodują wyalienowanie się sporej grupy marynarzy spośród uczestników tego świadczenia.
4. Składki na ubezpieczenia społeczne marynarzy, zgodnie z prawem unijnym mogą być płacone przez trzy podmioty: państwo rezydenta (marynarza), armatora oraz samego marynarza. Uzgodnienia w tej mierze w postaci odpowiednich zapisów winny się znaleźć w Ustawie o pracy na statkach morskich.

Eufemizm zapisu „socjalnego" w prezentowanej przez Rząd RP kolejnej mutacji projektu ustawy nie rozwiązuje powyższych i może być jedynie przedmiotem kolejnych roszczeń sądowych marynarzy:

Art. 86. Marynarze zatrudnieni na statkach morskich, do których ma zastosowanie ustawa, oraz osoby pozostające na ich utrzymaniu, są objęci ubezpieczeniami społecznymi i ubezpieczeniem zdrowotnym na podstawie przepisów o systemie ubezpieczeń społecznych i świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych.

Za Stronę Pracowniczą:

Jacek Cegielski

Tymoteusz Listewnik

Henryk Piątkowski

Jacek Dubiński