

Uzasadnienie wniosku o ratyfikację poprawek do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.

I. Poprawki do Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu z 2006 r. zostały przyjęte w dniu 11 kwietnia 2014 r. przez Specjalny Trójstronny Komitet utworzony na podstawie art. XIII Konwencji, a następnie zatwierdzone przez Międzynarodową Konferencję Pracy (MKP) w dniu 11 czerwca 2014 r. Poprawki te odnoszą się do Kodeksu wdrażającego Prawidła 2.5 i 4.2 oraz załączników do wymienionej Konwencji.

Polska ratyfikowała Konwencję o pracy na morzu z 2006 r. (MLC) w dniu 3 maja 2012 r. Konwencja weszła w życie 20 sierpnia 2013 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845). Stronami Konwencji jest 71 państw, reprezentujących łącznie 80 % światowego tonażu floty.

MLC składa się z trzech różnych, ale powiązanych części: Artykułów, Prawideł i Kodeksu. Artykuły i Prawidła ustanawiają podstawowe prawa, zasady i zobowiązania Członków ratyfikujących Konwencję. Artykuły i Prawidła mogą zostać zmienione tylko przez Konferencję w ramach artykułu 19 Konstytucji Międzynarodowej Organizacji Pracy. Kodeks zawiera szczegóły wdrażania Prawideł. Zawiera Część A (obowiązujące Normy) i Część B (Wytyczne). Kodeks może być zmieniany według uproszczonej procedury określonej w Artykule XV Konwencji. Zgodnie z tym przepisem Specjalny Trójstronny Komitet może przyjmować poprawki do Kodeksu, pod warunkiem zatwierdzenia ich przez MKP większością dwóch trzecich oddanych głosów.

II. POTRZEBA I CEL ZWIĄZANIA SIĘ POSTANOWIENIAMI KONWENCJI

Poprawki z 2014 r. do MLC zmieniają Kodeks w części wdrażającej Prawidło 2.5-Repatriacja i Prawidło 4.2-Odpowiedzialność armatorów w zakresie Konwencji o pracy na morzu. Poprawki do normy i wytycznych do Prawidła 2.5. mają na celu lepsze uregulowanie sytuacji, która może nastąpić w przypadku porzucenia marynarza. Co prawda, w myśl tego prawidła, wszyscy marynarze mają prawo do pokrycia kosztów ich repatriacji, jednakże MKP już w czasie przyjmowania Konwencji o pracy na morzu zauważyła, że w praktyce przewidziany w MLC mechanizm może nie być wystarczający w przypadku porzuconych marynarzy. MKP podczas 94 sesji (morskiej) przyjęła rezolucję wzywającą państwa członkowskie do opracowania normy i wytycznych w tym zakresie w późniejszym czasie. Niniejsze poprawki opierają się na zasadach uzgodnionych podczas 9. Sesji Wspólnej dla IMO i MOP Grupy

roboczej ekspertów ad hoc. Z kolei poprawka do Kodeksu w części wdrażającej Prawidło 4.2. rozszerza wymagania zawarte w Normie A4.2 ust. 1 pkt b wobec armatorów w zakresie zabezpieczenia finansowego mającego na celu rekompensatę roszczeń w przypadku śmierci lub długotrwałej niepełnosprawności w wyniku wypadku przy pracy, choroby zawodowej lub zagrożenia życia. W czasie przyjmowania MLC, szczegółowe rozwiązania dotyczące zabezpieczenia finansowego odnoszącego się do tych kwestii nie były negocjowane w związku z trwającymi pracami Wspólnej dla IMO i MOP Grupy roboczej ekspertów ad hoc. Ta poprawka również opiera się na zasadach uzgodnionych podczas 9. Sesji Wspólnej dla IMO i MOP Grupy roboczej ekspertów ad hoc.

W związku z uproszczoną procedurą rewizji Kodeksu MLC przewidzianą w art. XV Konwencji, Poprawki do kodeksu wejdą w życie, jeżeli do końca wyznaczonego terminu tj. do dnia 18 lipca 2016 r. sprzeciwu nie złożą więcej niż 40% państw-stron Konwencji wg stanu na dzień 11 czerwca 2014 r. posiadających nie mniej niż 40% światowego tonażu floty. Jednakże:

a) przed końcem ustalonego okresu każdy Członek ratyfikujący może powiadomić Dyrektora Generalnego, że poprawka będzie dla niego wiążąca dopiero po późniejszej wyrażonej notyfikacji jej przyjęcia; oraz

b) przed datą wejścia w życie poprawki każdy Członek ratyfikujący może powiadomić Dyrektora Generalnego, że nie wprowadzi w życie poprawki przez wskazany okres.

Zatem wskazane jest przeprowadzenie procedury ratyfikacyjnej, żeby uniknąć sytuacji, gdy Poprawki wejdą w życie w stosunku do Polski w sposób automatyczny, bez wyrażenia takiej woli.

III. RÓŻNICE MIĘDZY DOTYCHCZASOWYM A PROJEKTOWANYM STANEM PRAWNYM

Poprawka do przepisów wdrażających **Prawidło 2.5** dodaje Normę A2.5.2. która przewiduje, że Państwo-Strona zapewni, aby statki podnoszące jego banderę posiadały szybki i skuteczny system zabezpieczenia finansowego, żeby pomóc marynarzom na wypadek ich porzucenia. Wskazany w Konwencji system zabezpieczenia może mieć formę systemu zabezpieczenia społecznego lub ubezpieczenia albo krajowego funduszu lub zostać ustalony w innej podobnej formie. Formę zabezpieczenia finansowego ustala Państwo-Strona po konsultacji z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy. Pomoc ze strony systemu zabezpieczenia finansowego ma pokrywać co następuje:

- a) zaległe płace i inne świadczenia należne marynarzowi od armatora zgodnie z umową o pracę, odpowiednim układem zbiorowym pracy lub ustawodawstwem krajowym Państwa, którego banderę statek podnosi, ograniczone do zaległych płac za okres czterech miesięcy i zaległych świadczeń za okres czterech miesięcy;
- b) wszystkie uzasadnione wydatki poniesione przez marynarza, w tym koszt repatriacji;
- c) podstawowe potrzeby marynarza, w tym takie pozycje jak: odpowiednią żywność, ubranie, zakwaterowanie, zapasy wody pitnej, paliwo niezbędne do przetrwania na pokładzie statku, podstawową opiekę medyczną i inne uzasadnione koszty lub opłaty za działania lub zaniechania uznawane za porzucenie do powrotu marynarza do domu.

Odnosząc się do **Normy A.2.5.2.** w zakresie w jakim określa ona zasady wypłaty, w szczególności zaległych płac i innych świadczeń umownych, z utworzonego zabezpieczenia finansowego, o którym mowa w zmianach do Konwencji, przysługujących marynarzom w razie ich porzucenia, należy stwierdzić, że na gruncie krajowym niezaspokojone roszczenia pracownicze podlegają wypłacie ze środków Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w trybie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 13 lipca 2006 r. o ochronie roszczeń pracowniczych w razie niewypłacalności pracodawcy (Dz. U. z 2014 r. poz. 272, z późn. zm.) z tym, że warunkiem wypłaty świadczeń ze środków FGŚP jest wystąpienie niewypłacalności pracodawcy w rozumieniu ww. ustawy, tj. np. ogłoszenie upadłości lub faktyczne zaprzestanie działalności przez pracodawcę. Powołana wyżej ustawa z dnia 13 lipca 2006 r. **reguluje zasady, zakres i tryb ochrony roszczeń pracowniczych w razie niemożności ich zaspokojenia z powodu niewypłacalności pracodawcy.** W tej sytuacji należy stwierdzić, że z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych (FGŚP) mogłyby być pokrywane tylko te wypłaty, wynikające z marynarskiej umowy o pracę, dokonywane w ramach zabezpieczenia finansowego, które pracodawca (którym na statku jest armator) miałby obowiązek wypłacić z tego Funduszu, zgodnie z art. 12 ust. 1 ustawy. Przepis ten zawiera ściśle określony katalog świadczeń. Jeżeli zatem umowa o pracę z marynarzem przewidywałaby inne świadczenia niż wymienione w tym przepisie, to nie mogłyby one zostać zaspokojone ze środków FGŚP.

Jeżeli chodzi o roszczenia zamieszczone w Poprawkach do MLC m.in. zaległego wynagrodzenia i innych świadczeń należnych marynarzowi ze strony armatora w ramach zawartej umowy o pracę, układu zbiorowego pracy lub prawa krajowego państwa bandery, obejmujących okres

maksymalnie czterech miesięcy zaległości w wypłacie wynagrodzeń (jak również innych świadczeń) wskazać należy, iż FGŚP wypłaca świadczenia przysługujące na podstawie powszechnie obowiązujących przepisów prawa pracy. Zaległe wynagrodzenie z tytułu świadczonej pracy jest przewidziane w katalogu ustawowym, jednak z ograniczeniem do okresu trzech miesięcy.

Innych świadczeń, przyznanych pracownikom przez przepisy wewnątrzzakładowe (np. układy zbiorowe pracy, regulaminy wynagradzania, pakiety socjalne) FGŚP na podstawie ww. ustawy nie ma prawa wypłacać, podobnie jak np. nagród jubileuszowych, premii czy bonusów. Nadto brak regulacji jeżeli chodzi o wypłatę pracownikom innych płatnych urlopów np. szkoleniowych, kwot należnych z tytułu innego rodzaju płatnej nieobecności.

Odnosząc się do kwestii kosztów finansowych związanych z ratyfikowaniem przez Polskę Poprawek do MLC należy stwierdzić, że generalnie zależą od wyboru rodzaju zabezpieczenia finansowego marynarzy po konsultacji z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy. W przypadku wyboru systemu zabezpieczenia na rynku komercyjnym wejście w życie poprawek nie spowoduje wydatków dla budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego. Natomiast większy niż dotychczas zakres ubezpieczeń (np. z tytułu obowiązku wypłat zaległych wynagrodzeń) może wpłynąć na podniesienie składki przez dotychczasowych ubezpieczycieli.

Zmiana przepisów wdrażających **Prawidło 4.2 Konwencji** polega na dodaniu w Normie A4.2 ustępów od 8 do 14 oraz wprowadzeniu normy 4.2.2., zrewidowane zostają również wytyczne. Poprawka ustala minimalne wymagania dla ustawodawstwa krajowego i przepisów w zakresie zabezpieczenia finansowego na pokrycie wypłat wszelkich roszczeń wynikających z umowy, które obejmuje i które powstają w czasie jego obowiązywania. Zmiana ta wprowadza również obowiązek przewożenia na statku, w miejscu widocznym dla marynarzy, dokumentu poświadczającego posiadanie zabezpieczenia i określa wzór takiego dokumentu.

Obecnie, w praktyce z uwagi na specyfikę ubezpieczeń morskich, ubezpieczenia takie w Polsce oferowane są przez wyspecjalizowane podmioty – tzw. kluby P&I, które na zasadzie wzajemności ubezpieczają należących do nich armatorów. Armatorzy zrzeszeni w tych klubach przez gwarancje ze strony klubów spełniają wymogi ochrony i zabezpieczenia finansowego w zakresie wdrażania dotychczasowych postanowień Konwencji o pracy na morzu. Obecnie ochronie klubowej nie podlegają kwestie przewidziane w zmianach do

Konwencji tj. kontraktowe zobowiązania armatora wobec marynarzy, takie jak repatriacja oraz bieżące i zaległe wynagrodzenia.

Odnosnie do wyboru formy ubezpieczenia, o czym stanowi poprawka przepisów wdrażających Prawidło 2.5, armatorzy są zdania, że kluby P&I dają, ze względu na specyfikę rynku żeglugowego, lepszą gwarancję jakości świadczonych usług w zakresie zabezpieczenia finansowego, niż wyspecjalizowane podmioty krajowe.

W opinii Polskiej Izby Ubezpieczeń, wprowadzenie do ubezpieczenia obowiązkowego ryzyk przewidzianych w Poprawkach do MLC, powinno odbywać się w zgodzie ze standardami międzynarodowymi stosowanymi w branży morskiej. W przeciwnym razie, ze względu na trudności w uzyskaniu reasekuracji, ubezpieczyciele nie będą w stanie zaoferować odpowiedniego ubezpieczenia, a w konsekwencji armatorzy właściwie wywiązać się z obowiązków w tym zakresie wynikających ze zmian do Konwencji.

Implementacja poprawki do Prawidła 4.2 nie będzie wymagać zmian legislacyjnych w obszarze systemu ubezpieczeń społecznych, z uwagi na to, że powyższa poprawka dotyczy ubezpieczeń gospodarczych.

Obecnie kwestie warunków pracy i życia marynarzy na statkach morskich o polskiej przynależności oraz ochrony socjalnej marynarzy reguluje ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1569), która implementuje do polskiego prawa postanowienia MLC i 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). Ustawa o pracy na morzu nie uwzględnia jednak spraw uregulowanych w Poprawkach z 2014 r. do MLC.

IV. OCENA SKUTKÓW REGULACJI

Skutki prawne: ratyfikacja Poprawek i ich wejście w życie będzie oznaczała konieczność dostosowania prawa krajowego do jej postanowień. Poprawki wejdą w życie po upływie 6 miesięcy od dnia, do którego można zgłaszać brak zgody. Państwo będące stroną MLC, które nie chce związać się postanowieniami Poprawek z 2014 r. może bądź wyrazić brak zgody w myśl ustępu 7 art. XV, bądź też zastosować jedną z klauzul określonych w ustępie 8 tego artykułu, czyli może powiadomić Dyrektora Generalnego, że Poprawki będą dla niego wiążące

dopiero po późniejszej wyrażonej notyfikacji lub że nie wprowadza w życie Poprawek przez wskazany okres. Polska nie notyfikuje braku zgody w myśl ust. 7 art. XV MLC ani nie skorzysta z klauzul określonych w ust. 8 tego art. W związku z wejściem w życie Poprawek z 2014 r. konieczna będzie zmiana przepisów ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu.

Skutki polityczne: Ratyfikacja Poprawek z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. wpisuje się w prowadzoną przez Rząd polski politykę morską.

Skutki społeczne i gospodarcze: Ponadto należy stwierdzić, że zarówno Konwencja MLC jak i omawiane Poprawki do tej Konwencji regulują kwestie związane z ujednoczeniem standardów pracy i życia marynarzy na statkach morskich, zapewniające ochronę warunków pracy.

Skutki finansowe: Z uwagi na specyfikę ubezpieczeń morskich, ubezpieczenia takie oferowane są przez wyspecjalizowane podmioty, tzw. kluby P&I, które na zasadzie wzajemności ubezpieczają należących do nich armatorów morskich.

Obowiązujące od sierpnia 2013 r. wymogi MLC w zakresie kwestii związanych z odpowiedzialnością armatora, uzyskały akceptację klubów, które wprowadziły poprawki do Reguł Klubowych. Armatorzy zrzeszeni w klubach P&I spełniają wymogi ochrony i zabezpieczenia finansowego przez gwarancje ze strony Klubu. Implementacja postanowień Konwencji w tym zakresie nie sprawiła trudności z uwagi na fakt, że ryzyka wskazane w Konwencji w większości pokrywały się z oferowanym dotąd zakresem ryzyk ubezpieczonych przez P&I.

Obecnie ochronie klubowej nie podlegają kwestie przewidziane zaproponowanych poprawkach, a więc kontraktowe zobowiązania armatora wobec marynarzy, takie jak: repatriacja i bieżące oraz zaległe wynagrodzenia.

Nowe wymogi w zakresie zabezpieczenia finansowego armatora (np. gwarantowanie wypłaty marynarzowi zaległych wynagrodzeń), będzie wymagało, w przypadku dużych armatorów, tworzenia rezerw na wysokim poziomie, co może wymagać dodatkowej reasekuracji. W opinii Polskiej Izby Ubezpieczeń, wprowadzenie do ubezpieczenia obowiązkowego ryzyk przewidzianych w poprawkach do MLC, powinno odbywać się w zgodzie ze standardami międzynarodowymi stosowanymi w branży morskiej. W przeciwnym razie, z uwagi na trudności w uzyskaniu reasekuracji, ubezpieczyciele nie będą mogli zaoferować

odpowiedniego produktu ubezpieczeniowego, a polscy armatorzy nie będą w stanie spełnić obowiązków wynikających ze zmian do Konwencji.

W związku z wejściem w życie zaproponowanych zmian do Konwencji Kluby P&I mogą nieznacznie podnieść składki, o ile zostaną podniesione koszty reasekuracji. Ponadto dodatkowe koszty mogą objąć np. wystawienie nowych certyfikatów.

Dokonując oceny skutków finansowych dla budżetu państwa wynikających z wejścia w życie poprawek do Konwencji, należy stwierdzić, że w zakresie proponowanych zmian do Prawidła 4.2, wejście w życie poprawek nie spowoduje wydatków ani dla budżetu państwa, ani dla jednostek samorządu terytorialnego oraz zmniejszenia dochodów jednostek sektora finansów publicznych, w tym dochodów budżetu państwa w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów.

Wejścia w życie proponowanych zmian do Prawidła 2.5, w przypadku wyboru ubezpieczenia na rynku komercyjnym, nie spowoduje wydatków dla budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego oraz zmniejszenia dochodów jednostek sektora finansów publicznych, w tym dochodów budżetu państwa w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów.

V. INFORMACJA O ZAKRESIE I WYNIKACH POSTĘPOWANIA UZGADNIAJĄCEGO

[do uzupełnienia po przeprowadzeniu postępowania]

VI. TRYB ZWIĄZANIA SIĘ KONWENCJĄ

Z uwagi na fakt, że Poprawki z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. zostały przyjęte przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy nie jest możliwe podanie sygnatariuszy, w tym osoby, która podpisała Konwencję w imieniu strony polskiej.

W odniesieniu do trybu związania się postanowieniami Poprawek, z uwagi na to, że skutkiem wdrożenia Poprawek będzie stworzenie w polskim porządku prawnym systemu (lub systemów) zabezpieczenia finansowego repatriacji porzuconych marynarzy oraz rekompensaty roszczeń wynikających z umowy o pracę, w wyniku czego powstaną dodatkowe zobowiązania dla armatorów, to kwalifikują się one do kategorii umów międzynarodowych dotyczących spraw uregulowanych w ustawie lub dla których Konstytucja wymaga ustawy (art. 89 ust. 1 pkt 5 Konstytucji RP), poprawki powinny zostać ratyfikowane przez Prezydenta RP za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie.

Poprawki wejdą w życie sześć miesięcy po zakończeniu okresu, w którym państwa strony Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. mogą wyrażać brak zgody, pod warunkiem, że braku zgody nie przedstawi 40 % członków, którzy ratyfikowali MLC i którzy reprezentują nie mniej niż 40 % tonażu brutto floty światowej.

Sporządziła:

Magdalena Wysocka-Madej

Naczelnik Wydziału,

Departament Dialogu i Partnerstwa Społecznego,

Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej

M. Wysocka

Akceptował:

Marek Wałęskiewicz

Dyrektor,

Departament Dialogu i Partnerstwa Społecznego,

Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej

DYREKTOR
Departamentu Dialogu i Partnerstwa Społecznego

18 MAR. 2016

Marek Wałęskiewicz

Zatwierdził:

Stanisław Szwed

Sekretarz Stanu,

Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej

29.03.2016

Sekretarz Stanu

Stanisław Szwed