

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o pracy na morzu</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Dorota Pyć, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Iwona Strzeżek, Wydział Żeglugi Morskiej i Portów, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w MliR; tel. 22 630 13 85; e-mail: Iwona.Strzezek@mir.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 11.06.2015 r.</p> <p>Źródło: Prawo UE: dyrektywa Rady 92/29/EWG, dyrektywa Rady 1999/63/WE, dyrektywa 1999/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE, dyrektywa Rady 2009/13/WE, dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE, dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE, Konwencja o pracy na morzu 2006, (Konwencja MLC).</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów (na podstawie założeń ZC21 przyjętych przez RM w dniu 22.07.2014 r.)</p> <p>UC144</p>
---	--

OPINIA SKRÓTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W polskim prawie warunki pracy i życia na statkach reguluje ustawa z dnia 23 maja 1991 r. *o pracy na morskich statkach handlowych* (Dz. U. Nr 61 poz. 258 z późn. zm.). Pomimo dokonania niezbędnych zmian dostosowawczych w związku z przystąpieniem Polski do UE, powyższa ustawa zawiera przepisy, które nie przystają do obecnych realiów funkcjonowania marynarzy i armatorów na europejskim i światowym rynku żeglugowym. Istnieje zatem pilna potrzeba opracowania nowego aktu prawnego, który zapewni wykonanie zobowiązań wynikających z przepisów międzynarodowych.

Na gruncie prawa międzynarodowego warunki pracy i życia na morzu zostały uregulowane w przyjętej w 2006 r. przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO) Konwencji o pracy na morzu (tzw. Konwencja MLC). Konwencja MLC została ratyfikowana przez Prezydenta RP w dniu 27 grudnia 2011 r. i weszła w życie w dniu 20 sierpnia 2013 r.

Projekt nowej ustawy o pracy na morzu ma na celu wdrożenie Konwencji MLC oraz będzie stanowił transpozycję następujących aktów prawnych UE:

- 1) dyrektywy Rady 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach (Dz. Urz. WE L 113 z 30.04.1992, str. 19, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 2, str. 21, z późn. zm.);
- 2) dyrektywy Rady 1999/63/WE z 21 czerwca 1999 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) – Załącznik: Umowa Europejska w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy (Dz. Urz. WE L 167 z dnia 02.07.1999, str. 33, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 3, str. 363, z późn. zm.);
- 3) dyrektywy 1999/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. dotyczącej egzekwowania przepisów odnoszących się do godzin pracy marynarzy na pokładach statków zawijających do portów Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 14 z 20.01.2000, str. 29; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 3 str. 407);
- 4) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008, str. 33, z późn. zm.);

5) dyrektywy 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 maja 2009 r., str. 30);

6) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57, z późn. zm.);

7) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE z dnia 20 listopada 2013 r. dotyczącej pewnych obowiązków państwa bandery w zakresie zgodności z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r. oraz jej egzekwowania (Dz. Urz. L 329 z 10.12.2013, str. 1).

Wdrożenie ww. aktów prawnych ma na celu poprawę warunków pracy i życia marynarzy – zarówno na statkach o polskiej przynależności, jak i marynarzy podejmujących pracę za pośrednictwem agencji zatrudnienia i powiatowych urzędów pracy.

Projekt przewiduje również wykorzystanie jednego z instrumentów pomocy publicznej dla armatorów, w związku z utrzymującym się od 2008 r. kryzysem na rynku żegludowym, powodującym wzrost konkurencji na międzynarodowym rynku przewozów morskich.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji i oczekiwany efekt

Istotą projektu jest przede wszystkim wdrożenie do polskiego prawa postanowień Konwencji MLC, do których odsyła większość wyżej wymienionych dyrektyw. Regulacja obejmować będzie następujące kwestie:

1) minimalne wymagania dla marynarzy do pracy na statku:

Na statku będą mogły pracować osoby, które ukończyły 18 lat. Marynarz może być zatrudniony na statku, jeżeli posiada dokumenty potwierdzające kwalifikacje zawodowe niezbędne do zajmowania stanowiska na statku, ważne świadectwo zdrowia oraz ważną książeczkę żeglarską. Dopuszczalne będzie zatrudnienie młodocianego, który ukończył 16 lat wyłącznie w celu przygotowania zawodowego.

2) pośrednictwo pracy:

Usługa pośrednictwa pracy będzie obejmować pomoc osobom poszukującym pracy na statkach, jak również pomoc armatorom w poszukiwaniu odpowiednich kandydatów do pracy na statku. Korzystanie z pośrednictwa pracy będzie dobrowolne, zarówno dla osób zainteresowanych podjęciem pracy na statku oraz dla armatorów. Usługi pośrednictwa pracy będą prowadzić agencje zatrudnienia oraz powiatowe urzędy pracy. Projekt ustawy zakłada, że usługi pośrednictwa pracy będą miały zastosowanie również do marynarzy kierowanych do pracy na statki o obcej przynależności;

3) warunki zatrudnienia i organizacja pracy na statku:

Nawiązanie stosunku pracy będzie następowało poprzez marynarską umowę o pracę, zawieraną na czas nieokreślony, na czas określony lub na czas określonej podróży morskiej.

4) warunki pracy i życia na statku:

Określone zostaną kwestie bytowe na statku. Armator będzie miał obowiązek zapewnić, aby pomieszczenia do pracy i pomieszczenia do własnego użytku marynarzy spełniały określone parametry dotyczące: powierzchni, dopuszczalnego hałasu, drgań, oświetlenia i czystości powietrza. Ponadto armator zobowiązany będzie do zapewnienia zaplecza rekreacyjnego dla marynarzy na statku, a także wyżywienia i warunków do przygotowywania posiłków;

5) szczególne obowiązki i uprawnienia marynarza i armatora:

Marynarz obowiązany będzie w szczególności przestrzegać przepisów i zasad bezpieczeństwa żeglugi, przepisów i zarządzeń obowiązujących w portach i na morzu, przepisów regulaminu pracy i przebywania na statku (wprowadzony na statku z załogą liczącą co najmniej 15 osób), dbać o bezpieczeństwo pasażerów, chronić środowisko przez zanieczyszczeniem, chronić statek, jego urządzenia i ładunek, dbać o pomieszczenia własnego użytku, wspólne pomieszczenia załogi statku oraz ich wyposażenie. Armator bez zgody marynarza wyrażonej na piśmie nie będzie mógł skierować marynarza do pracy na statku udającym się w podróż morską do strefy konfliktów zbrojnych;

6) ochrona zdrowia i ochrona socjalna:

Uregulowane zostaną kwestie ochrony zdrowia, opieki medycznej, tryb realizacji badań lekarskich, zapewnienie dostępu do opieki medycznej na statku. Uregulowana będzie również kwestia zabezpieczenia świadczeń opieki zdrowotnej w okresie, gdy marynarze nie będą związani stosunkiem pracy. W marynarskich umowach o pracę będą określone przysługujące im rodzaje świadczeń z zakresu zabezpieczenia społecznego;

7) dokumenty MLC oraz kontrole i inspekcje na statku:

Konwencja MLC 2006 wprowadza system certyfikacji warunków pracy i życia na statku. Wiąże się z tym obowiązek i odpowiedzialność państwa bandery za certyfikację warunków pracy i życia marynarzy na statkach podnoszących jego banderę. Poświadczeniem spełniania przez statek wymagań Konwencji MLC będzie Morski Certyfikat Pracy (lub Tymczasowy Morski Certyfikat) wydany zgodnie ze wzorem określonym w Konwencji MLC. Certyfikaty dla statków o polskiej przynależności wydawać będzie dyrektor urzędu morskowego właściwy dla portu macierzystego statku. Kontrolę certyfikatów na statkach o obcej przynależności sprawować będzie dyrektor urzędu morskowego właściwy dla portu zawinięcia statku;

8) procedury wnoszenia i rozpatrywania skarg:

Marynarz będzie miał prawo wnieść skargę dotyczącą niezapewnienia prawidłowych warunków pracy i życia na statku zgodnych z Konwencją MLC. Marynarzowi przysługuje prawo wniesienia skargi do swojego bezpośredniego przełożonego, do kapitana lub do inspektora Inspekcji Państwa Bandery (FSC) lub Inspekcji Państwa Portu (PSC). Przy składaniu skargi przez marynarza obowiązywać będzie poufność oraz zasada niekarania marynarza w związku ze złożeniem przez niego skargi;

9) praca na statkach nieobjętych Konwencją MLC:

W ustawie będą uregulowane niektóre kwestie związane z pracą na statkach niekonwencyjnych, statkach rybackich oraz na statkach pełniących wyłącznie specjalną służbę państwową, w tym m.in. na statkach pełniących stałe pogotowie ratownicze oraz statkach szkolnych.

10) odpowiedzialność karna:

W ustawie będą określone kary za naruszenie regulaminu pracy i przebywania na statku przez marynarza. Wskazano też katalog kar za naruszenia Konwencji MLC i wdrażających je przepisów ustawy.

Ponadto, wykonując *Założenia do projektu ustawy o pracy na statkach morskich* przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 22 lipca 2014 r., projekt ustawy przewiduje zmianę ustawy dnia 26 lipca 1991 r. *o podatku dochodowym od osób fizycznych* (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.) polegającą na możliwości zwolnienia marynarzy od podatku dochodowego w przypadku zatrudnienia na statkach morskich o polskiej przynależności eksploatowanych w żegludze międzynarodowej, po przepracowaniu na nich poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej więcej niż 183 dni w roku podatkowym.

Obniżenie kosztów pracy marynarzy zatrudnionych na eksploatowanych przez polskich armatorów statkach może stanowić przesłankę do ograniczenia negatywnego zjawiska przenoszenia statków do rejestrów tzw. tanich bander, gdzie nie obowiązują polskie przepisy dot. warunków pracy i życia na morzu. Zjawisko to nasiliło się w ostatnim czasie ze względu na utrzymujący się od 2008 r. kryzys na rynku żegludowym powodujący wzrost konkurencji na międzynarodowym rynku przewozów morskich.

Utrzymanie statków pod polską banderą w szczególności umożliwi dochodzenie przez zatrudnionych na tych statkach polskich obywateli swych praw przed polskimi organami i sądami, na podstawie polskich przepisów.

Rozwiązanie takie zgodne jest z „*Wytycznymi Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego*” (Komunikat Komisji C(2004)43 (Dz. U. C 13 z 17.01.2004)). Jest ono jednak tylko jednym z instrumentów pomocowych przewidzianych w Wytycznych. Jak wskazuje natomiast Komisja Europejska oraz Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Związek Armatorów Polskich, jedynie wykorzystanie wszystkim przewidzianych w Wytycznych elementów stanowić będzie zachętę do powrotu armatorów pod narodowe flagi UE. W szczególności postulowane jest wykorzystanie instrumentów pomocowych w zakresie składek na ubezpieczenia społeczne marynarzy.

Brak stosowania instrumentów pomocowych doprowadzi natomiast do całkowitej utraty przez Polskę morskiej floty transportowej.

Podkreślić należy, że ze względu na wysokie koszty zatrudnienia marynarzy pod polską banderą i brak stosowania instrumentów pomocowych, podczas konsultacji publicznych projektu ustawy jeden z dwóch głównych armatorów statków podnoszących polską banderę zapowiedział przeniesienie swojej floty do obcych rejestrów statków. W 2015 r. przerejestrowane pod obce bandery zostały już dwa statki tego armatora.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Wszystkie państwa członkowskie UE są obowiązane do wdrożenia jednakowych rozwiązań wynikających z ww. dyrektyw. Konwencję MLC ratyfikowało 66 państw świata, w tym państwa OECD, jak np. Australia, Japonia oraz Kanada.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Marynarze	ok. 35.000 osób - obecnie zatrudnieni w większości na statkach o obcej przynależności (zarejestrowanych pod obcymi banderami).	Dane szacunkowe, na podstawie danych Związku Armatorów Polskich, związków zawodowych marynarzy oraz Związku Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych.	Zapewnienie lepszych warunków zatrudnienia polskich marynarzy na międzynarodowym rynku pracy, poprzez m.in. wprowadzenie nowych rozwiązań wzmacniających poziom ochrony praw pracowniczych.
W tym: marynarze zatrudniani na statkach morskich o polskiej przynależności uprawiających żeglugę międzynarodową (z wyjątkiem statków uprawiających żeglugę międzynarodową sporadycznie).	ok. 65 osób	Dane urzędów morskich - w oparciu o certyfikaty bezpiecznej obsługi dla statków, wydane na podstawie Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321), i z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173 i 1174), (kwiecień 2015 r.). Brak możliwości dokładnego określenia ile statków będzie uprawiało żeglugę międzynarodową w danym roku.	Możliwość zwolnienia od podatku dochodowego w przypadku zatrudnienia na statkach morskich o polskiej przynależności eksploatowanych w żegludze międzynarodowej, po przepracowaniu na nich poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej więcej niż 183 dni w roku podatkowym. Obniżenie kosztów pracy marynarzy zatrudnionych na eksploatowanych przez takich armatorów statkach może stanowić przesłankę do ograniczenia negatywnego zjawiska przenoszenia statków do rejestrów tzw. tanich bander, gdzie nie obowiązują polskie przepisy dot. warunków pracy i życia na morzu. Rozwiązanie takie w szczególności umożliwi dochodzenie przez polskich obywateli swych praw przed polskimi organami i sądami, na podstawie polskich przepisów.
Armatorzy statków morskich o polskiej przynależności	23 statki	Informacja sygnałna GUS, kwiecień 2015 r.	Konieczność dostosowania warunków pracy i życia na eksploatowanych statkach do wymagań Konwencji MLC oraz wdrażanych w ustawie dyrektyw.
W tym: armatorzy statków	7 statków	Dane urzędów morskich (kwiecień 2015 r.)	Obniżenie kosztów pracy marynarzy zatrudnionych na

morskich o polskiej przynależności uprawiający żeglugę międzynarodową (z wyjątkiem statków uprawiających żeglugę międzynarodową sporadycznie).			eksploatowanych przez takich armatorów statkach może stanowić zachętę do utrzymania statków pod polską banderą. Obecnie marynarze na statkach uprawiających żeglugę międzynarodową zatrudniani są co do zasady przez podmioty zagraniczne i na podstawie umów o unikaniu podwójnego opodatkowania nie płacą podatków w Polsce. Marynarze ci nie opłacają również składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne.
powiatowe urzędy pracy	340 powiatowych urzędów pracy	dane MPiPS	Informowanie osób zainteresowanych podjęciem pracy na statku o agencjach zatrudnienia, które posiadają dokument uprawniający do kierowania marynarzy do pracy na statkach morskich wydany przez właściwego dyrektora urzędu morskiego oraz o możliwości skorzystania z usług tych agencji. Projekt ustawy nie przewiduje dodatkowych obciążeń dla powiatowych urzędów pracy.
Agencje zatrudnienia prowadzące pośrednictwo pracy dla marynarzy	69 agencji zatrudnienia	Rejestr Podmiotów Prowadzących Agencje Zatrudnienia - http://www.kraz.praca.gov.pl	Określenie zasad regulujących pośrednictwo pracy dla osób poszukujących pracy na statkach.
Dyrektorzy urzędów morskich	3 dyrektorów urzędów morskich – w Gdyni, Słupsku oraz w Szczecinie	Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 października 1991 r. <i>w sprawie utworzenia urzędów morskich, określenia ich siedzib oraz terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów morskich (Dz. U. Nr 98, poz. 438).</i>	Przeprowadzanie inspekcji i audytów celem zapewnienia przestrzegania norm w zakresie warunków pracy i życia marynarzy.
Państwowa Inspekcja Pracy	1	-	Projektowane uregulowania szczególne dotyczące warunków pracy marynarzy będą musiały być uwzględnione przez organy Państwowej Inspekcji Pracy podczas wykonywania zadań określonych ustawą z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy
Skarb Państwa	1	-	Potencjalne ryzyko ponoszenia kosztów repatriacji marynarzy i dochodzenia ich zwrotu od armatorów. Mając jednak na uwadze

			dotychczasowe doświadczenia oraz fakt, że pod polską banderą zarejestrowane są bardzo małe statki, uprawiające głównie żeglugę bliskiego zasięgu, nie przewiduje się konieczności ponoszenia kosztów repatriacji przez Skarb Państwa. Niemniej jednak obowiązek przewidzenia w prawie krajowym takiej możliwości wynika z Konwencji MLC oraz prawa UE. W przypadku ewentualnego wystąpienia przedmiotowych kosztów zostaną one sfinansowane w ramach środków planowanych w ustawie budżetowej dla części 21 – Gospodarka morska, bez konieczności ubiegania się o dodatkowe środki na ten cel.
--	--	--	--

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

W dniu 4 listopada 2014 r. projekt ustawy został przekazany do konsultacji publicznych z terminem wnoszenia ewentualnych uwag i komentarzy do dnia 8 grudnia 2014 r. Konsultacje publiczne obejmowały wszystkie reprezentatywne organizacje związkowe oraz reprezentatywne organizacje pracodawców w rozumieniu ustawy z dnia 6 lipca 2001 r. o Trójstronnej Komisji do Spraw Społeczno – Gospodarczych i wojewódzkich komisjach dialogu społecznego (Dz. U. Nr 100, poz. 1080), tj.:

- 1) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
- 2) NSZZ „Solidarność”,
- 3) Forum Związków Zawodowych,
- 4) Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej,
- 5) Konfederację „Lewiatan”,
- 6) Związek Rzemiosła Polskiego,
- 7) Związek Pracodawców Business Centre Club.

oraz branżowe organizacje związkowe (m.in. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy)

i organizacje pracodawców (m.in. Związek Armatorów Polskich).

Wyniki konsultacji przedstawione zostały w raporcie z przebiegu konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2015 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [w zł]											Łącznie (0-10)
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
Dochody ogółem	62 000	1 021 200	900 700	873 100	875 400	920 000	919 100	873 100	873 100	943 000	1 233 40 0	9 494 100
budżet państwa	62 000	1 021 200	900 700	873 100	875 400	920 000	919 100	873 100	873 100	943 000	1 233 40 0	9 494 100
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	0	48 300	140 0	140 0	140 0	48 300	140 0	1400	1400	48 300	1400	154 700
budżet państwa	0	48 300	140 0	140 0	140 0	48 300	140 0	1400	1400	48 300	1400	154 700
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	62 000	972 900	899 300	871 700	874 000	871 700	917 700	871 700	871 700	894 700	1 232 000	9 339 400
budżet państwa	62 000	972 900	899 300	871 700	874 000	871 700	917 700	871 700	871 700	894 700	1 232 000	9 339 400
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania

Nowe zadania nałożone na organy administracji publicznej (urzędy morskie) będą finansowane w ramach środków planowanych w ustawie budżetowej w części 21 – Gospodarka morską. Zgodnie z projektowanym art. 98 ust. 6, organ inspekcyjny może poinformować Państwową Inspekcję Pracy albo Państwową Inspekcję Sanitarną o złożonej przez marynarza skardze. Przepis ten nie nakłada jednak dodatkowych obowiązków na ww. inspekcje, nie przewiduje się zatem powstania dodatkowych skutków finansowych dla budżetu państwa.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

1. Opłaty za przeprowadzenie przez urzędy morskie inspekcji i wydanie certyfikatów dla statków.

Biorąc pod uwagę liczbę 23 statków (pkt 3 OSR) oraz fakt, iż w większości są to statki małe, o pojemności brutto w przedziale 500 - 2000 GT, wpływy z opłat za przeprowadzenie inspekcji oraz wydanie certyfikatów MLC wyniosą (zgodnie z projektowanym art. 93) ok. 46 000 zł. Podkreślić jednak należy, że obowiązek posiadania certyfikatów MLC dotyczy jedynie statków uprawiających żeglugę międzynarodową. Część armatorów może zatem nie wystąpić o wydanie certyfikatów. Certyfikaty MLC wydawane są na 5 lat. Statki je posiadające będą podlegać również inspekcji pośredniej – przeprowadzanej w celu potwierdzenia ważności certyfikatu pomiędzy drugą i trzecią datą rocznicową. Koszt przeprowadzenia takiej inspekcji wynosi 50% opłaty standardowej, a więc łącznie ok. 23 000 zł.

Wysokości opłat określone zostały po konsultacji z urzędami morskimi i pokrywają one koszty przeprowadzenia inspekcji i wydania dokumentów.

Prognozowane wpływy z opłat przedstawiają się zatem (mając na uwadze okresy ich ważności) następująco:

2016 r. - ok. 46 000 zł.
2017 r. – ok. 0 zł
2018 r. – ok. 0 zł
2019 r. - ok. 23 000 zł.
2020 r. – ok. 0 zł
2021 r. – ok. 46 000 zł.
2022 r. – ok. 0 zł
2023 r. – ok. 0 zł
2024 r. – ok. 23 000 zł.
2025 r. – ok. 0 zł.

2. Opłaty za audyty agencji zatrudnienia i wydanie dokumentu uprawniającego do kierowania marynarzy do pracy na statkach morskich.

Dla kalkulacji przyjęto założenie, że wszystkie z 69 agencji (pkt 3 OSR) wystąpią z wnioskiem o przeprowadzenie audytu oraz że większość z agencji zatrudnia od 2 do 5 pracowników. Ponadto nie można wykluczyć, że w przyszłości pojawi się więcej agencji zatrudnienia. Z tego względu przyjęto konieczność przeprowadzenia dwóch dodatkowych audytów rocznie. Opłaty te szacuje się następująco:

2016 r. – ok. 48 300 zł.
2017 r. – ok. 1400 zł
2018 r. - ok. 1400 zł.
2019 r. – ok. 1400 zł
2020 r. – ok. 48 300 zł
2021 r. – ok. 1400 zł.
2022 r. – ok. 1400 zł.
2023 r. – ok. 1400 zł.
2024 r. – ok. 48 300 zł.
2025 r. – ok. 1400 zł

Wysokości opłat określone zostały po konsultacji z urzędami morskimi.
Zgodnie z projektem, audytorom za przeprowadzenie audytu przysługuje wynagrodzenie.
Przewiduje się wykonywanie audytów w dwuosobowych zespołach. w składzie: audytor wiodący oraz audytor. Koszt jednego audytu wyniesie zatem 700 zł.

W związku z powyższym, szacowane koszty dla budżetu państwa przedstawiają się następująco:

2016 r. – ok. 48 300,00 zł.
2017 r. – ok. 1 400,00 zł.
2018 r. - ok. 1 400,00 zł.
2019 r. – ok. 1 400,00 zł
2020 r. – ok. 48 300,00 zł
2021 r. – ok. 1 400,00 zł
2022 r. – ok. 1 400,00 zł
2023 r. – ok. 1 400,00 zł.
2024 r. – ok. 48 300,00 zł.
2025 r. – ok. 1 400,00 zł

3. Opłaty za wydanie (wymianę) książeczki żeglarskiej.

Książeczki żeglarskie wydawane są obecnie na podstawie ustawy z dnia 23 maja 1991 r. *o pracy na morskich statkach handlowych*, która zostanie uchylona. Opłaty za wydanie (wymianę) książeczki żeglarskiej ustalone zostały w oparciu o dane urzędów morskich dotyczące obecnych kosztów ich wydawania (wymiany).

Według informacji urzędów morskich, średnio rocznie wydawanych jest ok. 4 900 książeczek żeglarskich (ok. 2700 w Gdyni, 1700 w Szczecinie oraz 500 w Słupsku). Wysokości opłat kształtują się zatem następująco (kurs EUR na podstawie „*Wytycznych MF dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw*”):

2016 r. – ok. 230 000 EUR (ok. 926 900 zł)
2017 r. – ok. 230 000 EUR (ok. 899 300 zł)
2018 r. - ok. 230 000 EUR (ok. 871 700 zł)
2019 r. – ok. 230 000 EUR (ok. 871 700 zł)
2020 r. – ok. 230 000 EUR (ok. 871 700 zł)
2021 r. – ok. 230 000 EUR (ok. 871 700 zł)
2022 r. – ok. 230 000 EUR (ok. 871 700 zł)
2023 r. – ok. 230 000 EUR (ok. 871 700 zł)
2024 r. – ok. 230 000 EUR (ok. 871 700 zł)
2025 r. – ok. 325 000 EUR (ok. 1 232 000 zł)

4. Instrument pomocy publicznej dla armatorów - zwolnienie marynarzy od podatku dochodowego.

Jak już wyżej wskazano, ze względu na brak pełnego wykorzystania przez RP możliwości przewidzianych w *Wytycznych Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego*, wprowadzone decyzją Rady Ministrów zwolnienie z podatku dochodowego może objąć jedynie ok. 65 osób – w przypadku, gdy przepracują oni ponad 183 dni poza terytorium RP. W przypadku realizacji zapowiedzi jednego z dwóch głównych armatorów dot. wyjścia z polskiego rejestru okrętowego, liczba ta jeszcze się zmniejszy.

Ponadto, w praktyce marynarze na statkach uprawiających żeglugę międzynarodową zatrudniani są przez podmioty zagraniczne i na podstawie umów o unikaniu podwójnego opodatkowania nie płacą podatków w Polsce. Projektowane rozwiązanie wprowadza jednak wyraźne zwolnienie, co w konsekwencji spowoduje brak konieczności ponoszenia przez armatorów kosztów obsługi prawnej

związanych z optymalizacją podatkową i pozytywnie wpłynie na pewność prawną prowadzenia działalności przez polskich armatorów.

Jak już wyżej wskazano, w polskim rejestrze okrętowym zarejestrowane są bardzo małe statki. Analiza certyfikatów bezpiecznej obsługi wydanych dla tych statków przez urzędy morskie wskazuje, iż mają one kilkusobowe załogi. Łącznie na statkach tych, mając na uwadze zmianowy charakter pracy na morzu, zatrudnionych jest ok. 65 osób. Miesięczny koszt zatrudnienia załogi na jednym statku obliczono na podstawie skali zarobków Międzynarodowej Federacji Pracowników Transport (tzw. ITF Wage Scale, obowiązująca od 1 stycznia 2015 r.). Skala ta jest wynikiem negocjacji pomiędzy pracownikami, a pracodawcami. Wynosi on ok. 12 000 USD, co stanowi ok. 40 000 zł.

Przewiduje się, że nie wszyscy z 65 marynarzy zatrudnionych na 7 statkach przepracują ponad 183 dni poza terytorium RP.

Z tego względu szacowana kwota pomocy publicznej to ok. 600 000 zł rocznie. Jak już jednak wyżej wskazano w chwili obecnej marynarze ci, co do zasady, zatrudnieni są przez podmioty zagraniczne i – korzystając z umów o unikaniu podwójnego opodatkowania – nie płacą podatków w Polsce.

Zgodnie z sugestią Ministra Zdrowia, projektowana ustawa zawiera zmianę art. 83 ustawy z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (art. 119 projektu). Konsekwencją zmiany będzie obowiązek opłacania składki zdrowotnej na normalnych, określonych w art. 79 i 81 tejże ustawy, zasadach - pomimo zwolnienia z podatku dochodowego przewidzianego w art. 21 ust. 1 pkt 23c ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych.

Projekt przewiduje również zmianę art. 68 ww. ustawy, zakładającą, że okres zatrudnienia na statku morskim nie będzie traktowany jako okres nieobjęcia ubezpieczeniem zdrowotnym na potrzeby wniesienia opłaty, o której mowa w art. 68 ust. 7. Zmiana ta wynika ze specyfiki pracy na morzu, gdzie regulą jest kilkumiesięczna praca na statku, a następnie dłuższy okres odpoczynku na lądzie. Podczas pracy na statku marynarz objęty jest tzw. ubezpieczeniem P&I. Rezygnacja z obowiązku wniesienia opłaty, ma zachęcić marynarzy do dobrowolnego ubezpieczenia w czasie przebywania na lądzie.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Czas w latach od wejścia w życie zmian		Skutki						Łącznie (0-10)
		0	1	2	3	5	10	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne	Państwa członkowskie UE							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Projektowana ustawa wpłynie na sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw przez obowiązek poddania się inspekcjom i audytom celem zapewnienia zgodności z Konwencją MLC. Szczegółowe dane w tym zakresie przedstawione zostały w pkt 6.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: Projekt przewiduje wprowadzenie nowych obciążeń administracyjnych w postaci certyfikatów MLC, potwierdzających zgodność z Konwencją MLC oraz dokumentów uprawniających do kierowania marynarzy do pracy na statkach Morskich. Oba te dokumenty wynikają jednak z postanowień Konwencji MLC i są konieczne do działania przez polskich armatorów i agencje pośrednictwa na międzynarodowym rynku żeglugowym.

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektu ustawy wpłynie korzystnie na warunki pracy na statkach. Może również wpłynąć pozytywnie na utrzymanie miejsc pracy na statkach eksploatowanych pod polską banderą.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	brak
------------------	------

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Przewiduje się, że ustawa o pracy na morzu wejdzie w życie 1 stycznia 2016 r.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja efektów następować będzie corocznie, na podstawie danych GUS dot. stanu floty (Ośrodek Statystyki Morskiej Urzędu Statystycznego w Szczecinie).

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

brak