

Dz.U. 2014 poz. 430**OBWIESZCZENIE
MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

z dnia 20 lutego 2014 r.

w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o pracy na morskich statkach handlowych

1. Na podstawie art. 16 ust. 1 zdanie pierwsze ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 197, poz. 1172 i Nr 232, poz. 1378) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (Dz. U. Nr 61, poz. 258), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych:

- 1) ustawą z dnia 29 września 1994 r. o zmianie ustawy – Kodeks pracy oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz. U. Nr 113, poz. 547),
- 2) ustawą z dnia 28 sierpnia 1998 r. o zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń, ustawy – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, ustawy o ustroju kolegiów do spraw wykroczeń, ustawy – Kodeks pracy i niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 113, poz. 717),
- 3) ustawą z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156),
- 4) ustawą z dnia 20 grudnia 2002 r. o zmianie ustawy o pracy na morskich statkach handlowych oraz o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 240, poz. 2060),
- 5) ustawą z dnia 12 grudnia 2003 r. o zmianie ustawy – Kodeks morski, ustawy o pracy na morskich statkach handlowych oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 229, poz. 2277),
- 6) ustawą z dnia 20 kwietnia 2004 r. o zmianie i uchyleniu niektórych ustaw w związku z uzyskaniem przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej (Dz. U. Nr 96, poz. 959),
- 7) ustawą z dnia 12 stycznia 2007 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 21, poz. 125),
- 8) ustawą z dnia 4 lutego 2011 r. – Prawo prywatne międzynarodowe (Dz. U. Nr 80, poz. 432),
- 9) ustawą z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368)

oraz zmian wynikających z przepisów ogłoszonych przed dniem 10 lutego 2014 r.

2. Podany w załączniku do niniejszego obwieszczenia tekst jednolity ustawy nie obejmuje:

- 1) art. 20 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o zmianie ustawy – Kodeks pracy oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz. U. Nr 113, poz. 547), który stanowi:

„Art. 20. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 13, 17 i 19, które wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, oraz art. 18 ust. 4, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1995 r.”;

- 2) art. 13 ust. 1 i art. 16 ustawy z dnia 28 sierpnia 1998 r. o zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń, ustawy – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, ustawy o ustroju kolegiów do spraw wykroczeń, ustawy – Kodeks pracy i niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 113, poz. 717), które stanowią:

Art. 13. „1. W sprawach wszczętych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, w których kolegium do spraw wykroczeń, jego przewodniczący lub inspektor pracy nie wydali do dnia jej wejścia w życie rozstrzygnięcia, stosuje się w zakresie postępowania nowe przepisy.”

„Art. 16. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 września 1998 r.”;

- 3) art. 62 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156), który stanowi:

„Art. 62. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2001 r., z wyjątkiem rozdziału 5, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2002 r.”;

- 4) art. 3 i art. 4 ustawy z dnia 20 grudnia 2002 r. o zmianie ustawy o pracy na morskich statkach handlowych oraz o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 240, poz. 2060), które stanowią:

„Art. 3. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 16, art. 19 ust. 4 i art. 20 ust. 3 ustawy

zmienianej w art. 1 zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych na podstawie art. 16, art. 19 ust. 4 i art. 20 ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym w niniejszej ustawie.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2003 r.”;

- 5) art. 4 ustawy z dnia 12 grudnia 2003 r. o zmianie ustawy – Kodeks morski, ustawy o pracy na morskich statkach handlowych oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 229, poz. 2277), który stanowi:

„Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 1, który wchodzi w życie z dniem przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej.”;

- 6) art. 113 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o zmianie i uchyleniu niektórych ustaw w związku z uzyskaniem przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej (Dz. U. Nr 96, poz. 959), który stanowi:

„Art. 113. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 maja 2004 r., z wyjątkiem:

1) art. 42, art. 44, art. 70, art. 71 pkt 10, art. 74 pkt 5 i 6, art. 94 pkt 3, art. 97, art. 100, art. 101, art. 103 pkt 17 oraz art. 112, które wchodzi w życie z dniem 30 kwietnia 2004 r.;

2) art. 85 pkt 7 w zakresie dotyczącym art. 456 ust. 1, który wchodzi w życie z dniem 2 maja 2004 r.”;

- 7) art. 19 ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 21, poz. 125), który stanowi:

„Art. 19. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.”;

- 8) art. 81 ustawy z dnia 4 lutego 2011 r. – Prawo prywatne międzynarodowe (Dz. U. Nr 80, poz. 432), który stanowi:

„Art. 81. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 63, który wchodzi w życie z dniem 18 czerwca 2011 r.”;

- 9) odnośnika nr 2 oraz art. 152 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), które stanowią:

„²⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

1) dyrektywy 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. 19–36, z późn. zm.);

2) dyrektywy 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków (Dz. Urz. WE L 46 z 17.02.1997, str. 25, z późn. zm.);

3) dyrektywy 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającej zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej (Dz. Urz. WE L 34 z 09.02.1998, str. 1, z późn. zm.);

4) dyrektywy 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 188 z 02.07.1998, str. 35, z późn. zm.);

5) dyrektywy 99/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich (Dz. Urz. WE L 138 z 01.06.1999, str. 1, z późn. zm.);

6) dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę 93/75/WE (Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002, str. 10);

7) dyrektywy 2003/25/WE z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów statecznościowych dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro (Dz. Urz. UE L 123/22 z 17.05.2003, str. 286);

8) dyrektywy 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);

9) dyrektywy 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 47);

10) dyrektywy 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);

- 11) dyrektywy 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101);
- 12) dyrektywy 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 132);
- 13) dyrektywy 2009/42/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską (Dz. Urz. UE L 141 z 06.06.2009, str. 29, z późn. zm.);
- 14) dyrektywy 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 163 z 25.06.2009, str. 1);
- 15) dyrektywy 2010/36/UE z dnia 1 czerwca 2010 r. zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 162 z 29.06.2010, str. 1);
- 16) dyrektywy 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do portów lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylającej dyrektywę 2002/6/WE (Dz. Urz. UE L 283/1 z 29.10.2010, str. 1);
- 17) dyrektywy 2011/15/UE z dnia 23 lutego 2011 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz. Urz. UE L 49 z 24.02.2011, str. 33).”

„Art. 152. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów art. 70, które wchodzi w życie po upływie 18 miesięcy od dnia ogłoszenia.”.

Marszałek Sejmu: *E. Kopacz*

Załącznik do obwieszczenia
Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
z dnia 20 lutego 2014 r. (poz. 430)

USTAWA

z dnia 23 maja 1991 r.

o pracy na morskich statkach handlowych¹⁾

DZIAŁ I

Przepisy wstępne

Art. 1. 1. Ustawa reguluje stosunki pracy na morskich statkach handlowych o polskiej przynależności, zwanych dalej „statkami”, z wyłączeniem statków uprawiających żeglugę w odległości nieprzekraczającej 12 mil morskich od linii brzegu morskiego Rzeczypospolitej Polskiej.

2. W zakresie nieuregulowanym w ustawie do stosunków pracy na statkach stosuje się przepisy powszechnego ustawodawstwa pracy.

3. Przepisów ustawy nie stosuje się, jeżeli umowa międzynarodowa dotycząca pracy na morskich statkach handlowych, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowi inaczej; jednakże przepisy ustawy korzystniejsze dla pracownika niż postanowienia umowy międzynarodowej mają pierwszeństwo.

4. Ustawa nie narusza przepisów Kodeksu morskiego.

Art. 2. (uchylony).²⁾

Art. 3. W rozumieniu ustawy:

- 1) pracownikiem jest osoba pozostająca z armatorem w stosunku pracy na statku;
- 2) pracownikiem zagranicznym jest pracownik mający stałe miejsce zamieszkania poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej;
- 3)³⁾ marynarzem lub rybakim jest osoba posiadająca morskie kwalifikacje zawodowe, stwierdzone zgodnie z przepisami

¹⁾ Dodany przez art. 7 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o zmianie i uchyleniu niektórych ustaw w związku z uzyskaniem przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej (Dz. U. Nr 96, poz. 959), która weszła w życie z dniem 1 maja 2004 r.)
Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Wspólnot Europejskich:

1) dyrektywy 92/29/WE 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),

2) dyrektywy 93/103/WE z dnia 23 listopada 1993 r. dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i zdrowia w pracy na statkach rybackich (trzynasta dyrektywa szczegółowa w rozumieniu art. 16 ust. 1 dyrektywy 89/391/EWG) (Dz. Urz. WE L 307 z 13.12.1993),

3) dyrektywy 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją państw członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu) (Dz. Urz. WE L 157 z 07.07.1995),

4) dyrektywy 1999/63/WE z dnia 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 02.07.1999),

5) dyrektywy 1999/95/WE 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).

Dane dotyczące ogłoszenia aktów prawa Unii Europejskiej, zamieszczone w niniejszej ustawie – z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej – dotyczą ogłoszenia tych aktów w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej – wydanie specjalne.

²⁾ Przez art. 71 ustawy z dnia 4 lutego 2011 r. – Prawo prywatne międzynarodowe (Dz. U. Nr 80, poz. 432), która weszła w życie z dniem 16 maja 2011 r.

³⁾ W brzmieniu ustalonym przez art. 134 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), która weszła w życie z dniem 25 stycznia 2012 r.

wydanymi na podstawie ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z 2012 r. poz. 1068 oraz z 2013 r. poz. 852);

- 4) armatorem jest ten, kto uprawiając w swoim imieniu żeglugę statkiem własnym lub cudzym zatrudnia na nim pracowników;
- 5) statkiem rybackim jest statek handlowy przeznaczony lub używany do rybołówstwa morskiego;
- 6) kutrem rybackim jest statek rybacki przeznaczony lub używany do rybołówstwa morskiego na obszarze Morza Bałtyckiego;
- 7) podróżą morską jest podróż pracownika na statku z portu jej rozpoczęcia do portu jej zakończenia, chociażby w czasie tej podróży statek zawijał do innych portów;
- 8) portem rozpoczęcia podróży morskiej jest port, z którego statek wyszedł w morze, rozpoczynając wykonywanie zadania, ze względu na które został skierowany w tę podróż, a portem zakończenia podróży jest port, do którego statek przybył, kończąc wykonywanie tego zadania;
- 9) wyjście statku w morze następuje w chwili odcumowania od nabrzeża lub innych urządzeń portowych albo podniesienia kotwicy na redzie lub kotwiczowisku, a przybycie do portu – w chwili gdy po zacumowaniu do nabrzeża lub innych urządzeń portowych albo zakotwiczeniu na redzie lub kotwiczowisku uzyskano komunikację z lądem, nie wcześniej jednak niż po zakończeniu odpraw portowych.

DZIAŁ II

Pośrednictwo pracy

Art. 4. 1. Z zastrzeżeniem przepisów art. 8, pośrednictwo pracy dla osób poszukujących pracy na statkach, zwane dalej „pośrednictwem”, prowadzi wyłącznie ponadzakładowe organizacje pośrednictwa, utworzone wspólnie przez armatorów i związki zawodowe. W organizacjach tych mogą również uczestniczyć, na zasadach określonych przez tworzących je armatorów i związki zawodowe, stowarzyszenia zawodowe marynarzy i rybaków.

2. Korzystanie z pośrednictwa pracy jest dobrowolne.

Art. 5. 1. Organizacje pośrednictwa nie mogą w jakikolwiek sposób ograniczyć zakresu podmiotowego prowadzonego pośrednictwa.

2. Za czynności związane z pośrednictwem nie wolno pobierać bezpośrednio lub pośrednio żadnych opłat od osób poszukujących pracy na statkach.

3. Korzystając z pośrednictwa, osoba poszukująca pracy na statku może dokonać wyboru armatora lub statku, a armator – doboru załogi statku.

Art. 6. 1. Przed skierowaniem do armatora osoby poszukującej pracy na statku organizacja pośrednictwa jest obowiązana zbadać, czy ma ona dokumenty wymagane do podjęcia pracy na statku.

2. Osoby poszukujące pracy na statkach kieruje się do armatorów w kolejności ich zgłaszania się do pośrednictwa, przy uwzględnieniu wymagań armatorów w zakresie kwalifikacji zawodowych i stanu zdrowia tych osób.

3. Organizacja pośrednictwa jest obowiązana wymagać od armatora, aby skierowana do niego osoba mogła dokładnie zapoznać się z treścią proponowanej jej umowy o pracę na statku.

Art. 7. 1. Wykonując pośrednictwo dla osoby poszukującej pracy na statku obcej bandery, organizacja pośrednictwa jest obowiązana zbadać, czy umowa o pracę, układ zbiorowy pracy lub ustawodawstwo państwa bandery statku zapewniają tej osobie:

- 1) ubezpieczenie na wypadek śmierci, inwalidztwa oraz utraty posiadanego na statku mienia osobistego, a także ubezpieczenie następstw wypadku przy pracy i choroby zawodowej;
- 2) opiekę lekarską i środki utrzymania – w razie pozostawienia jej w obcym porcie na skutek wypadku lub choroby;
- 3) prawo do bezpłatnej repatriacji do portu zawarcia umowy o pracę na statku lub portu sąsiedniego – w razie pozostawienia jej za granicą bez własnej winy.

2. W razie stwierdzenia, że na statku obcej bandery nie przysługują lub jedynie w ograniczonym zakresie przysługują pracownikowi uprawnienia określone w ust. 1, organizacja pośrednictwa odmawia wykonania pośrednictwa dla osoby poszukującej pracy na tym statku, chyba że – pomimo uprzedzenia o możliwych następstwach podpisania umowy o pracę – potwierdziła ona na piśmie zamiar jej zawarcia.

Art. 8. W razie niepowołania organizacji pośrednictwa, o których mowa w art. 4, stosuje się ogólne przepisy o pośrednictwie pracy.

DZIAŁ III

Książeczka żeglarska

Art. 9. 1. Książeczka żeglarska stwierdza tożsamość jej posiadacza, przebieg pracy na statkach oraz zawiera dane o stanie zdrowia i uprawnia go do przekroczenia granicy Państwa Polskiego.

2. Posiadacz książki żeglarskiej może na jej podstawie powrócić do kraju nawet w przypadku utraty jej ważności.

3. Na czas podróży morskiej statku można na nim zatrudniać jedynie osobę posiadającą książeczkę żeglarską. Pracownika zagranicznego można zatrudnić, jeżeli posiada on dokument wydany przez organy innego państwa, na którego podstawie można ustalić jego tożsamość i przebieg pracy na statkach.

Art. 10. Książeczkę żeglarską wystawia dyrektor urzędu morskiego, a za granicą – polski urząd konsularny. Jeżeli nic innego nie wynika z przepisów poniższych, przepisy tego rozdziału dotyczące urzędów morskich stosuje się odpowiednio do polskich urzędów konsularnych.

Art. 11.⁴⁾ 1. Książeczkę żeglarską wystawia się na wniosek:

- 1) marynarza lub rybaka;
- 2) osoby posiadającej udokumentowane ukończone szkolenia dotyczące bezpieczeństwa stopnia podstawowego w zakresie określonym w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 i 202 oraz z 1999 r. Nr 30, poz. 286);
- 3) innej osoby, jeżeli pozostaje ona z armatorem w stosunku pracy na statku;
- 4) ucznia szkoły morskiej, w celu odbycia praktyki pływania określonej programem nauczania szkoły.

2. Za wystawienie książki żeglarskiej pobiera się opłatę.

3. Wysokość opłaty za wystawienie książki żeglarskiej nie może przekroczyć 15 euro, a za wydanie duplikatu książki żeglarskiej 30 euro.

Art. 12. 1. Z zastrzeżeniem przepisu ust. 2, książeczkę żeglarską wystawia się:

- 1)⁵⁾ dla marynarza lub rybaka oraz osoby, o której mowa w art. 11 ust. 1 pkt 2 – na czas nieokreślony, chyba że wnosił on o jej wystawienie jedynie na czas określony lub na czas określonej podróży morskiej;
- 2) dla innej osoby, stosownie do zawartej lub zamierzonej umowy o pracę na statku – na czas nieokreślony, określony lub na czas określonej podróży morskiej;
- 3)⁶⁾ dla ucznia na czas trwania praktyki pływania.

2. Polski urząd konsularny może wystawić książeczkę żeglarską jedynie na czas określonej podróży morskiej.

Art. 13. 1. Dyrektor urzędu morskiego odmawia wystawienia książki żeglarskiej:

- 1) jeżeli z wnioskiem wystąpiła osoba nieuprawniona;
- 2) dla osoby:
 - a) która nie ukończyła 18 roku życia,
 - b) która jest niezdolna do wykonywania pracy na statku ze względu na stan zdrowia,

⁴⁾ W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 grudnia 2002 r. o zmianie ustawy o pracy na morskich statkach handlowych oraz o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 240, poz. 2060), która weszła w życie z dniem 1 stycznia 2003 r.

⁵⁾ Ze zmianą wprowadzoną przez art. 1 pkt 2 ustawy, o której mowa w odnośniku 4.

⁶⁾ Dodany przez art. 57 pkt 3 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156), która weszła w życie z dniem 1 stycznia 2001 r.

- c) wobec której prawomocnie orzeczono zakaz wykonywania pracy na statku,
- d) wobec której zachodzą przesłanki odmowy wydania paszportu.

2. Wymogu ukończenia 18 roku życia nie stosuje się wobec młodocianego zatrudnionego lub mającego być zatrudnionym na statku w celu nauki zawodu.

3. Właściwy organ administracji państwowej stwierdza istnienie przesłanek, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. d, w terminie 30 dni od doręczenia mu wystąpienia dyrektora urzędu morskiego w tej sprawie; po bezskutecznym upływie tego terminu dyrektor urzędu morskiego wystawia książeczkę żeglarską.

Art. 14. 1. Osoba, której wydano książeczkę żeglarską, jest obowiązana do okazywania jej właściwym organom w przypadkach przewidzianych w powszechnie obowiązujących przepisach.

2. Dyrektor urzędu morskiego dokonuje w książeczce żeglarskiej wymaganych adnotacji urzędowych, w szczególności zaś stwierdza termin jej ważności.

3. Armatorzy dokonują w książeczce żeglarskiej wpisów określających przebieg zatrudnienia na statkach, ze wskazaniem armatora i kapitana statku.

Art. 15. 1. Książeczka żeglarska traci ważność:

- 1) w razie jej unieważnienia przez dyrektora urzędu morskiego;
- 2) z upływem określonego w niej terminu ważności, nie wcześniej jednak niż w chwili rozwiązania stosunku pracy, w czasie trwania którego termin ten upłynął.

2. Dyrektor urzędu morskiego unieważnia książeczkę żeglarską:

- 1) z przyczyn określonych w art. 13 ust. 1 pkt 2 lit. b–d;
- 2) jeżeli umowa o pracę na statku z pracownikiem niebędącym marynarzem lub rybakiem uległa rozwiązaniu przed upływem terminu ważności książki żeglarskiej.

3. Posiadacz książki żeglarskiej podlegającej unieważnieniu z przyczyn określonych w ust. 2 jest obowiązany niezwłocznie przedłożyć ją dyrektorowi urzędu morskiego do unieważnienia.

Art. 16.⁷⁾ Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw rybactwa oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i ministrem właściwym do spraw zagranicznych, kierując się postanowieniami umów i przepisów międzynarodowych w zakresie dokumentów tożsamości marynarzy, określi, w drodze rozporządzenia:⁸⁾

- 1) wzór książki żeglarskiej;
- 2) tryb wystawiania, wymiany i unieważniania książki żeglarskiej oraz rodzaj dokonywanych w niej adnotacji urzędowych i wpisów, a także sposób i tryb ich dokonywania;
- 3) wysokość pobieranych przez urząd morski opłat za wystawienie książki żeglarskiej, uwzględniając przepis art. 11 ust. 3.

Art. 17. W sprawie odwołań od decyzji dyrektora urzędu morskiego, określonych w art. 13 ust. 1 i art. 15 ust. 2, stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące odwołań w sprawach paszportowych.

DZIAŁ IV

Załoga statku

Art. 18. Załogę statku stanowią pracownicy wpisani na listę załogi tego statku, wystawioną przez armatora.

Art. 19. 1. Pracownika rozpoczynającego pracę na statku udającym się w podróż morską wpisuje się na listę załogi tego statku, a po zakończeniu pracy na tym statku skreśla się z tej listy.

2. Wpisanie pracownika na listę załogi statku polega na dokonaniu w niej przez armatora adnotacji dotyczących ro-

⁷⁾ W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 3 ustawy, o której mowa w odnośniku 4.

⁸⁾ Wprowadzenie do wyliczenia w brzmieniu ustalonym przez art. 8 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 21, poz. 125), która weszła w życie z dniem 24 lutego 2007 r.

dzaju zawartej z pracownikiem umowy o pracę na statku, zajmowanego na statku stanowiska oraz miejsca i terminu rozpoczęcia pracy na tym statku, a skreślenie go z tej listy – na dokonaniu adnotacji dotyczących miejsca i terminu zakończenia pracy na tym statku oraz jego przyczyny.

3. Wpisanie pracownika na listę załogi dokonuje się najpóźniej w chwili wyjścia statku w morze, a skreślenia z tej listy – najwcześniej w chwili przybycia statku do portu, w którym pracownik kończy pracę na tym statku.

4.⁹⁾ Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się wymaganiami wynikającymi z wiążącej Rzeczpospolitą Polską w tym zakresie umowy międzynarodowej, określi, w drodze rozporządzenia, wzór listy załogi statku oraz sposób jej sporządzania, wystawiania i dokonywania w niej wpisów.

Art. 20.¹⁰⁾ 1. Statek powinien posiadać załogę, której liczebność i kwalifikacje zawodowe, a także warunki zdrowotne zapewniają bezpieczną i higieniczną pracę, prawidłową obsługę urządzeń statku i ładunku, należytą obsługę załogi i pasażerów oraz umożliwiają przestrzeganie przepisów o czasie pracy na statku.

2. Armator określa liczebność i skład zawodowy załogi statku, umożliwiające spełnienie wymagań określonych w ust. 1, a także sposób uzupełniania składu załogi w podróży morskiej statku, jeżeli w czasie jej trwania nastąpiło jego zmniejszenie.

3. Armator zapewnia przeszkolenie medyczne kapitana i załogi w zakresie stosowania środków ratunkowych i medycznych, zgodnie z wymaganiami międzynarodowymi, o których mowa w art. 11 ust. 1 pkt 2.

4. Armator jest obowiązany zapewnić zaopatrzenie statku w środki medyczne, wyposażenie szpitali i apteczek okrętowych oraz opiekę medyczną na statku, zgodnie z wymaganiami, o których mowa w ust. 5.

5. Minister właściwy do spraw zdrowia, kierując się szczególnym charakterem pracy na morskich statkach handlowych oraz wymaganiami wynikającymi z wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki zdrowotne wymagane od osób wykonujących pracę na statku oraz tryb orzekania o zdolności do wykonywania tej pracy;
- 2) rodzaje i częstotliwość profilaktycznych badań lekarskich osób wykonujących pracę na statku;
- 3) wymagania dotyczące wyposażenia apteczek okrętowych w odpowiednie rodzaje i ilości środków farmaceutycznych, sprzętu i środków medycznych oraz zasad ich przechowywania, ewidencji, wymiany i kontroli;
- 4) wymagania dotyczące wyposażenia szpitali okrętowych i zatrudniania lekarzy okrętowych;
- 5) wymagania dotyczące wyposażenia środków ratunkowych w apteczki;
- 6) szczegółowe zasady i warunki udzielania drogą radiową konsultacji medycznej kapitanowi statku przez właściwą jednostkę służby zdrowia;
- 7) warunki, tryb oraz organy upoważnione do przeprowadzania kontroli zaopatrzenia medycznego statków;
- 8) wymagania dotyczące programu, zakresu i częstotliwości szkolenia medycznego kapitana i załogi statku, z uwzględnieniem wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

6.¹¹⁾ Minister właściwy do spraw rybołówstwa, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, ministrem właściwym do spraw pracy oraz ministrem właściwym do spraw zdrowia, ze względu na szczególne warunki pracy na statkach rybackich, określi, w drodze rozporządzenia, wymagania higieniczne i zdrowotne na statkach rybackich, mając na uwadze wymogi w zakresie konstrukcji i wyposażenia statków rybackich, sprzętu ratowniczego, szkolenia załóg i ratowania życia.

Art. 21. 1. Kapitan statku kieruje pracą na statku i reprezentuje w czasie całej podróży statku armatora wobec załogi.

2. Kapitan statku jest upoważniony do wystawiania listy załogi i dokonywania w niej wpisów, a także do dokonywania wpisów w książeczkach żeglarskich pracowników stanowiących załogę statku.

Art. 22. 1. Kapitan statku jest obowiązany dokonać w dzienniku okrętowym zapisu o każdym ważnym wydarzeniu dotyczącym załogi statku, chyba że inny przepis tej ustawy przewiduje w tym zakresie obowiązek dalej idący.

⁹⁾ W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 4 ustawy, o której mowa w odnośniku 4.

¹⁰⁾ W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 5 ustawy, o której mowa w odnośniku 4.

¹¹⁾ W brzmieniu ustalonym przez art. 8 pkt 2 ustawy, o której mowa w odnośniku 8.

2. Kapitan statku jest również obowiązany odnotować w dzienniku okrętowym złożenie mu przez pracownika odwołania, sprzeciwu lub jakiegokolwiek innego pisma w sprawie ze stosunku pracy na statku. Złożenie takie jest równoznaczne z wniesieniem pisma do organu powołanego do rozpatrywania roszczeń ze stosunku pracy na statku.

Art. 23. Kapitan statku może polecić pracownikowi zejście ze statku w porcie, jeżeli jest to konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku, załogi lub pasażerów, a także gdy ze względu na brak wymaganej sprawności psychofizycznej lub rzeczywistych kwalifikacji zawodowych pracownik nie jest w stanie wykonywać należycie pracy na stanowisku określonym w umowie o pracę na statku; polecenie należy wręczyć na piśmie z uzasadnieniem i uczynić o tym wzmiankę w dzienniku okrętowym. Po zejściu pracownika ze statku stosuje się przepisy art. 35.

Art. 24. 1. Załogę statku reprezentuje wobec kapitana delegat załogi.

2. Delegat załogi wykonuje uprawnienia zastrzeżone dla niego w przepisach ustawy oraz jest władny zgłaszać kapitanowi interwencje w sprawach załogi statku.

3. Kapitan statku rozpatruje interwencje niezwłocznie i o podjętych decyzjach zawiadamia delegata załogi. Jeżeli interwencja była złożona na piśmie, kapitan czyni w dzienniku okrętowym wzmiankę o jej złożeniu oraz sposobie i terminie załatwienia.

4. Przepisy ust. 1–3 nie naruszają uprawnień związków zawodowych do reprezentowania i obrony praw i interesów pracowników na statku.

Art. 25. 1. Delegata załogi wybiera zebranie załogi statku, a sposób jego wyboru określa samo zebranie.

2. Delegata załogi wybiera się na czas, w którym statek odbywać będzie podróż lub podróże morskie; może on być w każdej chwili przez zebranie załogi statku odwołany.

3. Kapitan statku jest obowiązany umożliwić załodze przeprowadzenie zebrania wyborczego oraz zebrania w sprawie odwołania delegata, najwcześniej jak to jest możliwe.

DZIAŁ V

Powstanie i ustanie stosunku pracy na statku

Rozdział 1

Powstanie stosunku pracy

Art. 26. 1. Stosunek pracy na statku, zwany dalej „stosunkiem pracy”, powstaje na podstawie umowy o pracę na statku, zwanej dalej „umową o pracę”, zawieranej na czas nieokreślony, na czas określony lub na czas określonej podróży morskiej statku, zwanej dalej „umową o pracę na podróż statku”.

2. Stosunek pracy na statku może powstać na podstawie spółdzielczej umowy o pracę na statku; do umowy tej, w sprawach nieuregulowanych w ustawie, stosuje się Prawo spółdzielcze.

3. W umowie o pracę na statku pracownik zobowiązuje się do wykonywania na rzecz armatora pracy na oznaczonym stanowisku na statkach odbywających podróże morskie albo na statku udającym się w określoną podróż, a armator – do zatrudnienia pracownika na takich statkach (statku) za wynagrodzeniem odpowiadającym zajmowanemu stanowisku.

4. W ramach stosunku pracy z umowy o pracę na czas określony albo nieokreślony pracownik wykonuje pracę na statkach armatora, na których jest kolejno wpisywany na listę załogi, a jeżeli byłoby to przejściowo niemożliwe, armator przenosi go do rezerwy.

Art. 27. Stosunek pracy z pracownikiem młodocianym może być nawiązany tylko na podstawie umowy o pracę w celu nauki zawodu marynarza lub rybaka.

Art. 28. 1. Bez zgody pracownika, wyrażonej na piśmie, armator nie może skierować go do pracy na statku udającym się w podróż morską do strefy działań wojennych. Jeżeli o skierowaniu statku do takiej strefy postanowiono po rozpoczęciu podróży morskiej, pracownikowi odmawiającemu udzielenia zgody armator powinien umożliwić zejście ze statku przed osiągnięciem strefy działań wojennych.

2. Niedopełnienie wymagań określonych w ust. 1 stanowi ciężkie naruszenie podstawowych obowiązków armatora wobec pracownika.

Art. 29. 1. Umowa o pracę powinna być zawarta na piśmie i określać w szczególności:

- 1) miejsce i datę zawarcia umowy;
- 2) nazwę i siedzibę armatora;
- 3) imię i nazwisko oraz datę i miejsce urodzenia pracownika;
- 4) stanowisko, na którym pracownik będzie zatrudniony;
- 5) zasady wynagradzania;
- 6) miejsce i termin rozpoczęcia pracy;
- 7) rodzaj umowy o pracę;
- 8) termin, od którego trwa umowa o pracę na czas określony;
- 9) statek, na którym będzie wykonywana praca, oraz port lub rejon geograficzny zakończenia podróży morskiej, jeżeli umowę o pracę zawarto na podróż morską statku.

2. Jeżeli umowa o pracę nie została zawarta na piśmie, armator powinien niezwłocznie potwierdzić pracownikowi pisemnie rodzaj umowy i jej treść określoną w ust. 1.

Rozdział 2

Ustanie stosunku pracy

Art. 30. Umowa o pracę może być rozwiązana na mocy porozumienia stron w dowolnym terminie i w każdym porcie polskim lub obcym.

Art. 31. 1. W razie ciężkiego naruszenia przez armatora jego podstawowych obowiązków wobec pracownika, a w szczególności niezapewnienia mu bezpiecznych i higienicznych warunków pracy i przebywania na statku oraz odpowiednich pomieszczeń, wyżywienia i opieki zdrowotnej, pracownik może, w terminie 14 dni od powzięcia o tym wiadomości, rozwiązać na piśmie umowę o pracę bez wypowiedzenia z podaniem przyczyny uzasadniającej takie rozwiązanie umowy.

2. Rozwiązanie umowy o pracę z przyczyn określonych w ust. 1 pociąga za sobą skutki, jakie przepisy prawa pracy wiążą z rozwiązaniem umowy o pracę na mocy porozumienia stron.

3. Rozwiązanie umowy z naruszeniem przepisu ust. 1 uważa się za rozwiązanie umowy o pracę przez zakład pracy bez wypowiedzenia z winy pracownika.

4. Armatorowi, z którym rozwiązano umowę o pracę z naruszeniem przepisu ust. 1, przysługuje odszkodowanie w wysokości wynagrodzenia zasadniczego należnego pracownikowi za okres równy obowiązującemu go okresowi wypowiedzenia. Jeżeli niezgodnie z prawem rozwiązano umowę o pracę na czas określony lub umowę o pracę na podróż statku, odszkodowanie przysługuje za czas, do którego umowa miała trwać, nie więcej jednak niż za 3 miesiące.

5. W razie gdy niezgodne z prawem rozwiązanie umowy o pracę bez wypowiedzenia nastąpiło w okresie wcześniej dokonanego przez jedną ze stron wypowiedzenia, odszkodowanie przysługuje za czas do upływu okresu wypowiedzenia.

6. Samowolne pozostanie pracownika za granicą uważa się za niezgodne z prawem rozwiązanie umowy o pracę bez wypowiedzenia, dokonane w pierwszym dniu pozostania za granicą. Przepis ust. 4 stosuje się odpowiednio.

7. Roszczenia armatora określone w ust. 4–6 przedawniają się z upływem 3 miesięcy od dnia, w którym armator poznał wiadomość o niezgodnym z prawem rozwiązaniu umowy o pracę bez wypowiedzenia, nie później jednak niż z upływem 6 miesięcy od dokonania takiego rozwiązania.

Art. 32. 1. Umowa o pracę, która wskutek upływu czasu, na jaki była zawarta, lub wskutek upływu okresu wypowiedzenia albo wskutek jej rozwiązania bez wypowiedzenia miałaby ustać podczas przebywania statku w podróży morskiej, przedłuża się do następnego dnia po przybyciu statku do pierwszego portu polskiego, a jeżeli byłby to dzień wolny od pracy, termin ten przesuwają na następujący po nim dzień roboczy.

2. Przepis ust. 1 stosuje się również wobec pracownika zagranicznego, z tą zmianą, że umowa o pracę przedłuża się do dnia przybycia statku do pierwszego portu wyładowania lub załadowania, o ile strony nie uzgodniły inaczej.

3. Jeżeli w sytuacji określonej w ust. 1 pracownik wraca do kraju w inny sposób aniżeli na statku, na którym jest wpisany

na listę załogi, umowa o pracę przedłuża się do dnia przybycia pracownika do kraju, chyba że stosunek pracy ustał wcześniej na podstawie art. 31 ust. 6.

Art. 33. 1. Umowa o pracę na podróż statku rozwiązuje się następnego dnia po przybyciu statku do uzgodnionego portu jej zakończenia albo do pierwszego portu w uzgodnionym rejonie geograficznym zakończenia tej podróży.

2. Umowa określona w ust. 1 rozwiązuje się też z dniem odmowy wyrażenia przez pracownika zgody na pracę na statku udającym się do strefy działań wojennych albo z dniem zejścia pracownika z takiego statku. W takich sytuacjach pracownikowi przysługuje odprawa w wysokości jednomiesięcznego wynagrodzenia za pracę.

Art. 34. 1. Umowa o pracę wygasa z upływem 3 miesięcy nieobecności pracownika w pracy z powodu jego aresztowania za granicą lub z upływem 1 miesiąca nieobecności w pracy z powodu odbywania za granicą kary pozbawienia wolności.

2. Pomimo wygaśnięcia umowy z przyczyn wskazanych w ust. 1, armator jest obowiązany ponownie zatrudnić pracownika, jeżeli w postępowaniu karnym został on uniewinniony lub postępowanie umorzono albo gdy aresztowanie było w świetle polskiego prawa oczywiście niesłuszne. Dotyczy to również odbywania kary pozbawienia wolności za czyn, za który pracownik nie podlega odpowiedzialności karnej według polskiego prawa, albo gdy skazanie za granicą było w świetle polskiego prawa oczywiście niesłuszne.

3. Armator może odmówić ponownego zatrudnienia pracownika, jeżeli w terminie 7 dni od zakończenia postępowania karnego lub zwolnienia z aresztu bądź zakładu karnego nie zgłosił on gotowości do niezwłocznego podjęcia pracy, chyba że przekroczenie terminu nastąpiło z przyczyn niezależnych od pracownika.

Rozdział 3

Rezerwa

Art. 35. 1. W czasie pozostawania w rezerwie pracownik jest obowiązany wykonywać wyznaczoną mu przez armatora pracę, stosowną do kwalifikacji zawodowych oraz zawodowo-socjalnej pozycji pracownika. Za zgodą pracownika armator może go zatrudnić przy każdej pracy. Za wykonywanie pracy w rezerwie przysługuje pracownikowi wynagrodzenie przewidziane za daną pracę, nie niższe jednak od wynikającego z osobistego zaszerogowania pracownika.

2. Armator może ograniczyć obowiązki pracownika pozostającego w rezerwie do oczekiwania w miejscu wybranym przez pracownika na wezwanie do wykonywania pracy w rezerwie lub na statku. Za czas takiego oczekiwania, w braku odmiennego unormowania w umowie o pracę, przysługuje pracownikowi najniższe wynagrodzenie za pracę, określone na podstawie przepisów Kodeksu pracy.

Art. 36. Przeniesienie pracownika do rezerwy nie może nastąpić:

- 1) przed udzieleniem mu w ustalonym terminie urlopu lub innego czasu wolnego na lądzie;
- 2) w okresie usprawiedliwionej nieobecności pracownika w pracy.

DZIAŁ VI

Obowiązki armatora i pracownika

Rozdział 1

Wynagrodzenie za pracę i dodatek dewizowy

Art. 37. 1. Wynagrodzenie za pracę powinno być ustalone z uwzględnieniem rodzaju żeglugi, sposobu eksploatacji statku, szczególnej uciążliwości i niebezpieczeństwa pracy na statku, a także sytuacji finansowej armatora.

2. Wynagrodzenie na statkach rybackich może przewidywać udział w wartości złowionej i przetworzonej ryby oraz wykonanych usług.

Art. 38. 1. Dla rekompensowania podstawowych wydatków pracownika w podróżach zagranicznych pracownikowi przysługuje dodatek dewizowy.

2. Dodatek wypłaca się za czas przebywania pracownika w podróży morskiej poza krajem.

3. Dodatek dewizowy jest doliczany do podstawy wymiaru świadczeń emerytalno-rentowych w wysokości ustalonej

w zakładowym układzie zbiorowym pracy¹²⁾.

Rozdział 2

Repatriacja

Art. 39. Pracownik, który w czasie trwania stosunku pracy lub bezpośrednio po jego ustaniu pozostał za granicą, ma prawo do niezwłocznego przewiezienia go do kraju, a pracownik zagraniczny – do portu zawarcia umowy o pracę lub portu sąsiedniego.

Art. 40. 1. Obowiązek dokonania repatriacji ciąży na armatorze, z którym pracownik pozostaje lub ostatnio pozostawał w stosunku pracy.

2. Jeżeli pracownik pozostał za granicą bez własnej winy, uzasadnione koszty repatriacji i oczekiwania na nią ponosi armator.

Art. 41. 1. Armator może żądać od pracownika poniesienia kosztów jego przewozu, jeżeli bez uzasadnionej przyczyny odmówił on podjęcia zgodnej z jego kwalifikacjami pracy na statku przewożącym go do miejsca repatriacji.

2. Zatrudnienie pracownika na statku przewożącym go do miejsca repatriacji, odbywające się po ustaniu stosunku pracy, pocytuje się, w razie wątpliwości, za zawarcie umowy o pracę na podróż statku.

Art. 42. W razie upadłości armatora statku o polskiej przynależności albo likwidacji tego armatora na podstawie decyzji organu państwowego, koszty repatriacji ponosi Skarb Państwa.

Rozdział 3

Szczególne obowiązki armatora

Art. 43. Armator powinien udostępnić pracownikowi środki łączności na statku w celu skontaktowania się z krajem.

Art. 44. Armator ponosi koszty leczenia i utrzymania za granicą pracownika niezdolnego do pracy, nie dłużej jednak niż do chwili ustania stosunku pracy, a w razie śmierci pracownika za granicą – koszty pogrzebu lub sprowadzenia zwłok do kraju.

Art. 45. 1.¹³⁾ Armator obowiązany jest zapewnić pracownikowi zatrudnionemu na statku bezpłatnie: zakwaterowanie na nim, wyżywienie i opiekę zdrowotną.

2.¹⁴⁾ Armator jest obowiązany zapewnić na statku pomieszczenia załogi odpowiednie do liczby zatrudnionych pracowników.

3.¹⁴⁾ Armator jest obowiązany utrzymywać statek, jego wyposażenie i znajdujące się w nim pomieszczenia w stanie zapewniającym bezpieczne i higieniczne warunki pracy i wypoczynku po pracy.

Art. 46. Jeżeli armator wymaga od pracownika noszenia umundurowania w związku z pracą na statku, to jest obowiązany przydzielić mu je bezpłatnie.

Art. 47. 1. W razie zaginięcia pracownika na morzu, armator wypłaca jego rodzinie:

- 1) przez okres sześciu miesięcy – co miesiąc świadczenie obliczane jak ekwiwalent za urlop wypoczynkowy, a następnie
- 2) do czasu uznania za zmarłego – zasiłek pieniężny.

2. W sprawie wysokości zasiłku pieniężnego dla członków rodziny pracownika uprawnionych do świadczeń określonych w ust. 1 stosuje się odpowiednio *przepisy o zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin*¹⁵⁾, dotyczące renty rodzinnej.

Rozdział 4

¹²⁾ Ze zmianą wprowadzoną przez art. 14 pkt 1 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o zmianie ustawy – Kodeks pracy oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz. U. Nr 113, poz. 547), która weszła w życie z dniem 26 listopada 1994 r.

¹³⁾ Oznaczenie ust. 1 nadane przez art. 1 pkt 6 ustawy, o której mowa w odnośniku 4.

¹⁴⁾ Dodany przez art. 1 pkt 6 ustawy, o której mowa w odnośniku 4.

¹⁵⁾ Obecnie: przepisy o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, stosownie do art. 192 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 1440), która weszła w życie z dniem 1 stycznia 1999 r.

Szczególne obowiązki pracownika

Art. 48. Niezależnie od przestrzegania obowiązków określonych w Kodeksie pracy, pracownik powinien w szczególności:

- 1) strzec honoru i praw polskiej bandery oraz dobrego imienia polskiego marynarza i rybaka;
- 2) przestrzegać przepisów i zasad bezpieczeństwa żeglugi oraz bezpieczeństwa i porządku przebywania na statku;
- 3) stosować się do przepisów i zarządzeń władz w portach i na morzu, zwłaszcza przepisów celno-dewizowych;
- 4) dbać o bezpieczeństwo pasażerów;
- 5) chronić środowisko morskie przed zanieczyszczeniem;
- 6) chronić statek, jego urządzenia i ładunek;
- 7) dbać o pomieszczenia własnego użytku oraz wspólne pomieszczenia załogi, jak też o ich wyposażenie.

Art. 49. 1. Pracownikowi nie wolno wносить na statek i przewozić na nim przedmiotów zagrażających bezpieczeństwu statku lub znajdujących się na nim osób i ładunku, a ponadto przedmiotów, których posiadanie na statku narusza przepisy prawa lub postanowienia regulaminu pracy i przebywania na statku.

2. W razie uzasadnionego podejrzenia, że pracownik posiada lub przewozi na statku przedmioty, o których mowa w ust. 1, kapitan może zarządzić przeszukanie pomieszczenia i rzeczy pracownika, a w razie ujawnienia takich przedmiotów, władny jest usunąć je ze statku lub przekazać właściwym władzom.

3. Przeszukania pomieszczenia i rzeczy pracownika dokonuje się w jego obecności i przy udziale delegata załogi. Z czynności przeszukania sporządza się protokół, wyjaśniając w nim przyczyny nieobecności pracownika, jeżeli w tej czynności nie uczestniczył. Pracownikowi doręcza się kopię protokołu.

4. O przeszukaniu pomieszczenia i rzeczy pracownika oraz wyniku przeszukania kapitan sporządza wzmiankę w dzienniku okrętowym.

Art. 50. W razie grożącego statkowi niebezpieczeństwa, a w szczególności zatonięcia, rozbicia lub pożaru, albo w razie konieczności niesienia pomocy innemu statkowi lub rozbitek, pracownik jest obowiązany, aż do zakończenia akcji ratowniczej, wykonywać wszelkie polecane mu czynności dla ratowania życia ludzkiego, jednak bez narażenia siebie na bezpośrednie i oczywiste niebezpieczeństwo utraty życia.

Art. 51. 1. Na czas uzasadniony potrzebami statku kapitan może polecić pracownikowi wykonywanie, zgodnej z jego kwalifikacjami, innej pracy aniżeli określona w umowie o pracę, przy zapewnieniu pracownikowi wynagrodzenia przewidzianego za daną pracę, nie niższego jednak od wynagrodzenia określonego w umowie o pracę.

2. Wykonywanie pracy, o której mowa w ust. 1, może trwać w danej podróży morskiej do 6 tygodni, nie dłużej jednak niż do zawinięcia statku do pierwszego portu. Jeżeli ta praca jest wykonywana niezależnie od pracy określonej w umowie o pracę, pracownikowi przysługuje odpowiednie wynagrodzenie dodatkowe.

3. Przepis ust. 1 stosuje się również w sytuacji, gdy po rozpoczęciu podróży morskiej statku pracownik wykazał na zajmowanym stanowisku brak wymaganej sprawności psychofizycznej lub rzeczywistych kwalifikacji zawodowych.

4. O wydaniu poleceń, o których mowa w ust. 1–3, kapitan sporządza wzmiankę w dzienniku okrętowym.

Rozdział 5

Kary za naruszenie porządku i dyscypliny pracy oraz zasad przebywania na statku

Art. 52. 1. Za naruszenie porządku i dyscypliny pracy oraz zasad przebywania na statku, w czasie gdy pracownik był wpisany na listę załogi – stosuje się kary zgodnie z przepisami Kodeksu pracy, z następującymi zmianami:

- 1) sprzeciw pracownika rozpatruje kapitan samodzielnie;
- 2) przepisu pkt 1 nie stosuje się w okresie, gdy pracownik wpisany na listę załogi przebywa w porcie siedziby armatora, a naruszenie porządku i dyscypliny nastąpiło poza statkiem;
- 3) kapitan nie może zastosować kary po upływie 7 dni od przyjęcia wiadomości o naruszeniu;
- 4) przed nałożeniem kary kapitan jest obowiązany zasięgnąć opinii delegata załogi;
- 5) w okresie podróży morskiej uznanie kary za niebyłą może nastąpić także na wniosek delegata załogi.

2. Pracownik lub delegat załogi może w ciągu 7 dni złożyć na piśmie uzasadniony protest co do decyzji kapitana stat-

ku o odrzuceniu jego sprzeciwu. Kapitan przekazuje wówczas sprawę do rozpatrzenia armatorowi. Armator podejmuje decyzję o odrzuceniu sprzeciwu, w uzgodnieniu ze związkiem zawodowym, w ciągu 14 dni od dnia przybycia pracownika do kraju.

3. Wobec kapitana statku przepisy Kodeksu pracy stosuje się z tą zmianą, że ukaranie kapitana może nastąpić w ciągu 30 dni od jego przybycia do siedziby armatora, nie później jednak niż w ciągu 9 miesięcy od naruszenia obowiązków pracowniczych, dyscypliny pracy lub zasad przebywania na statku, za które ma zostać ukarany.

DZIAŁ VII

Czas pracy na statku oraz urlopy wyrównawcze

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 53. 1. Pracownik wpisany na listę załogi statku jest obowiązany wykonywać pracę w wymiarze godzin ustalonym przepisami tego działu, a w sytuacjach przez nie dopuszczonych – wykonywać też pracę w godzinach nadliczbowych oraz pozostawać w pogotowiu do pracy.

2. Czasu pozostawania w pogotowiu do pracy, podczas którego praca nie była wykonywana, jak też przerw w pracy wynikających z dobowego rozkładu czasu pracy nie wlicza się do obowiązującej pracownika normy czasu pracy.

3. Dozwolona jest praca w niedziele i święta określone w odrębnych przepisach.

Art. 54. Podczas przebywania statku w porcie armator powinien umożliwić pracownikowi wykorzystanie na lądzie czasu wolnego od pracy, chyba że pracownik został zobowiązany do pracy w godzinach nadliczbowych albo do pozostawania w pogotowiu do pracy.

Art. 55. Przepisów tego działu dotyczących przebywania statku w porcie nie stosuje się w dniach przybycia statku do portu i wyjścia w morze, pozostawania statku w kwarantannie oraz oczekiwania statku na wejście do portu lub na załatwienie formalności wymaganych przez władze portowe w związku z przybyciem statku do portu albo wyjściem w morze, a także wobec pracowników pełniących wachty portowe.

Art. 56. 1. Maksymalny okres przebywania pracownika na statku w jednej podróży morskiej określa zakładowy układ zbiorowy pracy¹⁶⁾. Dla pracownika na statku rybackim okres ten nie może być dłuższy niż 160 dni.

2. W razie przedłużenia okresu przebywania pracownika na statku w czasie jednej podróży morskiej ponad okres, o którym mowa w ust. 1, armator powinien pracownikowi zatrudnionemu na czas określony lub nieokreślony umożliwić, na jego wniosek, niezwłoczne zejście ze statku.

Rozdział 2

Wymiar i rozkład czasu pracy

Art. 57.¹⁷⁾ 1. Czas pracy na statku nie może przekraczać przeciętnie 40 godzin, a w strefie tropikalnej i polarnej 30 godzin, w pięciodniowym tygodniu pracy, w okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 6 miesięcy.

2. Czas pracy na statku będącym w morzu nie może przekraczać 56 godzin w siedmiodniowym tygodniu pracy, a dla pracowników niepełniących wacht – 46 godzin w sześciodniowym tygodniu pracy oraz 12 godzin na dobę.

3. Z uwagi na szczególny charakter pracy na morskich statkach handlowych ustala się, że:

- 1)¹⁸⁾ minimalny czas wypoczynku nie może być krótszy niż 77 godzin na tydzień oraz 10 godzin na dobę;
- 2) dobowy czas wypoczynku nie może być dzielony na więcej niż dwie części, z których jedna nie może być krótsza niż 6 godzin, a przerwa między nimi nie może być dłuższa niż 14 godzin;
- 3) czas, w którym odbywają się zbiórki załogi, ćwiczenia przeciwpożarowe i ratownicze oraz inne ćwiczenia wymaga-

¹⁶⁾ Ze zmianą wprowadzoną przez art. 14 pkt 2 ustawy, o której mowa w odnośniku 12.

¹⁷⁾ W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 7 ustawy, o której mowa w odnośniku 4.

¹⁸⁾ W brzmieniu ustalonym przez art. 2 ustawy z dnia 12 grudnia 2003 r. o zmianie ustawy – Kodeks morski, ustawy o pracy na morskich statkach handlowych oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 229, poz. 2277), która weszła w życie z dniem 1 kwietnia 2004 r.

ne postanowieniami umów i przepisów międzynarodowych oraz ustawodawstwa krajowego, wlicza się do czasu pracy na statku;

- 4) młodociani zatrudnieni na statku w celu nauki zawodu nie mogą wykonywać pracy w godzinach nocnych (okres 9 kolejno po sobie następujących godzin, włączając w to czas między godziną 24⁰⁰ a godziną 5⁰⁰);
- 5) osoby poniżej 16 roku życia nie mogą wykonywać pracy na statku.

4. Praca ponad 40 godzin tygodniowo, a w strefie tropikalnej i polarnej ponad 30 godzin tygodniowo, w okresie rozliczeniowym, o którym mowa w ust. 1, jest pracą w godzinach nadliczbowych.

5. Na statku prowadzi się ewidencję czasu pracy, czasu pracy w nocy i czasu wypoczynku po pracy dla każdego pracownika. Ewidencję prowadzi się w języku polskim i angielskim.

6. Ewidencja czasu pracy, o której mowa w ust. 5, jest jawna. Pracownik otrzymuje kopię zapisów dotyczących jego osoby potwierdzoną podpisem kapitana lub osoby przez niego upoważnionej.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia ewidencji i wzór formularza do dokonywania zapisów czasu pracy, pracy w nocy oraz wypoczynku pracowników, mając na uwadze konieczność dokonywania rozliczeń, o których mowa w ust. 1, a także wymagania wynikające z wiążących Rzeczpospolitą Polską w tym zakresie umów międzynarodowych.

Art. 57a.¹⁹⁾ 1. Na statkach są przeprowadzane inspekcje warunków pracy i życia na statku przez organy inspekcyjne, w zakresie i zgodnie z procedurami określonymi przepisami o bezpieczeństwie morskim oraz przepisami o Państwowej Inspekcji Pracy i przepisami o Państwowej Inspekcji Sanitarnej.

2. Organami inspekcyjnymi, o których mowa w ust. 1, są dyrektorzy właściwych urzędów morskich, organy Państwowej Inspekcji Pracy, organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej, a za granicą konsulowie.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb wykonywania kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i wypoczynku pracowników na statku, mając na względzie szczególnie charakter pracy na morskich statkach handlowych oraz wymagania wynikające z wiążących Rzeczpospolitą Polską w tym zakresie umów międzynarodowych.

Art. 58. 1. Czas pracy na statku obsługiwany przez kolejno wymieniałych się załogi lub część załóg może być przedłużony do 14 godzin na dobę i 72 godzin na tydzień²⁰⁾, jeżeli po każdym – nie dłuższym niż 6 tygodni – nieprzerwanym okresie takiej pracy zapewnia się pracownikowi co najmniej równy okres wolnego od pracy pobytu na lądzie. Za zgodą pracownika okres pracy może być przedłużony do 3 miesięcy.

2. Praca w granicach norm czasu określonych w ust. 1 nie jest pracą w godzinach nadliczbowych, jeżeli liczba przepracowanych godzin w okresie rozliczeniowym, nie dłuższym niż 8 miesięcy, nie przekroczy sumy tygodniowych norm czasu pracy, obliczonej na podstawie art. 57 ust. 2 i 4.

Art. 59. 1. W okresie prowadzenia połowów lub innej działalności bezpośrednio związanej z rybołówstwem czas pracy na statku rybackim może być przedłużony do 12 godzin na dobę i 84 godzin na tydzień.

2. Praca w ramach norm czasu pracy przedłużonych na podstawie przepisu ust. 1 nie jest pracą w godzinach nadliczbowych, jeżeli liczba godzin przepracowanych w czasie podróży morskiej statku nie przekracza sumy tygodniowych norm czasu pracy, obliczonej na podstawie art. 57 ust. 2 i 4.

Art. 60. 1. Na statkach pełniących stałe pogotowie ratownicze pracownicy są obowiązani pozostawać w gotowości do podjęcia akcji ratowniczej, a w razie jej zarządzenia – wykonywać pracę do momentu zakończenia akcji.

2. Pracownicy, o których mowa w ust. 1, mogą być zobowiązani do wykonywania pracy związanej z eksploatacją statku lub wymaganiami służby ratowniczej w wymiarze do 12 godzin na dobę i 40 godzin przeciętnie na tydzień w przyjętym okresie rozliczeniowym, nie dłuższym niż 1 miesiąc.

Art. 61. 1. W czasie wolnym od pracy pracownik może być zobowiązany do pozostawania w pogotowiu do pracy, jeżeli:

- 1) oczekiwane są manewry statku lub może powstać konieczność chronienia statku, pasażerów, załogi lub ładunku;
- 2) wymaga tego organizacja obsługi systemów i urządzeń zautomatyzowanych.

2. Wysokość wynagrodzenia za pozostawanie w pogotowiu do pracy określają przepisy o wynagrodzeniu.

¹⁹⁾ Dodany przez art. 1 pkt 8 ustawy, o której mowa w odnośniku 4.

²⁰⁾ Ze zmianą wprowadzoną przez art. 1 pkt 9 ustawy, o której mowa w odnośniku 4.

Art. 62. *Minister Transportu i Gospodarki Morskiej*²¹⁾, po zasięgnięciu opinii związków zawodowych, określi, w drodze rozporządzenia, granice strefy tropikalnej i polarnej oraz kryteria uznawania, że statek rybacki prowadzi połowy lub inną działalność bezpośrednio związaną z rybołówstwem.

Rozdział 3

Praca w godzinach nadliczbowych

Art. 63.²²⁾ Pracownik nie może odmówić wykonywania pracy w okresie planowego czasu wypoczynku w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa statku, pasażerów, załogi lub ładunku, jak również w razie konieczności udzielenia pomocy innemu statkowi lub rozbitkom.

Rozdział 4

Urlopy wyrównawcze

Art. 64. 1. Za okres pracy na statku odbywającym podróż morską pracownik nabywa prawo do wolnego od pracy płatnego pobytu na lądzie, zwanego dalej „podstawowym urlopem wyrównawczym”. Podstawowy urlop wyrównawczy stanowi ekwiwalent za przedłużenie czasu pracy wykonywanej w uciążliwych warunkach morskich oraz za konieczność spędzania w podróży morskiej dziennego i tygodniowego czasu wolnego od pracy.

2. Odpowiednio do stopnia uciążliwości warunków pracy i przebywania na statku, zwłaszcza zaś różnic w wymiarze i rozkładzie czasu pracy, w długości podróży morskiej oraz rodzaju żeglugi i sposobach eksploataowania statków, pracownikowi można też przyznać uprawnienie do dodatkowego urlopu wyrównawczego.

Art. 65. W razie przedłużenia okresu przebywania pracownika na statku w jednej podróży morskiej ponad maksymalny okres przewidziany w morskim układzie zbiorowym, podstawowy urlop wyrównawczy zwiększa się o co najmniej jeden dzień za każdy rozpoczęty dzień przedłużenia tego okresu.

Art. 66. W sprawach nieuregulowanych w morskich układach zbiorowych pracy do urlopów wyrównawczych stosuje się odpowiednio przepisy działu VIII, z wyłączeniem przepisów o utracie prawa do urlopu.

DZIAŁ VIII

Urlop wypoczynkowy

Art. 67. 1. Z zastrzeżeniem przepisów ust. 2 i 3, wymiar urlopu wypoczynkowego, zwanego dalej „urlopem”, wynosi:

- 1)²³⁾ 20 dni roboczych po roku pracy;
- 2) 21 dni roboczych po 3 latach pracy;
- 3) 26 dni roboczych po 6 latach pracy.

2. Na statkach rybackich wymiar urlopu wynosi:

- 1) 21 dni roboczych po 2 latach pracy;
- 2) 30 dni roboczych po 3 latach pracy.

3. Na zbiornikowcach wymiar urlopu wynosi 26 dni roboczych po roku pracy.

4. Do okresów pracy, o których mowa w ust. 1–3, zalicza się okresy poprzedniego zatrudnienia pracownika na podstawie umów o pracę na statku, z wyłączeniem wszelkich innych okresów.

5. Przepisy ust. 1–3 nie znajdują zastosowania, jeżeli na podstawie Kodeksu pracy pracownik nabędzie prawo do urlopu w korzystniejszym wymiarze.

Art. 68. Pracownik traci prawo do urlopu za rok, w którym nastąpiło rozwiązanie umowy o pracę, jedynie w przypadku rozwiązania umowy bez wypowiedzenia z jego winy przed upływem 6 miesięcy od dnia jej zawarcia.

²¹⁾ Obecnie: minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, zgodnie z art. 5 pkt 5 i art. 10 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2013 r. poz. 743 i 984).

²²⁾ W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 10 ustawy, o której mowa w odnośniku 4.

²³⁾ W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 11 ustawy, o której mowa w odnośniku 4.

Art. 69. Pracownikowi, z którym rozwiązano umowę o pracę bez wypowiedzenia z jego winy po upływie 6 miesięcy od jej zawarcia, przysługuje jedna dwunasta ekwiwalentu pieniężnego za urlop w najniższym wymiarze określonym w art. 67 ust. 1 za każdy miesiąc pracy w roku, w którym nastąpiło rozwiązanie umowy o pracę.

Art. 70. 1. Strony mogą uzgodnić termin urlopu w drodze porozumienia. W braku takiego porozumienia termin wyznacza armator.

2. Pracownik powinien być zawiadomiony o terminie urlopu nie później niż na jeden miesiąc przed jego rozpoczęciem.

Art. 71. Urlopu udziela się w miejscu zawarcia umowy o pracę, chyba że strony postanowiły inaczej.

Art. 72. 1. Odwołanie pracownika z urlopu lub przesunięcie terminu urlopu może nastąpić tylko w wypadku, gdy armator – z przyczyn, których nie można było przewidzieć w czasie ustalania terminu urlopu – jest pozbawiony innej możliwości skompletowania załogi statku.

2. Pracownik może żądać od armatora wyrównania szkody, którą poniósł w związku z odwołaniem lub zmianą terminu urlopu.

DZIAŁ IX

Praca na kutrach rybackich

Art. 73. 1. Do stosunków pracy na kutrach rybackich przepisy ustawy stosuje się ze zmianami wynikającymi z przepisów tego działu.

2. W rozumieniu przepisów tego działu kuter rybacki przebywa w morzu od chwili wyjścia w morze w celu wykonywania rybołówstwa do chwili przybycia do portu, po zakończeniu rybołówstwa. Dzień wyjścia w morze i dzień przybycia do portu uznaje się za dni w morzu.

3. *Minister Transportu i Gospodarki Morskiej*²⁴⁾, w porozumieniu z *Ministrem Pracy i Polityki Socjalnej*²⁴⁾ i po zasięgnięciu opinii związków zawodowych, może, w drodze rozporządzenia, wyłączyć stosowanie wszystkich lub niektórych przepisów tego działu do stosunków pracy na kutrach rybackich wykonujących rybołówstwo w czasie wielodniowych podróży morskich.

Art. 74. Do stosunków pracy na kutrach rybackich nie stosuje się przepisów art. 20 ust. 2 oraz art. 24, 25, 45, 52 i 59.

Art. 75. Umowę o pracę na kutrze rybackim można również zawrzeć na okres sezonu połowowego. Pracownikom zatrudnionym na podstawie takiej umowy przysługuje prawo do urlopu wypoczynkowego w wymiarze dwóch dni roboczych za każdy przepracowany miesiąc.

Art. 76. 1. W okresie przebywania kutra rybackiego w morzu dopuszcza się wprowadzenie na nim wymiaru i rozkładu czasu pracy uzależnionych tylko od warunków połowowych, z zapewnieniem jednak pracownikowi, co najmniej sześciogodzinnego nieprzerwanego wypoczynku w ciągu doby.

2. Praca wykonywana według wymiaru i rozkładu czasu pracy określonych w ust. 1 nie jest pracą w godzinach nadliczbowych.

3. Przepisy art. 63 stosuje się odpowiednio.

Art. 77. 1. Do pracowników zatrudnionych na kutrze rybackim według wymiaru i rozkładu czasu pracy określonych w art. 76 ust. 1 nie stosuje się przepisu art. 64 ust. 1. Pracownikom tym przysługuje prawo do nie mniej niż jednego roboczego dnia wolnego za każdą niedzielę, święto i dodatkowy dzień wolny od pracy, przypadające w czasie przebywania kutra w morzu.

2. Armator może udzielić pracownikowi dni wolnych w każdym czasie. Jednakże dni wolne, niewykorzystane przed rozpoczęciem urlopu wypoczynkowego, powinny być udzielone łącznie z tym urlopem.

3. Na wniosek pracownika armator wypłaca mu ekwiwalent pieniężny w zamian za przysługujące dni wolne.

4. W sprawach dotyczących sposobu udzielania dni wolnych, nieuregulowanych w ust. 2 i 3, stosuje się odpowiednio

²⁴⁾ Obecnie: minister właściwy do spraw pracy, zgodnie z art. 5 pkt 16 i art. 21 ustawy, o której mowa w odnośniku 21.

przepisy działu VIII, z wyłączeniem przepisów o utracie prawa do urlopu.

Art. 78. Umowa o pracę na kutrze rybackim, nawiązana z armatorem, który nie zawarł zakładowego układu zbiorowego pracy²⁵⁾, powinna, oprócz danych ustalonych w art. 29 ust. 1, określać również:

- 1) wysokość dodatku dewizowego, jeżeli kuter ma zawijać do portów zagranicznych;
- 2) normy przydziału odzieży, obuwia i sprzętu ochrony osobistej oraz wysokość ekwiwalentu pieniężnego za pranie i naprawę odzieży i obuwia przez samych pracowników;
- 3) szczegółowe warunki żywienia pracowników na kutrze albo ustalenia dotyczące wypłacania ekwiwalentu;
- 4) wysokość dodatkowego wynagrodzenia, o którym mowa w art. 57 ust. 5, jeżeli pracownik będzie zatrudniony w wymiarze czasu pracy określonym na podstawie przepisów tego artykułu;
- 5) wysokość wynagrodzenia za pozostawanie w pogotowiu do pracy, o którym mowa w art. 61 ust. 1;
- 6) urlop wyrównawczy, jeżeli pracownikowi przysługuje prawo do tego urlopu;
- 7) wysokość wynagrodzenia za dni wolne oraz wysokość ekwiwalentu, o którym mowa w art. 77 ust. 3, jeżeli pracownikowi przysługuje prawo do dni wolnych.

DZIAŁ X

Zakładowy układ zbiorowy pracy²⁶⁾ oraz regulamin pracy i przebywania na statku

Rozdział 1

Zakładowy układ zbiorowy pracy²⁷⁾

Art. 79–81. (uchylone).²⁸⁾

Art. 82. 1. W rokowaniach każda ze stron jest zobowiązana do poszanowania słuszych interesów drugiej strony. Oznacza to w szczególności:

- 1) obowiązek uwzględniania przez armatora postulatów strony związkowej uzasadnionych sytuacją ekonomiczną lub rozwojem przedsiębiorstwa;
- 2) powstrzymywanie się od wysuwania postulatów, których realizacja oczywiście przekracza możliwości finansowe armatora, zagrażając jego pozycji na rynku żeglugowym.

2. W trakcie rokowań armator jest zobowiązany do udzielania związkom zawodowym wszelkich informacji niezbędnych do prowadzenia odpowiedzialnych rokowań.

Art. 83. Na żądanie każdej ze stron może być powołany ekspert lub grupa ekspertów, których zadaniem jest dostarczenie informacji potrzebnych do prowadzenia odpowiedzialnych rokowań. Przepis art. 82 ust. 2 stosuje się odpowiednio.

Art. 84. 1. W razie wysunięcia przez którąkolwiek ze stron uzasadnionego pisemnie zarzutu naruszenia zasady odpowiedzialnych rokowań, strony mają obowiązek niezwłocznie powołać komisję rozjemczą.

2. Każda ze stron powołuje dwóch członków komisji rozjemczej. Przewodniczący jest ustalany wspólnie. W braku zgody co do jego powołania, powołuje go, w ciągu 14 dni, *sąd wojewódzki*²⁹⁾ – sąd pracy i ubezpieczeń społecznych właściwy dla siedziby armatora, na wniosek którejkolwiek ze stron.

3. Komisja rozjemcza orzeka o zasadności zarzutu w ciągu 30 dni. Komisja może orzec o sposobie dostosowania postulatów do wymagań określonych w art. 82.

Art. 85–88. (uchylone).²⁸⁾

Art. 89.³⁰⁾ W sprawach nieuregulowanych przepisami ustawy do zakładowych układów zbiorowych pracy stosuje się

²⁵⁾ Ze zmianą wprowadzoną przez art. 14 pkt 3 ustawy, o której mowa w odnośniku 12.

²⁶⁾ Ze zmianą wprowadzoną przez art. 14 pkt 4 lit. a ustawy, o której mowa w odnośniku 12.

²⁷⁾ W brzmieniu ustalonym przez art. 14 pkt 4 lit. b ustawy, o której mowa w odnośniku 12.

²⁸⁾ Przez art. 14 pkt 4 lit. c ustawy, o której mowa w odnośniku 12.

²⁹⁾ Obecnie: sądu okręgowego na podstawie art. 4 ustawy z dnia 18 grudnia 1998 r. o zmianie ustawy – Prawo o ustroju sądów powszechnych (Dz. U. Nr 160, poz. 1064), która weszła w życie z dniem 1 stycznia 1999 r.

³⁰⁾ W brzmieniu ustalonym przez art. 14 pkt 4 lit. d ustawy, o której mowa w odnośniku 12.

odpowiednio przepisy Kodeksu pracy o układach zbiorowych pracy.

Rozdział 2

Regulamin pracy i przebywania na statku

Art. 90. 1. Regulamin ustala porządek przebywania na statku, a w szczególności zasady utrzymywania porządku i spokoju oraz czystości na statkach. Regulamin może określić zasady, na jakich jest dopuszczalne spożywanie alkoholu na statku w czasie wolnym od pracy.

2. Regulamin może ustalić zasady kompletowania załogi statku, a w szczególności uprawnienia kapitana statku w tym zakresie.

Art. 91. Do regulaminu pracy i przebywania na statku, zwanego dalej „regulaminem”, w zakresie nieuregulowanym ustawą stosuje się odpowiednio przepisy Kodeksu pracy dotyczące regulaminu pracy.

DZIAŁ XI

Wykroczenia przeciwko prawom pracownika

Art. 92. 1. Kto prowadząc pośrednictwo pracy dla osób poszukujących pracy na statkach pobiera za to od tych osób, bezpośrednio lub pośrednio, opłaty, podlega karze grzywny.

2. Tej samej karze podlega, kto prowadzi pośrednictwo pracy dla osób poszukujących pracy na statkach z naruszeniem przepisu art. 4 ust. 1.

Art. 93. 1. Kto działając w imieniu armatora narusza przepisy:

- 1) o wymaganej treści umowy o pracę na statku oraz treści wpisu do listy załogi statku lub książeczki żeglarskiej,
- 2) o czasie pracy

– podlega karze grzywny.

2. Tej samej karze podlega, kto kierując przedsiębiorstwem armatorskim lub zespołem osób zatrudnionych u armatora nie przestrzega przepisów i zasad bezpieczeństwa i higieny przebywania na statku oraz przepisów określających warunki, jakim powinny odpowiadać pomieszczenia mieszkalne, sanitarne i bytowe na statku.

Art. 94.³¹⁾ 1. Kto, działając w imieniu armatora, nie dopełnia ciążącego na nim obowiązku:

- 1) zaopatrzenia statku w wymaganą ilość żywności oraz w przewidziane normami urządzenia, środki ratunkowe i medyczne,
- 2) zatrudnienia na statku fachowych pracowników służby zdrowia lub przeszkolenia medycznego kapitana i załogi statku w zakresie stosowania środków ratunkowych i medycznych,
- 3) dokonania we właściwym czasie repatriacji osób do tego uprawnionych,
- 4) zapewnienia na statku pomieszczeń załogi odpowiednich do liczby zatrudnionych pracowników,
- 5) utrzymywania statku, jego wyposażenia i znajdujących się w nim pomieszczeń w stanie zapewniającym bezpieczne i higieniczne warunki pracy i wypoczynku po pracy

– podlega karze grzywny.

2. Tej samej karze podlega, kto wbrew obowiązkowi:

- 1) dopuszcza do zatrudnienia na statku, w składzie jego załogi, pracownika nieposiadającego ważnej książeczki żeglarskiej;
- 2) w czasie podróży morskiej statku zatrudnia na nim pracownika, nie wpisując go na listę załogi tego statku;
- 3) nie udziela pracownikowi przysługującego mu urlopu wypoczynkowego, wyrównawczego lub innych dni wolnych, o których mowa w art. 77, albo bezpodstawnie obniża ich wymiar.

Art. 95. W sprawach nieuregulowanych w tym dziale stosuje się przepisy Kodeksu pracy o odpowiedzialności za wykroczenia przeciwko prawom pracownika. Orzekanie następuje na podstawie wniosku pochodzącego od inspektora pracy

³¹⁾ W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 12 ustawy, o której mowa w odnośniku 4.

w trybie określonym w dziale VII Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia.³²⁾

DZIAŁ XII

Przepisy przejściowe i końcowe

Art. 96. 1. Do stosunków pracy na statkach, nawiązanych przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy ustawy.

2. Do roszczeń pracowników powstałych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 97. 1. Wypowiedzenie lub rozwiązanie stosunku pracy albo wypowiedzenie warunków pracy lub płacy, dokonane przed dniem wejścia w życie ustawy, jest skuteczne, jeżeli odpowiada przepisom dotychczasowym.

2. Okresy pracy na statku, przypadające przed dniem wejścia w życie ustawy, wlicza się do okresu pracy, od którego zależy wymiar urlopu wypoczynkowego, według przepisów ustawy.

Art. 98. 1. W zakresie wszelkich skutków prawnych prawomocnie orzeczone – według przepisów dotychczasowych – kary dyscyplinarne surowej nagany i aresztu uważa się za kary nagany, a karę dyscyplinarną zmniejszenia zarobków – za karę pieniężną. Jeżeli do dnia wejścia w życie ustawy kara dyscyplinarna zmniejszenia zarobków nie została wykonana w całości lub w części, podlega ona wykonaniu tylko do wysokości, w jakiej może być wymierzona kara pieniężna.

2. Toczące się przed morskimi komisjami dyscyplinarnymi oraz odwoławczą morską komisją dyscyplinarną sprawy o wymierzenie kar dyscyplinarnych, nierozstrzygnięte ostatecznie do dnia wejścia w życie ustawy, podlegają przekazaniu armatorom w celu zastosowania kar przewidzianych w ustawie. W sprawach tych kara nie może być jednak zastosowana po upływie 1 miesiąca od dnia przekazania sprawy armatorowi.

Art. 99. 1. Z dniem wejścia w życie ustawy sprawy o wykroczenia przeciwko prawom pracownika, toczące się przed kolegium do spraw wykroczeń przy urzędach morskich, podlegają przekazaniu właściwym inspektorom pracy, a nierozstrzygnięte odwołania od orzeczeń tych kolegiów – kolegiom do spraw wykroczeń przy terenowych organach administracji państwowej stopnia wojewódzkiego.

2. Czynności dokonane w tych sprawach przez właściwe kolegia są skuteczne, jeżeli odpowiadają przepisom dotychczasowym.

3. W sprawach o wykroczenia, o których mowa w art. 72 ustawy z dnia 28 kwietnia 1952 r. o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej (Dz. U. Nr 25, poz. 171, z późn. zm.³³⁾), popełnione przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy ustawy; należy jednak zastosować przepisy dotychczasowe, jeżeli są względniejsze dla sprawcy.

Art. 100. (uchylony).³⁴⁾

Art. 101. (uchylony).³⁴⁾

Art. 102. Traci moc ustawa z dnia 28 kwietnia 1952 r. o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej (Dz. U. Nr 25, poz. 171, z 1954 r. Nr 37, poz. 160, z 1958 r. Nr 68, poz. 338 oraz z 1989 r. Nr 35, poz. 192).

Art. 103. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia³⁵⁾.

³²⁾ Zdanie drugie dodane przez art. 8 ustawy z dnia 28 sierpnia 1998 r. o zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń, ustawy – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, ustawy o ustroju kolegiów do spraw wykroczeń, ustawy – Kodeks pracy i niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 113, poz. 717), która weszła w życie z dniem 1 września 1998 r.

³³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1954 r. Nr 37, poz. 160, z 1958 r. Nr 68, poz. 338 oraz z 1989 r. Nr 35, poz. 192.

³⁴⁾ Przez art. 14 pkt 5 ustawy, o której mowa w odnośniku 12.

³⁵⁾ Ustawa została ogłoszona w dniu 8 lipca 1991 r.