

HU

HU

HU



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 2.7.2008
COM(2008) 422 végleges

Javaslat:

A TANÁCS IRÁNYELVE

az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény alapján kötött megállapodás végrehajtásáról, valamint az 1999/63/EK irányelv módosításáról

(előterjesztő: a Bizottság)

INDOKOLÁS

1) A JAVASLAT HÁTTERE

- **A javaslat alapja és célkitűzései**

E javaslat célja, hogy végrehajtsa a tengeri közlekedési és szállítási ágazat szociális partnereit képviselő szervezetek, az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (a továbbiakban: ECSA) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (a továbbiakban: ETF) között a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény alapján 2008. május 19-én megkötött megállapodást.

A Bizottság úgy ítéli meg, hogy amennyiben a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény rendelkezései beépülnek a közösségi jogba, az európai tengerészek számára javítani fogják a tengerészeti ágazaton belüli munka vonzerejét, hozzájárulva ezáltal a több és jobb munkahely teremtéséhez, valamint a világviszonylatban valamennyi érintett fél érdekét szolgáló kiegyenlítettebb mozgástér kialakításához.

- **Általános háttér**

A tengeri hajózási ágazat globális szinten működő iparág. Ily módon elengedhetetlen a tengerjáró hajók fedélzetén alkalmazott vagy dolgozó tengerészek foglalkoztatására, valamint egészségvédelmére és biztonságára vonatkozó globális minimumkövetelmények meghatározása és végrehajtása.

A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet 2006. február 23-án elfogadta a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezményt, célul tűzve ki, hogy olyan egységes és koherens dokumentumot hozzon létre, amely kiterjed a nemzetközi tengerészeti munkaügyre alkalmazandó valamennyi naprakész előírásra. Az egyezmény ezért egyetlen, egységes szerkezetbe foglalt szövegbe építi az ILO által 1919 óta elfogadott egyezményeket és ajánlásokat annak érdekében, hogy az első általános tengerészeti munkaügyi kódex alapjául szolgáljon.

A Bizottság a kezdetektől fogva tevékenyen részt vett a tengerészeti munkaügyi egyezményre irányuló munkában.

2007. július 7-én a Tanács elfogadta a tagállamoknak a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezményének az Európai Közösség érdekében lehetőleg még 2010. december 31-e előtt történő ratifikálására való felhatalmazásáról szóló határozatot¹.

Szociálpolitikai kérdésekben a Szerződés közösségi szinten egyedi és kulcsfontosságú szerepet biztosít a szociális partnereknek. A 138. cikk rendelkezései értelmében az e területet érintő kezdeményezések kapcsán konzultációt kell folytatni a szociális partnerekkel a fellépés lehetséges irányvonalairól, és azt követően a tervezett javaslat tartalmáról. Ebben az összefüggésben a Bizottság konzultált a szociális partnerekkel arról, hogy – a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény fényében – kiigazítás,

¹ HL L 161., 2007.6.22.

egységes szerkezetbe foglalás vagy kiegészítés útján ajánlatos-e továbbfejleszteni a hatályos közösségi vívmányokat².

A szociális partnerek úgy döntöttek, hogy a Szerződés 139. cikke (1) bekezdésének fényében tárgyalásokat kezdeményeznek, és 2008. május 19-én (az első európai tengerészeti nappal összefüggésben) a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezményre vonatkozóan közös megállapodást írtak alá.

A szociális partnerek – a Szerződés 139. cikkével összhangban – arra kérték a Bizottságot, hogy javasoljon tanácsi irányelvet, amely az EU joga értelmében hatályba lépteti a közöttük létrejött egyezményt és annak A. mellékletét. E javaslat az erre a kérelemre adott válasz.

• **Hatályos rendelkezések a javaslat által szabályozott területen**

A javaslat kifejezetten az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és a Közlekedési Dolgozók Szakszervezeteinek Szövetsége az Európai Unióban (FST) között, a tengerészek munkaidejének szervezésére vonatkozóan kötött megállapodásról szóló, 1999. június 21-i 1999/63/EK tanácsi irányelvet³ módosítja. Ezen túlmenően a fiatal személyek munkahelyi védelméről szóló, 1994. június 22-i 94/33/EK tanácsi irányelv hatálya alá tartozó területen a tengerészeti ágazat vonatkozásában kiegészítő szabályozást vezet be.

Az egészségvédelem és a biztonság területét érintő, az EK-Szerződés 137. cikke alapján elfogadott közösségi rendelkezések döntő többsége teljes egészében a javaslat és különösen a munkavállalók munkahelyi biztonságának és egészségvédelmének javítását ösztönző intézkedések bevezetéséről szóló, 1989. június 12-i 89/391/EGK tanácsi irányelv és egyedi irányelveinek hatálya alá tartozó területre vonatkozik, az említett irányelv 16. cikke (1) bekezdésének értelmében. Ugyanez érvényes a hajók fedélzetén a jobb orvosi ellátás biztosítását célzó biztonsági és egészségvédelmi minimumkövetelményekről szóló, 1992. március 31-i 92/29/EGK tanácsi irányelv, valamint a 91/382/EGK és a 2003/18/EK irányelvvel módosított, a munkájuk során azbeszttel kapcsolatos kockázatoknak kitett munkavállalók védelméről szóló, 1983. szeptember 19-i 83/477/EGK tanácsi irányelv rendelkezéseire.

A javaslatnak a tengerészek orvosi ellátására, valamint a biztonság- és egészségvédelemre és a baleset-megelőzésre vonatkozó rendelkezései különösen a 92/29/EGK, illetve a 89/391/EGK irányelv hatálya alá tartoznak.

• **Összhang az Unió egyéb politikáival és célkitűzéseivel**

Ez a javaslat a megújult lisszaboni stratégia keretébe tartozik, célja mind a növekedés, mind a foglalkoztatás javítása, különösen azáltal, hogy jobb és több munkahelyet

² COM(2006) 287 végleges

³ HL L 167., 1999.7.2.

teremt egy dinamikusabb és versenyképesebb Európa számára.

Az EU integrált tengerpolitikájának⁴ alkalmazási körén belül a Bizottság teljes mértékben támogatta „az ILO tengerészeti munkaügyi normákról szóló egyezményének a közösségi jogba történő integrálásáról folytatandó társadalmi párbeszédet” is.

A Bizottság ezenkívül a COM(2007)591 végleges számú közleményében hangsúlyozta, hogy „folytatja a nemzetközi szabályozási rendszer megszilárdítása érdekében végzett munkáját, különösen a nemzetközi normák ratifikálásának és végrehajtásának elősegítésével és a harmadik országokkal kötött, szociális és egyenlő bánásmódra vonatkozó záradékokat tartalmazó nemzetközi megállapodások által”⁵.

2) KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELT FELEKKEL ÉS HATÁSVIZSGÁLAT

- **Konzultáció az érdekelt felekkel**

A Szerződés 139. cikkének (1) bekezdése a szociális partnerek számára – amennyiben úgy kívánják – lehetővé teszi, hogy olyan közösségi szintű párbeszédet kezdeményezzenek, amely szerződéses kapcsolatokhoz, így megállapodásokhoz vezethet. Ebben az esetben a Szerződés semmiféle követelményt nem ír elő előzetes konzultációra.

- **Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása**

Külső szakértői véleményre nem volt szükség.

- **Hatásvizsgálat**

Nem alkalmazható.

3) A JAVASLAT JOGI ELEMEI

- **A javasolt fellépés összefoglalása**

Ez a javaslat a tengeri közlekedési és szállítási ágazat szociális partnereit képviselő szervezetek, az ECSA és az ETF között a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezményről 2008. május 19-én megkötött megállapodás végrehajtását célozza.

A javaslat módosítja az 1999. június 21-i 1999/63/EK tanácsi irányelvet is, és e módosítások hatálya szigorúan a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény által

⁴ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának - Az Európai Unió integrált tengerpolitikájáról (COM(2007) 575 végleges)

⁵ A Bizottság közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának - A több és jobb EU-beli tengerhajózási állásért és a szociális szabályozási keret újraértékeléséről (a Szerződés 138. cikkének (2) bekezdésében előírt közösségi szintű konzultáció első szakasza a szociális partnerekkel)

szabályozott kérdésekre korlátozódik.

- **Jogalap**

A Szerződés 139. cikke (2) bekezdése arról rendelkezik, hogy „a közösségi szinten megkötött megállapodásokat [...] – a 137. cikk hatálya alá tartozó kérdésekben – az aláíró felek együttes kérelmére, a Tanács által a Bizottság javaslata alapján hozott határozattal kell végrehajtani”. Az ECSA és az ETF által a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezményre vonatkozóan kötött megállapodás kiter a munkakörülményekre, valamint tartalmaz a munkavállalók egészségvédelmére és biztonságára vonatkozó rendelkezéseket, ez a terület a Szerződés 137. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozik. Ez az egyik olyan terület, amelyen a Tanács minősített többséggel határozhat. A Bizottság javaslatához ennél fogva a 139. cikk (2) bekezdése képezi a megfelelő jogalapot.

A közösségi szintű szociális párbeszéd átalakításáról és fejlesztéséről szóló közleményével⁶ a Bizottság hangsúlyozta, hogy „bármely jogalkotási javaslat Tanács elé terjesztése előtt a Bizottság értékelést végez, amely többek között figyelembe veszi a szerződő felek képviseleti státuszát, felhatalmazását, a kollektív szerződés minden egyes szakaszának a közösségi joghoz viszonyított jogszerűségét, valamint a kis- és középvállalkozásokra vonatkozó rendelkezéseket”.

Az értékelés az alábbiakban következik.

1. A szerződő felek reprezentativitása és felhatalmazásuk.

Azoknak a szociális partnereknek a legitimitása, akikkel konzultálni kell, és akik számára biztosítani kell a jogot a valószínűsíthetően tanácsi határozat vagy irányelv útján végrehajtandó megállapodások tárgyalására, reprezentativitásukon alapul. A tengereken és a parti tengereken folytatott közlekedésben és szállításban érintett szociális partnerek reprezentativitásáról végzett 2006-os bizottsági felmérés szerint az ETF és az ECSA eleget tesz az 1998. május 20-i COM(1998)322 végleges közleményben megállapított kritériumoknak, következésképpen megerősítést nyert, hogy ennek az ágazatnak ők az európai szociális partnerei.

- a) ETF

A felmérés megállapította, hogy a vizsgálat tárgyát képező országok mindegyikében van legalább egy tagszervezet. Számos országban többszörös tagság van. Az ETF-nek a vizsgált országokból összesen 54 közvetlen tagszervezete van. A megvizsgált szakszervezetek 70,7 %-a közvetlenül vagy közvetve (magasabb szintű szakszervezetek révén) tagja az ETF-nek.

Amennyiben a nemzeti szakszervezetek ágazati tagságára vonatkozó adatok kellő információt szolgáltatnak relatív erősségükről, levonható az a következtetés, hogy az ETF lefedi az ágazat munkavállalóinak legjelentősebb képviselőit. A nem lefedett főbb

⁶ A Bizottság közleménye – A közösségi szintű szociális párbeszéd átalakítása és fejlesztése, COM(1998)322 végleges, 1998. május 20. Lásd még a szociálpolitikáról szóló jegyzőkönyv alkalmazására vonatkozóan a Bizottság által a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek előterjesztett közleményt, COM (93) 600 végleges, 1993.12.14.

szakszervezetek kivételes esete Ciprus és Svédország. Még ezekben az esetekben is vannak azonban más jelentős szakszervezetek, amelyek le vannak fedve. A rendelkezésre álló idevonatkozó adatok alapján az ETF-nek az ágazathoz kapcsolódó két tagja (a litvániai LJS és a portugáliei OFICIAISMAR-FSM) kivételével minden tag vesz részt kollektív tárgyalásban.

Az ETF-től eltérő európai szervezetek az ágazathoz kapcsolódó szakszervezetek és országok közül csak keveset képviselnek.

Ezek a következők: UNI Europa – 6 tagszervezettel, 3 ország képviselésében; Nordic Transport Workers' Federation (NTF) – 5 tagszervezettel, 3 ország képviselésében; European Federation of Public Service Unions (EPSU) – 4 tagszervezettel, 3 ország képviselésében; European Federation of Trade Unions in the Food, Agriculture and Tourism Sectors and Allied Branches (EFFAT) és European Mine, Chemical and Energy Workers' Federation (EMCEF) – egyenként 3 tagszervezettel, 3 ország képviselésében; The European Metalworkers' Federation (EMF) – 3 tagszervezettel, 2 ország képviselésében; Nordic Ship Officers' Congress (NFBK) – 2 tagszervezettel, 2 ország képviselésében; European Federation of Building and Woodworkers (EFBWW) és European Federation of Retired and Older People (FERPA) – egyenként 2 tagszervezettel, egy-egy ország képviselésében; European Trade Union Committee for Textiles:Clothing and Leather (ETUF:TCL), EURO-WEA, NordIng, EMPA és Fédération des Cadres de l'Energie et de la Recherche, mindegyik egy-egy tagszervezettel.

Ez a felülvizsgálat az ETF-et emeli ki az ágazat munkavállalóinak képviselőjeként, annál is inkább, mivel a fenti tagszervezetek többsége más európai szervezetek tagjaként a tagszervezetek egymást átfedő területeit tükrözi, nem pedig tengeri és parti tengeri közlekedési és szállítási ágazathoz való tényleges kötődésüket.

b) ECSA

A 24 vizsgált országból 21 az ECSA védelme alá tartozik, az ezen országokbeli társult tagokon keresztül. A Cseh Köztársaság, Lettország és Románia nincs lefedve. Az, hogy három tagállamban nincsenek tagszervezetek, kétségeket vethet fel azt illetően, hogy a Bizottságnak a tagállamok elegendő számára vonatkozó fenti kritériuma szerinti reprezentativitás teljesül-e. Tagsággal rendelkező és tagsággal nem rendelkező szövetségek egymás mellett léteznek Cipruson, Dániában, Finnországban, Görögországban, Írországban, Olaszországban és Svédországban.

A tagságra vonatkozó összehasonlítható adatok hiánya ezekben az országokban megnehezíti a tagsággal rendelkező és tagsággal nem rendelkező szövetségek relatív jelentőségének meghatározását. Figyelembe véve a szövetség kollektív szerződésekben betöltött szerepét is – mint jelentőségének mutatóját –, nyilvánvaló, hogy a legjelentősebb ciprusi, dániai, finnországi és olaszországi szövetségek rendelkeznek tagsággal. Görögországban, Írországban és Svédországban kollektív tárgyalást folytató néhány jelentősebb munkáltatói szövetség (pl. EEA, Union of Domestic Ferries, IBEC és SARF) nem tagja az ECSA-nak.

Van még néhány ország (pl. Észtország, Írország, Litvánia, Málta, Lengyelország, Portugália, Svédország, Szlovénia és az Egyesült Királyság), ahol az ECSA tagszervezetei nem vesznek részt kollektív tárgyalásban. Írország és Svédország

kivételével ezekben az országokban nem létezik más olyan szakszervezeti szövetség, amely részt vesz a kollektív tárgyalásban. Ennek az az oka, hogy (Svédország kivételével) ebben az országcsoportban hiányzik a több munkáltató részvételével folytatott ágazati szintű kollektív tárgyalás – olyannyira, hogy maguk a vállalatok folytatnak kollektív tárgyalást. Írorszában (az egyes vállalatok nevében) és Svédországban (a több munkáltató részvételével folytatott tárgyalás formájában) a kollektív tárgyalást egyetlen, tagsággal nem rendelkező munkáltatói szövetség folytatja.

Az ETF-hez viszonyítva az ECSA védelme alá tartozó tagszövetségek közül több nem vesz részt a kollektív tárgyalásban. E szövetségek számára az iparági kapcsolatok tehát nem jelentenek elsődleges érdekeltséget. Az ECSA egyes tagjai csak konzultációs eljárások és háromszintű testületekben való részvételen keresztül vállalhatnak szerepet az iparági kapcsolatokban. Valójában inkább kereskedelmi szövetségnek tekinthetik magukat, mint iparági kapcsolatok szereplőinek. Ezzel szemben az ECSA tagjai 10 országban (Ausztriában, Belgiumban, Cipruson, Németországban, Dániában, Spanyolországban, Finnországban, Franciaországban, Olaszországban és Hollandiában) folytatnak kollektív tárgyalást.

A munkáltatói szövetségek tagságának felülvizsgálata azt mutatja, hogy az ECSA-n kívül nincsenek szervezeti kapcsolatok az ágazathoz kapcsolódó munkáltatói szövetségek és az európai szövetségek között. A tagszervezeteket csak a nemzetközi szintű szövetségek – mint például a Nemzetközi Hajózási Kamara (International Chamber of Shipping; ICS), a Nemzetközi Hajózási Szövetség (International Shipping Federation; ISF), a Balti és Nemzetközi Tengerészeti Tanács (Baltic and International Maritime Council; BIMCO), az INTERTANKO és az INTERCARGO – esetében veszik nyilvántartásba.

Ez kiemeli az ECSA reprezentatív európai szociális partnerkénti jelentőségét az ágazat munkáltatói számára.

c) Tárgyalásra való felhatalmazás

Az európai szociális párbeszéd kérdéseiben mind az ETF, mind az ECSA rendelkezik tárgyalásra való felhatalmazással. Az ETF azonban e tekintetben nem rendelkezik állandó felhatalmazással. Inkább csak ideiglenes felhatalmazással rendelkezik arra, hogy eseti alapon a tagjai nevében tárgyalásokat folytasson.

2. A megállapodás szakaszainak jogszerűsége.

A Bizottság alaposan megvizsgálta a megállapodás valamennyi szakaszát, és azokban egyáltalán nem talált a közösségi joggal ellentétes rendelkezéseket. A tagállamok számára előírt kötelezettségek nem közvetlenül a szociális partnerek közötti megállapodásból, hanem a megállapodásnak az irányelv alkalmazásában történő végrehajtását célzó rendelkezésekből fakadnak.

A megállapodás tartalma a Szerződés 137. cikkének alkalmazási körén belül marad.

Amennyiben a megállapodás részei szükségessé teszik a jelenleg hatályos uniós jogszabályok módosítását, e módosítások szerepelnek a javaslatban.

Mivel a megállapodás egyes részei olyan kérdésekre vonatkoznak, amelyek a közösségi jogszabályok hatálya alá tartoznak, a megállapodás záró rendelkezéseiben megállapítja, hogy az nem sérthet semmiféle olyan törvényt, szokást vagy megállapodást, amely a tengerészek számára kedvezőbb feltételeket biztosít. Ezen túlmenően a közösségi vívmányok szükséges védintézkedése, különösen a kedvezőbb bánásmódra irányuló záradék bekerült a javaslatba.

A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy minden feltétel teljesül ahhoz, hogy javaslatot lehessen előterjeszteni e megállapodás tanácsi határozat útján történő végrehajtására.

3. A kis- és középvállalkozásokra vonatkozó rendelkezések.

A Szerződés 137. cikkének (2) bekezdése értelmében a szociális kérdésekkel kapcsolatos jogszabályoknak kerülniük kell az olyan közigazgatási, pénzügyi és jogi korlátozások előírását, amelyek hátráltatják a kis- és középvállalkozások (kkv-k) létrehozását és fejlődését. Ebben az összefüggésben a megállapodás nem tesz különbséget a kkv-k és más vállalkozások munkavállalói között, és nem vezet be a jelenlegi közösségi jogon túlmutató és azon felüli további közigazgatási, pénzügyi vagy jogi korlátozásokat. Ezért a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a megállapodás összhangban van a kis- és középvállalkozásokra vonatkozó rendelkezésekkel.

A 139. cikk (2) bekezdése a szociális partnerek által a Bizottsághoz intézett kérésekkel kapcsolatban nem rendelkezik az Európai Parlamenttel folytatott konzultációról. A Bizottság azonban továbbította a javaslatát a Parlamentnek, hogy az – amennyiben kívánja – közölhesse véleményét a Bizottsággal és a Tanáccsal. Ugyanez vonatkozik az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságra és a Régiók Bizottságára is.

• A szubszidiaritás elve

A szubszidiaritás elvét akkor kell alkalmazni, amennyiben a javaslat nem tartozik a Közösség kizárólagos hatáskörébe.

A javaslat célkitűzéseit a tagállamok az alábbi ok(ok) miatt nem tudják kielégítően megvalósítani:

A közösségi fellépés szükségességét nemcsak az indokolja, hogy a szociális partnerek – a 139. cikk (1) bekezdésével összhangban – meg vannak győződve arról, hogy ebben a kérdésben szükség van a Közösség fellépésére, sikeres megállapodást kötöttek közösségi szinten, és azt kérték, hogy e megállapodásnak a végrehajtása a Szerződés 139. cikkének (2) bekezdése értelmében a Bizottság javaslatára tanácsi határozat útján történjen, hanem az is, hogy a tengerészeti ágazat számára olyan előírások gyűjteményét kell biztosítani, amelyek globális működési környezete szempontjából megfelelőek.

Az irányelvre irányuló javaslat egy minimálisan betartandó előírás létrehozásával a tagállami jogszabályokat is kiegészíti a tengerészek munkafeltételeinek javítása érdekében. Ez a keret egyértelműséget és átláthatóságot biztosít az ágazat vállalkozásai számára, tisztességes versenyhez vezet a belső piacon, és elősegíti a szociális dömpinghez hasonló jelenségek felszámolását.

A közösségi fellépés az alábbi ok(ok) miatt éri el eredményesebben a javaslat célkitűzéseit:

A javaslat konkrét módosításokat vezet be a hatályos uniós jogszabályokba annak érdekében, hogy a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezménynek megfelelően naprakésszé tegye őket. Ez a célkitűzés nemzeti jogszabályokkal nem érhető el.

Elősegíti, hogy a tárgyat képező 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény előírásai minden tagállamban egyszerre lépjenek hatályba, és átültetésük egységes legyen.

Végül a javaslat az EU joga szerinti egyedi végrehajtási intézkedéseket épít a megállapodásba.

A javaslat ezért megfelel a szubszidiaritás elvének.

- **Az arányosság elve**

A tanácsi irányelv eleget tesz az arányosság elvének, amennyiben arra korlátozódik, hogy kitűzi az elérendő célokat.

Következésképpen a javaslat rugalmasságot is lehetővé tesz a konkrét végrehajtási intézkedések kiválasztása tekintetében. Ezenkívül szigorúan a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezményben foglalt, naprakésszé tett előírásoknak az EU jogába való átültetésére korlátozódik.

- **Az eszközök megválasztása**

Javasolt eszközök: irányelv.

Más eszköz a következő ok(ok) miatt nem lett volna megfelelő:

A javaslat a jelenleg hatályos uniós jogszabályokat módosítja, ami jogalkotási aktust tesz szükségessé.

Ezenkívül a Szerződés 139. cikkének (2) bekezdésében a „határozat” kifejezés általános értelmében szerepel, hogy a Szerződés 249. cikke értelmében meg lehessen választani a jogalkotási eszközt. A Bizottság feladata, hogy javaslatot tegyen a Tanácsnak arra vonatkozóan, hogy a kérdéses cikkben említett kötelező erejű dokumentumok (rendelet, irányelv vagy határozat) közül melyik lenne a legmegfelelőbb. Ebben az esetben a szociális partnerek megállapodásának jellegére és tartalmára tekintettel nyilvánvaló, hogy ez a tagállamok és/vagy a szociális partnerek által a tagállamok nemzeti jogába átültetendő rendelkezéseken keresztül alkalmazható a legközvetettebben. Ezért a legalkalmasabb eszköz a tanácsi irányelv. Az adott kötelezettségvállalásokkal összhangban a Bizottság véleménye szerint a megállapodást nem kell beépíteni a javaslatba, hanem ahhoz mellékletként kell csatolni.

4) KÖLTSÉGVETÉSI KIHATÁS

A javaslatnak nincs kihatása a Közösség költségvetésére.

5) TOVÁBBI INFORMÁCIÓK

- **Megfelelési táblázat**

A tagállamok kötelesek megküldeni a Bizottságnak az irányelvet átültető nemzeti rendelkezések szövegét, valamint az átültető rendelkezések és az ezen irányelv közötti megfeleléseket tartalmazó táblázatot.

- **Európai Gazdasági Térség**

A javasolt jogi aktus EGT-vonatkozású, ezért hatályának az Európai Gazdasági Térség egészére ki kell terjednie.

- **A javaslat részletes magyarázata**

A javaslat szerkezete a következő:

1. cikk

Ez a cikk kötelező erejűvé teszi a szociális partnerek közötti megállapodást; a Szerződés 139. cikkének (2) bekezdése alapján elfogadott tanácsi határozat ezt célozza.

2. cikk

A szociális partnerek megállapodásának megfelelően módosítja az 1999/63/EK tanácsi irányelvet.

3. cikk

A 3. cikk megállapítja, hogy az irányelv csak minimumkövetelményekről rendelkezik, szabadságot hagyva a tagállamoknak az érintett területen a munkavállalók számára kedvezőbb intézkedések elfogadásában. Az a célja, hogy kifejezetten garantálja a munkavállalók által már elért védelmi szinteket, valamint az, hogy a foglalkoztatási védelemmel kapcsolatban kedvezőbb előírások legyenek alkalmazandók. Ugyanebben az összefüggésben a javaslat 3. cikke (4) bekezdésének az a célja, hogy biztosítsa: a megállapodásban foglalt A4.2. előírás 5. bekezdésének b) pontja, amely bizonyos körülmények fennállása esetén lehetővé teszi a hajótulajdonos felelősségének korlátozását, ne sértse a 89/391/EGK keretirányelv 5. cikkében a munkáltató felelősségére vonatkozóan előírt általános elvet.

4–7. cikk

A 4–7. cikk a tagállamok nemzeti jogába való átültetésre vonatkozó szokásos rendelkezéseket tartalmazza, beleértve a hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciók előírására vonatkozó kötelezettséget. A 6. cikk különösen az irányelv hatálybalépésének napjára tesz utalást. A szociális partnerek megállapodása nem léphet hatályba a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény hatálybalépése előtt. A szociális partnerek erre vonatkozó kívánságának teljesülése érdekében az irányelvnek a javaslatban hivatkozott hatálybalépési napjának meg kell egyeznie a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény hatálybalépésének napjával. Mivel ezt a napot még

meg kell határozni, erre a célra üres hely maradt a javaslatban, rövid magyarázattal.

Javaslat:

A TANÁCS IRÁNYELVE

az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény alapján kötött megállapodás végrehajtásáról, valamint az 1999/63/EK irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 139. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A Szerződés 139. cikke (2) bekezdésének megfelelően a szociális partnerek közösen kérhetik, hogy a közösségi szinten kötött megállapodások végrehajtása a Bizottság javaslatára tanácsi határozat útján történjen.
- (2) 2006. február 23-án a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet elfogadta a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezményt olyan egységes és koherens jogi dokumentum létrehozásának szándékával, amely a lehetőségekhez mérten magában foglalja a hatályos nemzetközi tengerészeti egyezmények és ajánlások valamennyi naprakész előírását, valamint az egyéb nemzetközi munkaügyi egyezményekben található alapelveket.
- (3) A Bizottság a Szerződés 138. cikkének (2) bekezdésével összhangban konzultált a szociális partnerekkel arról, hogy a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény⁷ fényében kiigazítás, egységes szerkezetbe foglalás vagy kiegészítés útján ajánlatos-e továbbfejleszteni a hatályos közösségi vívmányokat.
- (4) Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) tájékoztatta a Bizottságot arról a szándékáról, hogy 2006. szeptember 29-én – a Szerződés 138. cikkének (4) bekezdésével összhangban – tárgyalásokat kíván kezdeni.
- (5) 2008. május 19-én a tengerészeti ágazat egészében globális szintű mozgástér kialakítására törekvő említett szervezetek a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény kapcsán megállapodást kötöttek; ez a megállapodás és melléklete a Bizottsághoz intézett közös kérelmet tartalmaz arra vonatkozóan, hogy végrehajtásuk

⁷ COM(2006) 287 végleges

a Szerződés 139. cikkének (2) bekezdésével összhangban a Bizottság javaslatára tanácsi határozat útján történjen.

- (6) A megállapodás a valamely tagállamban és/vagy a valamely tagállam lobogója alatt bejegyzett hajók fedélzetén tartózkodó tengerészekre vonatkozik.
- (7) A megállapodás az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és a Közlekedési Dolgozók Szakszervezeteinek Szövetsége az Európai Unióban (FST) között, a tengerészek munkaidejének szervezéséről szóló, 1998. szeptember 30-án Brüsszelben létrejött európai megállapodást módosítja.
- (8) A tengerészek munkaidejének szervezéséről szóló európai megállapodást tartalmazó, 1999. június 21-i 1999/63/EK tanácsi irányelvet⁸ ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (9) A Szerződés 249. cikkének alkalmazásában a megállapodás végrehajtásának megfelelő eszköze az irányelv.
- (10) A megállapodás a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezményrel egyidejűleg lép hatályba, és a szociális partnerek kívánsága az, hogy az ezen irányelvet végrehajtó nemzeti rendelkezések ne lépjenek előbb hatályba, mint a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény hatálybalépésének napja.
- (11) A megállapodásban használt, de ott pontosan meg nem határozott kifejezések tekintetében ez az irányelv a nemzeti jognak és gyakorlatnak megfelelően a tagállamokra bízva e kifejezések meghatározását, mint a hasonló kifejezéseket használó, más szociálpolitikai irányelvek esetében is, feltéve hogy az említett meghatározások tiszteletben tartják a megállapodás tartalmát.
- (12) Mivel a szükséges fellépés célkitűzéseit a tagállamok nem tudják kielégítő módon megvalósítani, ennél fogva a fellépés léptéke vagy hatásai miatt közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az említett cikkben foglalt arányosság elvével összhangban ez az irányelv nem lép túl azon a mértéken, amely a kérdéses célkitűzések megvalósításához szükséges.
- (13) A közösségi szintű szociális párbeszéd átalakításáról és fejlesztéséről szóló, 1998. május 20-i közleményével összhangban a Bizottság kidolgozta az irányelvre vonatkozó javaslatát, figyelembe véve az aláíró felek képviseleti jogát és a megállapodás egyes szakaszainak jogszerűségét.
- (14) A jobb jogszabályalkotásról szóló intézményközi megállapodás (34) bekezdésével összhangban a tagállamokat arra ösztönzik majd, hogy – a maguk számára, illetve a Közösség érdekében – készítsenek táblázatokat, amelyekben a lehető legpontosabban bemutatják az irányelv és az azt átültető intézkedések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé.
- (15) A tagállamok a szociális partnereket – közös kérésükre – megbízhatják ennek az irányelvnek a végrehajtásával mindaddig, amíg a tagállamok meg nem hozzák azokat

⁸ HL L 167., 1999.7.2.

az intézkedéseket, amelyek biztosítják, hogy bármikor garantálhassák az ezen irányelv által előírt eredményeket.

- (16) Ennek az irányelvnek a rendelkezéseit úgy kell alkalmazni, hogy ne sértsenek egyetlen olyan hatályos közösségi rendelkezést sem, amely konkrétabb és/vagy magasabb szintű védelmet nyújt a tengerészek számára, és különösen ne sértsék a közösségi jogszabályokban foglalt rendelkezéseket.
- (17) A 89/391/EGK keretirányelv⁹ 5. cikke és különösen annak (1) és (3) bekezdésében foglalt rendelkezések szerinti, a munkáltatói kötelezettségekre vonatkozó általános elvnek való megfelelést biztosítani kell.
- (18) Ez az irányelv nem használható a mellékletként csatolt megállapodás hatálya alá tartozó területeken a munkavállalók általános védelmi szintje csökkentésének indokolására.
- (19) Ez az irányelv és a megállapodás minimálisan betartandó előírásokat állapít meg, a tagállamoknak és/vagy a szociális partnereknek képesnek kell lenniük a kedvezőbb rendelkezések hatályban tartására vagy bevezetésére.
- (20) A Bizottság 1993. december 14-i, a szociálpolitikáról szóló megállapodás végrehajtásáról szóló közleményével összhangban a megállapodást is magában foglaló irányelvre vonatkozó javaslata szövegének megküldésével tájékoztatta az Európai Parlamentet és a Gazdasági és Szociális Bizottságot.
- (21) Ez a dokumentum összhangban van az Európai Unió alapjogi chartájában megállapított alapvető jogokkal és elvekkel, különösen a 31. cikkel, amely előírja, hogy minden munkavállalónak joga van az egészségét, biztonságát és méltóságát tiszteletben tartó munkafeltételekhez, a munkaidő felső határának korlátozásához, a napi és heti pihenőidőhöz, valamint az éves fizetett szabadsághoz.
- (22) A megállapodás végrehajtása hozzájárul a Szerződés 136. cikkében megállapított célkitűzések megvalósításához,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Ez az irányelv a tengeri közlekedési és szállítási ágazat szociális partnereit képviselő szervezetek (az ECSA és az ETF) által a tengerészeti munkaügyi egyezményre vonatkozóan 2008. május 19-én kötött, a mellékletben foglalt megállapodást hajtja végre.

2. cikk

Az 1999/63/EK tanácsi irányelv melléklete a következőképpen módosul:

1. Az 1. szakasz a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

⁹ HL L 183., 1989.6.29.

„3. Abban az esetben, ha kétség merül fel azt illetően, hogy bármely személycsoport e megállapodás alkalmazásában tengerésznek tekintendő-e, a kérdést a hajótulajdonosok és a tengerészek e kérdésben érintett szervezeteivel folytatott konzultációt követően az egyes tagállamok illetékes hatóságai döntenek el. Ebben az összefüggésben megfelelően figyelembe kell venni a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Általános Konferenciája 94. (tengerészeti) ülészakának a foglalkozási csoportokra vonatkozó tájékoztatásról szóló határozatát.”

2. A 2. szakasz c) és d) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) „tengerész”: minden olyan személy, aki bármilyen beosztásban az e megállapodás hatálya alá tartozó hajó fedélzetén alkalmazásban áll, hajóra szerződött vagy hajón dolgozik;”

„d) „hajótulajdonos”: a hajó tulajdonosa, illetve olyan egyéb szervezet vagy személy, mint például az üzemeltető, a megbízott vagy a hajót személyzet nélkül bérlő személy, aki vagy amely átvállalta a tulajdonostól a hajó üzemeltetésének felelősségét, és e felelősség átvállalásával egyidejűleg elfogadta, hogy átvállalja az e megállapodás értelmében a hajótulajdonosokra háruló feladatokat és felelősségi köröket függetlenül attól, hogy rajta kívül bármely egyéb szervezet vagy személy teljesíti-e és vállalja-e a hajótulajdonos nevében e feladatok és felelősségi körök bizonyos részét.”

3. A 6. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„1. A 18 év alatti tengerészek számára az éjszakai munka tilos. E szakasz alkalmazásában az „éjszaka” meghatározása a nemzeti jogszabályokkal és gyakorlattal összhangban történik. Legalább kilenc órás időszakot jelent, amely legkésőbb éjfélkor kezdődik, és legkorábban reggel 5 órakor ér véget.

2. Az illetékes hatóság az éjszakai munkára vonatkozó korlátozásnak való szigorú megfelelés alól kivételt tehet abban az esetben, ha:

- a) a bevált programokkal és ütemtervekkel összhangban az érintett tengerészek tényleges képzését hátráltatná; vagy*
- b) a feladat vagy valamely elismert képzési program sajátos jellege megköveteli, hogy a kivétel hatálya alá tartozó tengerész éjszaka lásson el feladatokat, és a hatóság – a hajótulajdonosok és tengerészek érintett szervezeteivel folytatott konzultációt követően – úgy határoz, hogy a munka nem lesz káros az egészségükre vagy a jólétükre.*

3. Abban az esetben, ha a munka valószínűsíthetően veszélyezteti az egészségüket vagy a biztonságukat, a 18 év alatti tengerészek alkalmazását, szerződtetését, illetve munkáját meg kell tiltani. Az ilyen munka típusait a nemzeti törvényeknek, rendeleteknek vagy az illetékes hatóságnak kell meghatározni a hajótulajdonosok és tengerészek érintett szervezeteivel folytatott konzultációt követően, a vonatkozó nemzetközi előírásokkal összhangban.”

4. A 13. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„1. Tengerészek kizárólag akkor végezhetnek munkát hajón, ha feladataik elvégzésére egészségügyileg alkalmasnak ítélték őket.

2. Kivételek csak az e megállapodásban előírtaknak megfelelően engedélyezhetők.

3. Az illetékes hatóságnak meg kell követelnie, hogy a hajón történő munkavégzés előtt a tengerészek rendelkezzenek érvényes orvosi igazolással, amely tanúsítja, hogy a tengeren végzendő feladatokra egészségügyileg alkalmasak.

4. Annak biztosítása érdekében, hogy az orvosi igazolások hitelt érdemlően tükrözzék a tengerészek egészségi állapotát az általuk elvégzendő feladatok fényében, az illetékes hatóságnak – a hajótulajdonosok és tengerészek érintett szervezeteivel folytatott konzultációt követően és az alkalmazandó nemzetközi iránymutatások megfelelő figyelembevételével – elő kell írnia az orvosi vizsgálat és igazolás jellegét.

5. Ez a megállapodás nem sérti a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló, módosított 1978. évi nemzetközi egyezményt (a továbbiakban: „STCW-egyezmény”). E szakasz (1) és (2) bekezdésének alkalmazásában az STCW-egyezmény követelményeivel összhangban kiállított orvosi igazolást az illetékes hatóságnak el kell fogadnia. Az említett követelményeknek lényegében eleget tevő orvosi igazolást az STCW-egyezmény hatálya alá nem tartozó tengerészek esetében is hasonlóképpen el kell fogadni.

6. Az orvosi igazolást megfelelően képesített orvosnak kell kiállítania, illetve a kizárólag a látásra vonatkozó igazolás esetében olyan személynek kell kiállítania, akit az illetékes hatóság az ilyen igazolás kiállítására képesítéssel rendelkezőként ismer el. Az orvosoknak orvosi döntésük gyakorlása során az orvosi vizsgálati eljárások felvállalásában szakmailag teljes mértékben függetlennek kell lenniük.

7. Azoknak a tengerészeknek, akiktől megtagadták az igazolást, vagy munkaképességüket korlátozták, különösen a munkaidő, a munkaterület, illetve a kereskedelmi terület vonatkozásában lehetőséget kell biztosítani arra, hogy másik független orvos vagy független orvosszakértő további vizsgálatot végezzen.

8. Az egyes orvosi igazolásokon különösen a következőket kell feltüntetni:

- a) az érintett tengerész hallása és látása, valamint színlátása mind megfelelő – ez utóbbit akkor kell feltüntetni, ha a tengerészt olyan beosztásban alkalmazzák, ahol munkaalkalmasságát befolyásolhatja a hibás színlátás; és*
- b) az érintett tengerész egészségi állapota nem olyan, amelyet valószínűsíthetően súlyosbítana a tengeri szolgálat, vagy amely a tengerészt tengeri szolgálatra alkalmatlanná tenné, illetve amely veszélyeztetné a fedélzeten tartózkodó többi személy egészségét.*

9. Amennyiben az érintett tengerész által elvégzendő sajátos feladatok miatt, illetve az STCW-egyezmény értelmében rövidebb időszak nincs előírva:

- a) az orvosi igazolás érvényességi időtartama legfeljebb két év, kivéve ha a tengerész 18 év alatti, amely esetben az érvényesség maximális időtartama 1 év;*
- b) a színlátásra vonatkozó igazolás érvényességi időtartama legfeljebb hat év.*

10. Sürgős esetekben az illetékes hatóság érvényes orvosi igazolás nélkül is engedélyezheti a tengerész munkavégzését a legközelebbi olyan érintett kikötőig, ahol a tengerész be tudja szerezni az orvosi igazolást valamely képesített orvostól – feltéve, hogy:

- a) az ilyen engedély időtartama nem haladja meg a három hónapot; és
- b) az érintett tengerész közelmúltban lejárt orvosi igazolással rendelkezik.

11. Ha valamely igazolás érvényességi ideje a hajóút során jár le, az igazolás a legközelebbi olyan érintett kikötőig érvényes marad, ahol a tengerész valamely képesített orvostól be tudja szerezni az orvosi igazolást – feltéve, hogy ez az időtartam nem haladja meg a három hónapot.

12. A rendszeresen nemzetközi utakon közlekedő hajókon dolgozó tengerészek orvosi igazolását legalább angol nyelven kell biztosítani.

13. Az orvosi igazolásban feltüntetendő adatok és az elvégzendő vizsgálatok jellegét az érintett hajótulajdonos- és tengerésszervezetekkel lefolytatott konzultációkat követően állapítják meg.

14. Minden tengerészen rendszeresen orvosi vizsgálatot végeznek el. Azokat az őrszolgálatot ellátó tengerészeket, akik orvosi igazolás szerint éjszakai munkavégzés miatt egészségügyi problémáktól szenvednek, ha lehetséges, áthelyezik olyan nappali munkára, amelyre alkalmasak.

15. A (13) és (14) bekezdésben említett orvosi vizsgálat ingyenes, és az orvosi titoktartás szabályai alá tartozik. Az ilyen orvosi vizsgálatok elvégezhetők a nemzeti egészségügyi rendszeren belül.”

5. A 16. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„Minden tengerész jogosult éves fizetett szabadságra. A fizetési jogosultsággal járó éves szabadságot legalább a munkaviszony hónapjainak 2,5 naptári napja alapján kell kiszámítani, a nem teljes hónapok esetében pedig időarányosan.

Az éves fizetett szabadság minimális időtartama nem helyettesíthető annak fejében nyújtott juttatással, a munkaviszony megszűnésének esetét kivéve.”

3. cikk

1. A tagállamok az ezen irányelvben megállapítottaknál kedvezőbb rendelkezéseket tarthatnak hatályban vagy vezethetnek be.

2. Ezen irányelv végrehajtása semmilyen körülmények között nem nyújthat elégséges alapot a munkavállalók általános védelmi szintje csökkentésének indokolására az ezen irányelv hatálya alá tartozó területeken. Ez nem sérti a tagállamok és/vagy a szociális partnerek azon jogát, hogy a bekövetkező változások figyelembevételével az ezen irányelv elfogadása idején hatályban lévőkötől eltérő törvényi, rendeleti vagy szerződéses rendelkezéseket állapítsanak meg, feltéve hogy az ezen irányelvben megállapított minimumkövetelményeknek eleget tesznek.

3. Ennek az irányelvnek az alkalmazása és/vagy értelmezése nem sérthet egyetlen olyan közösségi vagy nemzeti rendelkezést, szokást vagy gyakorlatot sem, amely az érintett tengerészek számára kedvezőbb feltételeket biztosít.

4. Az A4.2. előírás (5) bekezdésének b) pontjában foglalt rendelkezés nem érintheti a 89/391/EGK irányelv 5. cikkében előírt munkáltatói felelősség elvét.

4. cikk

A tagállamok meghatározzák, hogy az ezen irányelv értelmében életbe léptetett nemzeti rendelkezések megsértése esetén milyen szankciókat kell alkalmazni. A szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A tagállamok ezeket a rendelkezéseket az 5. cikk (1) bekezdésében meghatározott időpontig bejelentik a Bizottságnak, és bármilyen későbbi módosításról időben tájékoztatást küldenek.

5. cikk

1. A tagállamok ennek az irányelvnek a hatálybalépésétől számított legkésőbb 12 hónapon belül hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek, vagy biztosítják, hogy a szociális partnerek megállapodás útján bevezessék a szükséges intézkedéseket.

2. Amikor a tagállamok elfogadják a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg. Haladéktalanul közlik a Bizottsággal az említett rendelkezések szövegét, valamint az említett rendelkezések és az ezen irányelv közötti megfeleléseket tartalmazó táblázatot.

3. A tagállamok megküldik a Bizottságnak nemzeti joguk azon fontosabb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

6. cikk

Ez az irányelv [*]-án/-én lép hatályba [a „*” a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény hatálybalépésének napját jelenti].

7. cikk

Ezen irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, [...] -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök
[...]*

MELLÉKLET

A 2006. ÉVI TENGERÉSZETI MUNKAÜGYI EGYEZMÉNYRŐL AZ ECSA ÉS AZ ETF ÁLTAL KÖTÖTT MEGÁLLAPODÁS

PREAMBULUM

Az aláíró felek

mivel az ILO 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezménye (a továbbiakban: az egyezmény) mindegyik tagállamtól megköveteli, hogy meggyőződjön arról, hogy jogszabályaiban és előírásaiban foglalt rendelkezések az egyezmény keretein belül tiszteletben tartják az egyesülési szabadsághoz való alapvető jogokat és a kollektív tárgyalásra való jog tényleges elismerését, a kényszermunka, illetve kötelező munka valamennyi formájának felszámolását, a gyermekmunka hatékony felszámolását, valamint a foglalkoztatásból és a foglalkozásból eredő hátrányos megkülönböztetés felszámolását;

mivel az egyezmény rendelkezik arról, hogy valamennyi tengerésznek joga van a biztonsági szabványoknak megfelelő, biztonságos és veszélytelen munkahelyhez, a tisztességes foglalkoztatási feltételekhez, a tisztességes munka- és életkörülményekhez, továbbá jogosultak egészségvédelemre, orvosi ellátásra, jóléti intézkedésekre, valamint a szociális védelem egyéb formáira;

mivel az egyezmény megköveteli a tagállamoktól, hogy joghatóságuk keretein belül biztosítsák a tengerészeknek az e preambulum előző bekezdésében megállapított foglalkoztatási és szociális jogainak maradéktalan érvényesítését az egyezményben foglalt követelményeknek megfelelően. Ha az egyezmény másképpen nem rendelkezik, az említett végrehajtás megvalósulhat nemzeti jogszabályokon, illetve előírásokon keresztül, vonatkozó kollektív szerződéseken, illetve egyéb intézkedéseken keresztül vagy a gyakorlatban;

mivel az aláíró felek különös figyelmet kívánnak szentelni a tengerészeti munkaügyi egyezmény előírásaihoz és szabályzatához fűzött magyarázó jegyzetnek, amely meghatározza az egyezmény formáját és szerkezetét;

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre (a továbbiakban: a Szerződés) és különösen annak 137., 138. és 139. cikkére;

mivel a Szerződés 139. cikke (2) bekezdésének rendelkezései értelmében az aláíró felek együttesen kérhetik, hogy a közösségi szinten kötött megállapodások végrehajtása a Bizottság javaslatára tanácsi határozat útján történjen;

mivel az aláíró felek ilyen kérést fogalmazznak meg,

mivel a megállapodás végrehajtásának megfelelő eszköze a Szerződés 249. cikke értelmében az irányelv, amely az elérendő célokat illetően köti a tagállamokat, miközben a forma és eszközök megválasztását a nemzeti hatóságokra hagyja az egyezmény VI. cikke lehetővé teszi az ILO tagállamai számára, hogy olyan intézkedéseket hajtsanak végre, amelyek meggyőződésük szerint lényegében egyenértékűek az egyezmény előírásaival, melyek célja mind az egyezmény általános célkitűzésének és céljának teljes mértékű megvalósítása, mind pedig az egyezmény említett rendelkezéseinek hatályba léptetése; a megállapodás irányelv útján történő végrehajtása és az egyezményben foglalt lényegi egyenértékűség elve ennél fogva azt célozza, hogy a tagállamok számára lehetővé tegye a jogoknak és alapelveknek az egyezmény VI. cikke (3) és (4) bekezdésében előírt módon történő végrehajtását,

a következőkben állapodtak meg:

FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK ÉS ALKALMAZÁSI KÖR

1. E megállapodás alkalmazásában, amennyiben külön rendelkezések másképpen nem rendelkeznek:

- a) „*illetékes hatóság*”: azt a minisztert, minisztériumot vagy egyéb hatóságot jelenti, akinek vagy amelynek jogában áll az érintett rendelkezés tárgyára vonatkozóan törvényerejűnek minősülő előírásokat, rendeleteket, illetve egyéb utasításokat kibocsátani és érvényesíteni;
- b) „*bruttó tonnatartalom*”: azt a bruttó tonnatartalmat jelenti, amelyet a hajók köbözéséről szóló 1969. évi nemzetközi egyezmény I. mellékletében, illetve ennek bármely jogutód egyezményében foglalt, a hajók tonnatartalmának mérésére szolgáló előírásoknak megfelelően számítottak ki; azon hajók esetében, amelyek a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által elfogadott, a hajók tonnatartalmának mérésére szolgáló ideiglenes rendszer hatálya alá tartoznak, a bruttó tonnatartalom az, amely a Nemzetközi Köbözési Bizonyítvány (1969) MEGJEGYZÉSEK oszlopában feltüntetetésre került;
- c) „*tengerész*”: valamennyi olyan személyt jelenti, aki az e megállapodás hatálya alá tartozó hajó fedélzetén alkalmazásban áll, szerződötve van, vagy ott bármilyen beosztásban dolgozik;
- d) „*tengerész-munkamegállapodás*”: magában foglalja mind a munkaszerződést, mind pedig a munkaköri szabályzatot;
- e) „*hajó*”: olyan hajót jelent, amely nem kizárólag belvizeken, illetve védett vizekhez tartozó vagy azok szoros közelségében található vizeken, vagy a kikötői előírások hatálya alá eső területeken hajózik;
- f) „*hajótulajdonos*”: a hajó tulajdonosát jelenti, vagy olyan egyéb szervezetet vagy személyt, mint például az üzemeltetőt, a megbízottat, vagy a hajót személyzet nélkül bérlő személyt, aki vagy amely átvállalta a tulajdonostól a hajó üzemeltetésének felelősségét, és e felelősség átvállalásával egyidejűleg elfogadta, hogy magára veszi az e megállapodás értelmében a hajótulajdonosokra háruló kötelességeket és felelősséget, függetlenül attól, hogy rajta kívül bármely egyéb szervezet vagy személy teljesíti-e és vállalja-e a hajótulajdonos nevében e kötelességek és felelősség bizonyos részét.

2. : Azon esetek kivételével, amikor kifejezetten másképpen rendeltetik, a jelen Egyezmény valamennyi tengerészre vonatkozik..

3. Amennyiben kétség merül fel azt illetően, hogy személyek egy adott csoportja e megállapodás alkalmazásában tengerésznek tekintendő-e, a kérdésben az egyes tagállamok illetékes hatósága köteles határozni a hajótulajdonosok és a tengerészek e kérdésben érintett szervezeteivel folytatott egyeztetést követően. Ebben az összefüggésben kellően figyelembe kell venni a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Általános Konferenciája 94. (tengerészeti) ülészakának a foglalkozási csoportokra vonatkozó tájékoztatásról szóló határozatát.

4. Kifejezetten eltérő rendelkezés hiányában ez a megállapodás a köz- vagy magántulajdont képező, rendes körülmények között kereskedelmi tevékenységet folytató valamennyi hajóra vonatkozik, kivéve a halászati, illetve hasonló tevékenységet folytató hajókat, mint például a hagyományos építésű dhow vitorlásbárkákat és dzsunkákat. Ez a megállapodás nem vonatkozik a hadihajókra, illetve a haditengerészeti segédhajókra.

5. Amennyiben kétség merül fel azt illetően, hogy ez a megállapodás vonatkozik-e valamely hajóra vagy valamely konkrét hajó kategóriára, a kérdésben az egyes tagállamok illetékes hatósága köteles határozni a hajótulajdonosok és a tengerészek e kérdésben érintett szervezeteivel folytatott egyeztetést követően.

AZ ELŐÍRÁSOK ÉS A SZABÁLYZAT

1. CÍM: HAJÓN DOLGOZÓ TENGERÉSZEKRE VONATKOZÓ MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

1.1. szabály – Alsó korhatár

1. Az alsó korhatárnál fiatalabb személy hajón nem állhat alkalmazásban, nem lehet szerződötve, illetve nem dolgozhat.

2. Az e megállapodásban megállapított körülmények esetén magasabb alsó korhatárt kell előírni.

A1.1. előírás – Alsó korhatár

Az alsó korhatárt a tengerészek munkaidejének szervezésére vonatkozóan kötött (az e megállapodás A. mellékletének megfelelően módosítandó) európai megállapodásról szóló, 1999. június 21-i 1999/63/EK (módosítandó) tanácsi irányelv szabályozza.

1.2. szabály – Orvosi igazolás

Az orvosi igazolásokat a tengerészek munkaidejének szervezésére vonatkozóan kötött (az e megállapodás A. mellékletének megfelelően módosítandó) európai megállapodásról szóló, 1999. június 21-i 1999/63/EK (módosítandó) tanácsi irányelv szabályozza.

1.3. szabály – Képzés és képesítések

1. Kizárólag a feladataik elvégzésére kiképzett, vagy arra alkalmasnak minősített, vagy egyéb módon képesített tengerészek dolgozhatnak hajón., ,

2. Kizárólag olyan tengerész munkavégzése engedélyezhető hajón, aki sikeresen elvégezte a hajófedélzeti személyi biztonságra vonatkozó képzést.

3. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által elfogadott kötelező érvényű jogi okmányoknak megfelelő képzés és minősítés úgy tekintendő, amely eleget tesz a jelen előírás 1. és 2. bekezdésében foglalt követelményeknek.

2. CÍM: A FOGLALKOZTATÁS FELTÉTELEI

2.1. szabály – A tengerészek munkamegállapodásai

1. A tengerész foglalkoztatására vonatkozó kikötéseket és feltételeket egyértelmű, írott, jogilag érvényesíthető megállapodásban kell rögzíteni vagy hivatkozással abba belefoglalni, továbbá e kikötéseknek és feltételeknek összhangban kell állniuk az e megállapodásban meghatározott előírásokkal.

2. Biztosítani kell, hogy a tengerészek munkamegállapodásait az egyes tengerészek olyan feltételek mellett fogadják el, amely feltételek szavatolják, hogy a tengerésznek lehetősége legyen a megállapodásban foglalt kikötéseket és feltételeket áttekinteni és azokról tanácsot kérni, valamint szavatolják, hogy a tengerész e kikötéseket és feltételeket szabad akaratából fogadhassa el, mielőtt a megállapodást aláírja..

3. A tengerészek munkamegállapodásai – az adott tagállam nemzeti jogával és gyakorlatával összeegyeztethető mértékig – úgy értelmezendők, mint amelyek magukban foglalnak valamennyi vonatkozó kollektív szerződést.

A2.1. szabvány – A tengerészek munkamegállapodásai

1. Valamennyi tagállam köteles olyan jogszabályokat, illetve előírásokat elfogadni, amelyek előírják, hogy az adott tagállam lobogója alatt közlekedő hajók megfelelnek az alábbi követelményeknek:

- a) az adott tagállam lobogója alatt közlekedő hajókon dolgozó tengerészek mindegyike rendelkezik olyan tengerész-munkamegállapodással, amelyet egyrészt maga a tengerész, másrészt a hajótulajdonos vagy a hajótulajdonos valamely képviselője aláírt (illetve amennyiben a tengerész nem alkalmazott, akkor rendelkezzen más szerződéses vagy hasonló megállapodás létrejöttét igazoló bizonyítékkal), és amely a jelen megállapodás követelményeinek megfelelően tisztességes munka- és életkörülményeket biztosít a tengerész számára a hajón;
- b) a tengerész-munkamegállapodást aláíró tengerészek számára biztosítják a lehetőséget arra, hogy a megállapodást alaposan áttekinthessék és azzal kapcsolatban aláírás előtt tanácsot kérhessenek, továbbá biztosított valamennyi egyéb feltétel is, amely szükséges annak szavatolásához, hogy a tengerészek szabad akaratukból kötik meg a megállapodást, jogaiknak és kötelezettségeiknek megfelelő ismerete mellett;
- c) mind az érintett hajótulajdonos, mind a tengerész megkapja a tengerész-munkamegállapodásának egy-egy eredeti, aláírással ellátott példányát;
- d) intézkedések történnek annak biztosítására, hogy a tengerészek – beleértve a hajóparancsnokot is – a fedélzeten könnyen megkaphassák a foglalkoztatásuk feltételeire vonatkozó egyértelmű információkat, valamint hogy ezen információk,

beleértve a tengerész munkamegállapodásának egy példányát is, áttekintés céljából az illetékes hatóságok (az érintett kikötőkben működő illetékes hatóságokat is beleértve) tisztviselőinek rendelkezésére álljanak; és

- e) a tengerészek kézhez kapják a hajó fedélzetén történő foglalkoztatásuk adatait rögzítő dokumentumot.

2. Amennyiben valamely kollektív szerződés alkotja a tengerész-munkamegállapodás egy részét vagy egészét, e kollektív szerződés egy példányát a fedélzeten hozzáférhetővé kell tenni. Amennyiben a tengerész-munkamegállapodás, illetve bármely vonatkozó kollektív szerződés nem angol nyelven készült, úgy a következőknek rendelkezésre kell állniuk angol nyelven is (kivéve azokon a hajókon, amelyek kizárólag belföldi utakon közlekednek):

- a) a megállapodás szabványos változatának egy példánya; és
- b) a kollektív szerződés azon részei, amelyek a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzés tárgyi hatálya alá esnek.

3. A jelen szabvány 1. bekezdésének e) pontjában említett dokumentum nem tartalmazhat semminemű megállapítást a tengerészek munkájának minőségére, illetve munkabérére vonatkozóan. A dokumentum formátumát, a rögzítendő adatok körét és ezen adatok rögzítésének módját a nemzeti jogszabályokban kell meghatározni.

4. Valamennyi tagállam köteles olyan jogszabályokat és előírásokat elfogadni, amelyek meghatározzák az adott tagállam nemzeti jogszabályainak hatálya alá tartozó valamennyi tengerész-munkamegállapodásban kötelezően rögzítendő részletek körét. A tengerész-munkamegállapodásoknak minden esetben tartalmazniuk kell az alábbiakban felsorolt adatokat:

- a) a tengerész teljes neve, születési ideje vagy életkora, és születési helye;
- b) a hajótulajdonos neve és címe;
- c) a tengerész-munkamegállapodás aláírásának helye és időpontja;
- d) a munkakör, amelyben a tengerész foglalkoztatása megvalósul;
- e) a tengerész munkabérének összege, vagy – ahol ez értelmezhető – a munkabér kiszámításához használt szabály;
- f) a fizetett éves szabadság mennyisége, vagy – ahol ez értelmezhető – a kiszámításához használt szabály;
- g) a megállapodás megszűnése és annak feltételei, beleértve az alábbiakat is:
 - i. amennyiben a megállapodás határozatlan időre jött létre, úgy közölni kell azokat a feltételeket, amelyek szerint valamely fél a megállapodást megszüntetheti, a kötelező felmondási idő megjelölésével együtt, mely időszak nem lehet rövidebb a hajótulajdonos számára, mint a tengerész számára;
 - ii. amennyiben a megállapodás határozott időre jött létre, akkor a lejártának napjaként meghatározott időpontot; és

- iii. amennyiben a megállapodás egyetlen útra szólóan jött létre, akkor a rendeltetési kikötő nevét, és azt az időtartamot, amelynek a megérkezés után el kell telnie, mielőtt a tengerészt el lehet bocsátani;
- h) a hajótulajdonos által a tengerésznek biztosítandó egészségügyi és társadalombiztosítási juttatások;
- i) a tengerész repatriálásra való jogosultsága;
- j) utalás a kollektív szerződésre, amennyiben van ilyen; és
- k) a nemzeti jogszabályok által megkövetelt valamennyi egyéb részlet.

5. Valamennyi tagállam köteles olyan jogszabályokat, illetve előírásokat elfogadni, amelyek meghatározzák a tengerész-munkamegállapodás lejárat előtti megszűnése esetén a tengerész, illetve a hajótulajdonos részéről adandó minimális felmondási időt. A kötelező legrövidebb felmondási időszakok hosszát a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel folytatott egyeztetéseket követően kell meghatározni, de semmi esetre sem lehetnek hét napnál rövidebbek.

6. A megállapodás megszűnhet a kötelező legrövidebb felmondási időnél rövidebb felmondási idővel is olyan körülmények esetén, amelyek fennállása a nemzeti jogszabályok, előírások, illetve a vonatkozó kollektív szerződések szerint indokoltá teszi a munkamegállapodás rövidebb határidejű vagy azonnali felmondással történő megszüntetését. Az ilyen körülmények meghatározása során valamennyi tagállam köteles biztosítani a tengerész azon igényének figyelembevételét, hogy a munkamegállapodását rövidebb határidejű vagy azonnali felmondással is megszüntethesse, mégpedig szankciók elszenvedése nélkül, ha erre különleges családi események miatt vagy más sürgős okból szüksége van..

2.3. szabály – Munkaidő és pihenőidő

A tengerészek munkaidejét és pihenőidejét a tengerészek munkaidejének szervezésére vonatkozóan kötött (az e megállapodás A. mellékletének megfelelően módosítandó) európai megállapodásról szóló, 1999. június 21-i 1999/63/EK (módosítandó) tanácsi irányelv szabályozza.

2.4. előírás – Szabadságra való jogosultság

1. Valamennyi tagállam köteles megkövetelni, hogy a lobogója alatt közlekedő hajókon alkalmazásban álló tengerészek az e megállapodással, a tengerészek munkaidejének szervezésére vonatkozóan kötött (az e megállapodás A. mellékletének megfelelően módosítandó) európai megállapodásról szóló, 1999. június 21-i 1999/63/EK (módosítandó) tanácsi irányelvvel összhangban, megfelelő feltételek mellett, fizetett éves szabadságot kapjanak.

2. Egészségük és jólétük biztosítása érdekében a tengerészeknek kötelező partraszállási eltávozásra engedélyt adni. a beosztásuk üzemeltetési követelményeinek megfelelően.

2.5. –előírás – Repatriálás

1. A tengerészek jogosultak a saját költségvállalás nélküli repatriálásra.

2. Valamennyi tagállam köteles megkövetelni, hogy a lobogója alatt közlekedő hajók szolgáltassanak pénzügyi biztosítékokat a tengerészek megfelelő repatriálásának szavatolására..

A2.5. szabvány – Repatriálás

1. Valamennyi tagállam köteles biztosítani, hogy a lobogója alatt közlekedő hajókon tartózkodó tengerészek jogosultak legyenek repatriálásra az alábbi körülmények fennállása esetén:

- a) ha a tengerész-munkamegállapodás a hajó külföldi tartózkodása közben jár le;
- b) ha a tengerész-munkamegállapodást:
 - i. a hajótulajdonos; vagy
 - ii. alapos indokból kifolyólag maga a tengerész megszünteti, továbbá
- c) ha a tengerészek többé nem képesek ellátni a munkamegállapodásuk értelmében fennálló feladataikat, illetve az adott sajtáságos körülmények között már nem várható el tőlük, hogy ellássák azokat.

2. Valamennyi tagállam köteles biztosítani, hogy jogszabályai és előírásai, illetve egyéb intézkedései vagy a kollektív szerződések olyan megfelelő rendelkezéseket tartalmazzanak, amelyek előírják az alábbiakban felsoroltakat:

- a) azokat a körülményeket, amelyek fennállása esetén a tengerészek jogosultak a jelen szabvány 1. bekezdésének b) és c) pontja szerinti repatriálásra;
- b) a fedélzeten töltött szolgálati időszakok maximális hosszát, amelynek elteltével a tengerész jogosult a repatriálásra – azzal a kikötéssel, hogy ezen időszakok hossza nem haladhatja meg a 12 hónapot; és
- c) a repatriáláshoz a hajótulajdonosok által megadandó jogosultságok pontos körét, beleértve azon jogosultságokat, amelyek a repatriálás célállomásaihoz, az igénybe vehető közlekedési eszközökhöz, a megtérítendő kiadási tételekhez, valamint a hajótulajdonosok által teendő egyéb intézkedésekhez kapcsolódnak.

3. Valamennyi tagállam köteles megtiltani a hajótulajdonosoknak azt, hogy a tengerészekről munkaviszonyuk kezdetén a repatriálásuk költségeire vonatkozó előleg megfizetését követeljék meg; továbbá azt is, hogy a repatriálás költségét a tengerészek munkabéréből vagy egyéb járandóságaiból történő levonás révén visszanyerjék, kivéve abban az esetben, ha a tengerésztől – a nemzeti jogszabályoknak, illetve előírásoknak, egyéb intézkedéseknek, vagy a vonatkozó kollektív szerződéseknek megfelelően – bebizonyosodott, hogy a tengerész a tengerészi munkaviszonyából eredő kötelezettségeit illetően súlyos mulasztást követett el.

4. A nemzeti jogszabályok és előírások nem érinthetik hátrányosan a hajótulajdonosnak arra vonatkozó bármiféle jogát, hogy harmadik személyekkel fennálló szerződéses megállapodások értelmében visszanyerhesse a repatriálás költségét.

5. Ha valamely hajótulajdonos a repatriálásra jogosult tengerészek vonatkozásában elmulaszt intézkedéseket tenni a repatriálásra, vagy elmulasztja kifizetni a repatriálás költségét, akkor

- a) annak a tagállamnak az illetékes hatósága amelynek a lobogója alatt a hajó közlekedik köteles biztosítani az érintett tengerészek repatriálását,; ha pedig ezt elmulasztja, akkor az az állam, amelyből a tengerészeket repatriálni kell, illetve az az állam, amelynek a tengerészek az állampolgárai, biztosíthatja repatriálásukat, és jogosult a repatriálás költségét pedig megtéríteni azzal a tagállammal, amelynek a lobogója alatt a hajó közlekedik.
- b) az a tagállam, amelynek a lobogója alatt a hajó közlekedik, jogosult a tengerészek repatriálása során felmerült költségeit a hajótulajdonossal megtéríteni;
- c) a repatriálás költségei semmilyen esetben sem terhelhetik a tengerészeket, kivéve a jelen szabvány 3. bekezdésében foglalt rendelkezések szerintiüket.

6. Az a tagállam, amely megfizette a repatriálás költségét a vonatkozó nemzetközi jogi okmányok – így többek között a hajók feltartóztatásáról szóló 1999. évi nemzetközi egyezmény („International Convention on Arrest of Ships”) – figyelembe vételével, jogosult feltartóztatni az érintett hajótulajdonos hajóit, illetve jogosult indítványozni azok feltartóztatását, mindaddig, amíg a költségek megtérítése a jelen szabvány 5. bekezdésével összhangban meg nem történik.

7. Valamennyi tagállam köteles elősegíteni az adott tagállam valamely kikötőjét érintő, valamint valamely felségvizén vagy belvizén áthaladó hajókon szolgáló tengerészek repatriálását, továbbá a fedélzeten való pótlásukat.

8. Egyetlen tagállam sem tagadhatja meg a repatriálás jogát egyetlen tengerésztől a hajótulajdonos pénzügyi helyzetére való hivatkozással, továbbá arra való hivatkozással sem, hogy a hajótulajdonos nem képes vagy nem hajlandó valamely tengerész pótlásáról gondoskodni.

9. Valamennyi tagállam köteles megkövetelni, hogy a lobogója alatt közlekedő hajókon a repatriálásra vonatkozó, hatályos nemzeti rendelkezések megfelelő nyelven írt példányát a fedélzeten tartsák és a tengerészek számára elérhetővé tegyék.

2.6. előírás – A tengerészeknek fizetendő kártérítés a hajó elsüllyedése, illetve megfeneklése esetén

A tengerészek megfelelő kártérítésre jogosultak a hajó elsüllyedése, illetve megfeneklése miatt bekövetkezett sérülésekért, veszteségekért, valamint munkanélkülivé válásáért.

A2.6. szabvány – A tengerészeknek fizetendő kártérítés a hajó elsüllyedése, illetve megfeneklése esetén

1. Valamennyi tagállam köteles olyan szabályokat kialakítani, amelyek biztosítják, hogy valamennyi esetben, amikor bármely hajó elsüllyed, illetve megfeneklik, a hajótulajdonos köteles legyen az ilyen elsüllyedésből, illetve megfeneklésből eredő munkanélküliség esetére szóló kártérítést fizetni a fedélzeten tartózkodó valamennyi tengerész számára.

2. A jelen szabvány 1. bekezdésében említett szabályok nem érinthetnek hátrányosan semmiféle egyéb – a hajó elsüllyedéséből, illetve megfenekléséből eredő veszteségekre, illetve sérülésekre vonatkozó – jogot, amellyel a tengerész az érintett tagállam nemzeti jogszabályainak értelmében rendelkezhet.

2.7. előírás – A személyzet létszámának szintje

A hajók elegendő létszámú, biztonságos és hatékony személyzettel való ellátására vonatkozó rendelkezéseket a tengerészek munkaidejének szervezésére vonatkozóan kötött (az e megállapodás A. mellékletének megfelelően módosítandó) európai megállapodásról szóló, 1999. június 21-i 1999/63/EK (módosítandó) tanácsi irányelv tartalmazza.

2.8. előírás – Karrier- és készségfejlesztés, valamint a tengerészek foglalkoztatási lehetőségei

Valamennyi tagállam köteles nemzeti irányelveket kidolgozni abból a célból, hogy előmozdítsa a tengerészeti ágazaton belüli foglalkoztatás, ügyét, valamint abból a célból, hogy ösztönözze az adott tagállam területén állandó lakóhellyel rendelkező tengerészek rendelkezésére álló karrier- és készségfejlesztési lehetőségeket és munkalehetőségeik bővítését..

A2.8. szabvány – Karrier- és készségfejlesztés, valamint a tengerészek foglalkoztatási lehetőségei

1. Valamennyi tagállam köteles olyan nemzeti szakpolitikát kidolgozni, amelyek ösztönzik a tengerészek rendelkezésére álló karrier- és készségfejlesztési lehetőségek, továbbá munkalehetőségek bővülését, annak érdekében, hogy a tengerészeti ágazat stabil és hozzáértő munkaerő-bázishoz jusson..

2. A jelen szabvány 1. bekezdésében említett szakpolitikák célja, hogy segítsék a tengerészeket a kompetenciáik, képzéseik és munkalehetőségeik körének bővítésében.

3. Valamennyi tagállam köteles a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel folytatott egyeztetést követően egyértelmű célkitűzéseket megfogalmazni azoknak a tengerészeknek nyújtott pályaválasztási tanácsadást, oktatást és képzést illetően – beleértve a folyamatos képzést is –, akik a hajók fedélzetén elsősorban a hajó biztonságos üzemeltetéséhez és navigációjához kapcsolódó feladatot végeznek.

3. CÍM: ELHELYEZÉS, SZABADIDŐS LÉTESÍTMÉNYEK, ÉLELMEZÉS ÉS FEDÉLZETI ELLÁTÁS

A3.1. szabvány – Elhelyezés és szabadidős létesítmények

1. A szúnyogok által ellepített kikötőket, rendszeresen látogató hajókat fel kell szerelni az illetékes hatóság által előírt megfelelő berendezésekkel.

2. A tengerészek számára megfelelő szabadidős létesítményeket, szórakozási lehetőségeket és szolgáltatásokat kell biztosítani, amelyek alkalmasak a hajón élő és dolgozó tengerészek különleges szükségleteinek kielégítésére – az egészség- és biztonságvédelmi, valamint baleset-megelőzési rendelkezések figyelembevételével..

3. Az illetékes hatóságnak meg kell követelnie, hogy valamennyi hajón gyakori ellenőrzéseket folyjanak a hajóparancsnok által vagy az ő felhatalmazása alapján annak biztosítása érdekében, hogy a tengerészek elhelyezésére szolgáló szálláshelyek tiszták, megfelelően lakhatóak, valamint jól karbantartott állapotúak legyenek. Minden ilyen ellenőrzés eredményeit rögzíteni kell és a feljegyzéseket megtekintés céljából elérhetővé kell tenni.

4. Az olyan hajók esetében, ahol szükség van arra, hogy – megkülönböztetés nélkül – figyelembe vegyék az egymástól különböző és eltérő vallási és társadalmi gyakorlatot követő tengerészek érdekeit, az illetékes hatóság a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel folytatott egyeztetést követően engedélyezheti a jelen szabványtól való, tisztességesen alkalmazott eltéréseket, azzal a feltétellel, hogy az ilyen eltérések összességében ne eredményezzenek annál kedvezőtlenebb lehetőségeket nyújtó létesítményeket, mint amelyek a jelen szabvány alkalmazásából adódnának.

3.2. előírás – Élelmezés és fedélzeti ellátás

1. Valamennyi tagállamnak biztosítania kell, hogy a lobogója alatt közlekedő hajók fedélzetén megfelelő minőségű, tápértékű és olyan mennyiségű élelmiszer és ivóvizet szállítsanak és szolgáljanak fel, amely megfelelően fedezi a hajó élelmiszer- és ivóvizigényét, valamint figyelembe veszi a kulturális és vallási különbségeket.

2. A hajón szolgáló tengerészeket szerződésük időtartama alatt térítésmentesen kell élelmiszerral ellátni.

3. A hajószakácsként alkalmazott tengerészeknek akik felelősek az ételek elkészítéséért, megfelelő képzettséggel és végzettséggel kell rendelkezniük a hajón betöltött tisztségük betöltéséhez.

A3.2. szabvány – Élelmezés és fedélzeti ellátás

1. Valamennyi tagállam köteles el fogadni olyan jogszabályokat, előírásokat, vagy egyéb intézkedéseket, amelyek minimálisan betartandó szabványokat állapítanak meg az adott tagállam lobogója alatt közlekedő hajókon a tengerészeknek biztosított élelmiszer és ivóvíz mennyiségére és minőségére, valamint a számukra biztosított ételekre vonatkozó fedélzeti ellátási előírásokat illetően, továbbá valamennyi tagállam köteles az e pontban említett előírások ismeretének és végrehajtásának előmozdítását célzó oktatási tevékenységeket folytatni.

2. Valamennyi tagállam köteles biztosítani, hogy a lobogója alatt közlekedő hajók megfeleljenek az alábbi, minimálisan betartandó szabványoknak:

- a) az élelmiszer- és ivóvízkészletek legyenek megfelelőek a mennyiség, a tápérték, a minőség és a változatosság szempontjából, figyelembe véve a fedélzeten tartózkodó tengerészek számát, utóbbiak által az élelmiszerekre vonatkozóan megfogalmazott vallási előírásait és kulturális szokásait, valamint a hajóút hosszúságát és jellegét;
- b) a fedélzeti ellátási részleg elrendezése és felszerelése olyan legyen, hogy lehetővé tegye a tengerészek olyan megfelelő, változatos és tápláló ételekkel történő ellátását, amelyeket higiénikus körülmények között készítenek el és szolgálnak fel; és
- c) a fedélzeti ellátást biztosítói személyzetnek a tisztségük betöltéséhez szükséges megfelelő képzésben vagy oktatásban kell részesülniük.

3. A hajótulajdonosoknak biztosítaniuk kell, hogy a hajószakácsként szerződtetett tengerészek az érintett tagállam jogszabályaiban és előírásaiban megállapított követelményekkel összhangban megfelelő képzettséggel és végzettséggel, rendelkezzenek, és a tisztség betöltésére alkalmasnak találják őket.

4. A jelen szabvány 3. bekezdése szerinti követelményeknek magukban kell foglalniuk olyan tanfolyam elvégzését, amely kiterjed a gyakorlati szakácsművészetre, az ételkészítés- és személyi higiénára, az ételkészítésközelésre, a készletgazdálkodásra, a környezetvédelemre, valamint a fedélzeti ellátásra vonatkozó egészség- és biztonságvédelemre.

5. A tíz főnél alacsonyabb létszámú személyzettel üzemelő hajókon, a személyzet létszámából vagy a hajó kereskedelmi tevékenységének jellegéből adódóan, az illetékes hatóság eltekinthet a teljes körűen képezett szakács szerződtetésének követelményétől, bármely, a hajókonyhán ételkészítés-feldolgozást végző személynek képzésben vagy oktatásban kell részesülnie többek között a fedélzeti ételkészítés- és személyi higiénia, valamint az ételkészítésközelés és -tárolás területén.

6. Rendkívüli körülmények között, az illetékes hatóság ideiglenes engedélyt adhat ki, amely lehetővé teszi, hogy egy meghatározott hajón, meghatározott és korlátozott ideig, vagy a legközelebbi alkalmas érintett kikötőig, vagy egy hónapnál nem hosszabb ideig nem teljes körűen képezett szakács lsson el tevékenységet – feltéve, hogy az a személy, akinek az ideiglenes engedélyt kibocsátották, már részesült képzésben vagy oktatásban többek között a fedélzeti ételkészítés- és személyi higiénia, valamint az ételkészítésközelés és -tárolás területén.

7. Az illetékes hatóságnak meg kell követelnie, hogy a hajók fedélzetén a parancsnok általi vagy felügyelete melletti, gyakori és dokumentált ellenőrzésekre kerüljön sor a következők tekintetében:

- a) ételkészítés- és ivóvízkészletek;
- b) az ételkészítés és az ivóvíz tárolására és kezelésére használt valamennyi helyiség és felszerelés; és
- c) az ételek elkészítésére és felszolgálására használt hajókonyhai és egyéb felszerelések.

8. 18 év alatti személy hajószakácsként nem állhat alkalmazásban, nem lehet szerződtetve, illetve nem dolgozhat.

4. CÍM: EGÉSZSÉGVÉDELEM, ORVOSI ELLÁTÁS ÉS JÓLÉTI ELLÁTÁSOK

4.1. előírás – Orvosi ellátás a fedélzeten és a parton

1. Valamennyi tagállam köteles gondoskodni arról, hogy a lobogója alatt közlekedő hajók fedélzetén megfelelő intézkedések révén biztosított legyen valamennyi tengerész egészségének védelme, és a fedélzeten végzett munka során valamennyien hozzáférjenek azonnali és megfelelő orvosi ellátáshoz.

2. Valamennyi tagállam köteles biztosítani, hogy a felségterületén lévő hajók fedélzetén tartózkodó, azonnali orvosi ellátásra szoruló tengerészek hozzáférjenek az adott tagállam szárazföldi egészségügyi létesítményeihez.

3. A fedélzeti egészségvédelemre és orvosi ellátásra vonatkozó követelmények tartalmaznak olyan intézkedésekkel kapcsolatos szabványokat, amelyek célja, hogy a tengerészeknek a szárazföldi munkavállalók számára általában elérhető egészségvédelemmel és orvosi ellátással a lehető legnagyobb mértékben megegyező szolgáltatásokat biztosítsanak.

A4.1. szabvány – Orvosi ellátás a fedélzeten és a parton

1. Valamennyi tagállam köteles biztosítani, hogy a lobogója alatt közlekedő hajókon dolgozó tengerészek egészségvédelmét és orvosi ellátását – azon belül az alapvető fogászati ellátásukat – szabályozó olyan intézkedések elfogadására kerüljön sor, amelyek:

- a) biztosítják, a tengerészek feladatai szempontjából releváns, munkahelyi egészségvédelemre és orvosi ellátásukra vonatkozó bármely általános rendelkezés, valamint kifejezetten a hajófedélzeten végzett munkára vonatkozó egyedi rendelkezések alkalmazását;
- b) biztosítják, hogy a tengerészek rendelkezésére álljanak a szárazföldi munkavállalók számára általánosan elérhető egészségvédelemmel és orvosi ellátással a lehető legnagyobb mértékben megegyező szolgáltatások, beleértve a szükséges gyógyszerekhez, a diagnózis és kezelés céljára szolgáló orvosi felszerelésekhez és létesítményekhez, valamint az orvosi információkhoz és az orvosi szakértelemhez való mielőbbi hozzáférést is;
- c) feljogosítják a tengerészeket arra, hogy az érintett kikötőkben – amennyiben az a gyakorlatban kivitelezhető – késedelem nélkül képzett orvoshoz vagy fogorvoshoz fordulhassanak;
- d) nem korlátozódnak a beteg vagy sérült tengerészek kezelésére, hanem megelőző jellegű intézkedéseket, így például az egészség előmozdítását és az egészségnevelést célzó programokat is tartalmaznak.

2. Az illetékes hatóságnak az orvosi jelentéshez rendszeresített szabványos űrlapot kell elfogadnia a hajóparancsnokok, valamint az érintett szárazföldi és fedélzeti egészségügyi személyzet általi használatra. Kitöltés után az űrlapot és annak tartalmát bizalmasan kell kezelni, és csak a tengerészek kezelésének elősegítésére lehet felhasználni.

3. Valamennyi tagállam köteles elfogadni azokat a jogszabályokat és előírásokat, amelyek megállapítják az adott tagállam lobogója alatt közlekedő hajókon a fedélzeti kórházi és orvosi ellátási létesítményekre és felszerelésekre, valamint a képzésre vonatkozó követelményeket.

4. A nemzeti jogszabályoknak és előírásoknak legalább az alábbi követelményekről kell rendelkezniük:

- a) minden hajón kell lennie orvosi mentőládának, egészségügyi felszerelésnek és használati útmutatónak, melyek részletes követelményeit az illetékes hatóságnak kell előírnia, és azok betartását rendszeresen ellenőriznie; a nemzeti követelményeknek figyelembe kell venniük a hajó típusát, a fedélzeten tartózkodó személyek számát, valamint az utak természetét, célállomását és időtartamát, továbbá a vonatkozó nemzeti és nemzetközi ajánlott egészségügyi előírásokat;
- b) a 100 vagy több személyt szállító, rendszeresen 72 óránál hosszabb ideig tartó nemzetközi utakon közlekedő hajókon kell lennie képzett orvosnak, aki felelős az orvosi ellátás biztosításáért; a nemzeti jogszabályokban, illetve előírásokban azt is meg kell határozni, hogy milyen egyéb hajókon követelmény az orvos jelenléte, figyelembe véve többek között olyan tényezőket, mint az utak időtartama, természete és feltételei, valamint a fedélzeten tartózkodó tengerészek száma;
- c) a fedélzeten orvos nélkül közlekedő hajók esetében vagy azt kell megkövetelni, hogy a fedélzeten legyen legalább egy olyan tengerész, aki a szokásos feladatai részeként

felelős az orvosi ellátásért és a gyógyszerek beadásáért, vagy azt, hogy a fedélzeten legyen legalább egy olyan tengerész, aki szakmailag ért az elsősegélynyújtáshoz; a fedélzeten az egészségügyi ellátásért felelős, nem orvosként tevékenykedő személyeknek kielégítő módon el kell végezniük valamely olyan orvosi ellátásra irányuló képzést, amely megfelel a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló, módosított 1978. évi nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: STCW-egyezmény) követelményeinek; az elsősegélynyújtásra kijelölt tengerészeknek kielégítő módon el kell végezniük valamely olyan orvosi elsősegélynyújtó képzést, amely megfelel az STCW-egyezmény követelményeinek; a nemzeti jogszabályokban, illetve rendeletekben meg kell határozni a jóváhagyott képzések elvárt szintjét, figyelembe véve többek között olyan tényezőket, mint az utak időtartama, természete és feltételei, valamint a fedélzeten tartózkodó tengerészek száma; és

- d) az illetékes hatóságnak egy előzetesen kialakított rendszer segítségével biztosítani kell, hogy a tengeren tartózkodó hajók számára rádióon vagy műholdas távközlési eszközön keresztül a nap 24 órájában rendelkezésre álljon az orvosi tanácsadás lehetősége, beleértve a szakorvosi tanácsadást is; az orvosi tanácsadás – beleértve az orvosi üzeneteknek a hajó, valamint a szárazföldi tanácsadók közötti, rádióon vagy műholdas távközlési eszközön keresztül történő továbbítását is – térítésmentesen hozzáférhető kell legyen valamennyi hajó számára, függetlenül attól, hogy milyen lobogó alatt közlekednek.

4.2. előírás – A hajótulajdonosok felelősségvállalása

1. Valamennyi tagállam köteles gondoskodni arról, hogy a lobogója alatt közlekedő hajókon olyan intézkedések legyenek érvényben, amelyek a hajókon alkalmazott tengerészek számára biztosítják a hajótulajdonostól származó pénzügyi segítségnyújtásra és támogatásra való jogot olyan betegség, sérülés, illetve haláleset pénzügyi következményei tekintetében, amely valamely tengerész-munkamegállapodás alapján teljesített szolgálat idején következik be, vagy az ilyen megállapodás alapján fennálló munkaviszonyukból ered.

2. Ez a szabály nem érint semmilyen egyéb, a tengerész által igénybe vehető jogorvoslati lehetőséget.

A4.2. szabvány – A hajótulajdonosok felelősségvállalása

1. Valamennyi tagállam köteles elfogadni azokat a jogszabályokat és előírásokat, amelyek megkövetelik, hogy a lobogója alatt közlekedő hajók tulajdonosai felelősséget vállaljanak a hajók fedélzetén dolgozó valamennyi tengerész egészségvédelméért és orvosi ellátásáért, az alábbi, minimálisan betartandó előírásoknak megfelelően:

- a) a hajótulajdonosoknak vállalniuk kell a hajóikon dolgozó tengerészek olyan betegsége vagy sérülése tekintetében felmerülő költségeket, amely betegség vagy sérülés a feladatteljesítés megkezdésének napja és a megfelelőnek ítélt repatriálás napja között, vagy e két időpont közötti időszakban történő foglalkoztatásukból eredően következik be;
- b) a hajótulajdonosoknak pénzügyi biztosítékot kell szolgáltatniuk a tengerészek – nemzeti jogszabályokban, tengerész-munkamegállapodásban vagy kollektív szerződésben meghatározottak szerinti – munkahelyi sérülés, betegség vagy veszély

miatt bekövetkezett halála vagy hosszú távú fogyatékosága esetén nyújtandó kártalanítás szavatolása érdekében;

- c) a hajótulajdonosok kötelesek viselni az orvosi ellátás, azon belül az orvosi kezelés, valamint a szükséges gyógyszerekkel és terápiás segédeszközökkel való ellátás költségeit, továbbá az ellátás és az otthontól távol való elszállásolás költségeit mindaddig, amíg a beteg vagy sérült tengerész fel nem épül, illetve amíg betegségét vagy munkaképtelenségét tartós jellegűnek nem nyilvánítják; és
- d) az alkalmazás ideje alatt a fedélzeten vagy a parton bekövetkező halálesetnél a hajótulajdonosok kötelesek megfizetni a temetési költségeket.

2. A nemzeti jogszabályok, illetve előírások a hajótulajdonosnak az orvosi ellátás, valamint az ellátás és a szállás költségeinek viselésére vonatkozó kötelezettségét olyan időtartamra korlátozhatják, amely nem lehet rövidebb a sérülés bekövetkezésének, illetve a betegség kezdetének napjától számított 16 hétnél.

3. Amennyiben a betegség, illetve a sérülés munkaképtelenséghez vezet, a hajótulajdonos köteles:

- a) kifizetni a teljes munkabért mindaddig, amíg a beteg, illetve sérült tengerészek a fedélzeten maradnak, vagy amíg nem kerül sor a tengerészek e megállapodással összhangban történő repatriálására; és
- b) a nemzeti jogszabályokban, illetve rendeletekben előírt szabályoknak, illetve a kollektív szerződésben foglaltaknak megfelelően kifizetni a munkabér teljes egészét vagy egy részét attól az időponttól kezdve, amikor a tengerészeket repatriálták vagy a szárazföldre szállították, mindaddig, amíg fel nem épülnek, illetve – amennyiben ez következik be korábban – mindaddig, amíg az érintett tagállam jogszabályai értelmében készpénzbeli juttatásokra jogosultak.

4. A nemzeti jogszabályok, illetve rendeletek a hajótulajdonosnak a már nem a fedélzeten tartózkodó tengerészek munkabére egészének vagy egy részének kifizetésére vonatkozó kötelezettségét olyan időtartamra korlátozhatják, amely nem lehet rövidebb a sérülésnek, illetve a betegség kezdetének napjától számított 16 hetes időszaknál.

5. A nemzeti jogszabályok, illetve rendeletek a következők tekintetében kizárhatják a hajótulajdonost a felelősségvállalásból:

- a) a hajón teljesített szolgálaton kívül bekövetkezett sérülés;
- b) a beteg, sérült vagy elhunyt tengerész szándékos kötelességzegése folytán bekövetkezett sérülés, illetve betegség; és
- c) a szerződtetés időpontjában szándékosan eltitkolt betegség vagy fogyatékoság.

6. A nemzeti jogszabályok, illetve előírások mentesíthetik a hajótulajdonost az orvosi ellátás, az étellemezés és a szállás, valamint a temetés költségeinek viselésére vonatkozó kötelezettsége alól, amennyiben ezt a kötelezettséget az állami hatóságok átvállalják.

7. A hajótulajdonosoknak vagy képviselőiknek intézkedéseket kell hozniuk annak érdekében, hogy a beteg, sérült, illetve elhunyt tengerészek által a fedélzeten hagyott vagyontárgyakat megőrizzék, és azokat visszajuttassák nekik vagy legközelebbi hozzátartozóiknak.

4.3. előírás – Egészség- és munkavédelem és baleset-megelőzés

1. Valamennyi tagállam köteles biztosítani, hogy a lobogója alatt közlekedő hajók fedélzetén tartózkodó tengerészek munkahelyi egészségvédelemben részesüljenek, továbbá a hajófedélzeten biztonságos és higiénikus körülmények között élhessenek, dolgozhassanak és képezhessék magukat.

2. Valamennyi tagállam köteles nemzeti iránymutatásokat kidolgozni és kihirdetni a lobogója alatt közlekedő hajók fedélzetén a munkahelyi biztonság és egészségvédelem irányítása érdekében, a hajótulajdonosok és a tengerészek képviselői szervezeteivel folytatott egyeztetést követően, figyelembe véve a nemzetközi szervezetek, a nemzeti kormányok és a tengerészeti ágazatot képviselő szervezetek által javasolt vonatkozó szabályzatokat, iránymutatásokat és szabványokat.

3. Valamennyi tagállamnak – a vonatkozó nemzetközi jogi aktusok figyelembevételével – az e megállapodásban meghatározott területek szabályozását célzó jogszabályokat, rendeleteket és egyéb intézkedéseket kell elfogadnia, továbbá a lobogója alatt közlekedő hajókon a munkahelyi biztonságra és egészségvédelemre és a baleset-megelőzésre vonatkozó szabványokat kell megállapítania.

A4.3. szabvány – Egészség- és biztonságvédelem és baleset-megelőzés

1. A 4.3. előírás 3. bekezdésének megfelelően elfogadandó jogszabályoknak, előírásoknak és egyéb intézkedéseknek a következő területek szabályozására kell kiterjedniük:

- a) a tagállami lobogó alatt közlekedő hajókon a munkahelyi biztonságra és egészségvédelemre vonatkozó politikák és programok elfogadása, hatékony megvalósítása és népszerűsítése, beleértve a kockázatértékelést, valamint a tengerészek képzését és oktatását;
- b) a foglalkozási balesetek, sérülések és megbetegedések megelőzését, valamint a munkahelyi biztonság és egészségvédelem folyamatos javítását célzó fedélzeti programok, a tengerészek képviselőinek és a programok megvalósításában érintett valamennyi egyéb személynek a részvételével, figyelembe véve a megelőző intézkedéseket, beleértve a mérnöki és tervezési folyamatok szabályozását, a kollektív és egyéni feladatok folyamatokkal és eljárásokkal való helyettesítését, valamint a személyi védőfelszerelések használatát; és
- c) a nem biztonságos körülmények vizsgálatára, az azokkal kapcsolatos jelentéstételre és a kijavításukra vonatkozó, valamint a fedélzeti munkahelyi balesetek kivizsgálására és az azokkal kapcsolatos jelentéstételre vonatkozó követelmények.

2. A jelen szabvány 1. bekezdésében említett rendelkezéseknek:

- a) figyelembe kell venniük az általánosságban a munkahelyi biztonsággal és egészségvédelemmel, valamint a konkrét veszélyekkel foglalkozó, vonatkozó nemzetközi jogi aktusokat, továbbá ki kell térniük a foglalkozási balesetek, sérülések és megbetegedések megelőzése szempontjából releváns valamennyi olyan

kérdésre, amelyek a tengerészek munkavégzése kapcsán felmerülhetnek, és különösen azokra, amelyek a tengerészeti foglalkoztatásra jellemzőek;

- b) meg kell határozniuk a parancsnok, vagy a parancsnok által kijelölt személy, vagy mindkettőjük azzal kapcsolatos feladatait, hogy kifejezetten személyes felelősséget vállaljanak a hajó munkahelyi biztonsági és egészségvédelmi politikájának és programjának végrehajtásáért és betartásáért; és
- c) meg kell határozniuk a hajó tengerészei közül kijelölt vagy megválasztott biztonsági képviselők hatáskörét a hajó biztonsági bizottságának ülésein való részvételhez; az ilyen bizottságot a fedélzetükön öt vagy annál több tengerésszel közlekedő hajókon kell létrehozni.

3. A 4.3. előírás 3. bekezdésében említett jogszabályokat, előírásokat és egyéb intézkedéseket rendszeresen felül kell vizsgálni a hajótulajdonosok és a tengerészek szervezeteinek képviselőivel folytatott egyeztetés során, és azokat szükség esetén a technológia és a tudományos kutatás területén bekövetkezett változások figyelembevétele módosítani kell, azért hogy a jogszabályok, előírások és egyéb intézkedések elősegítsék a munkahelyi biztonságra és egészségvédelemre vonatkozó politikák és programok folyamatos javítását, valamint biztonságos munkahelyi környezetet biztosítsanak az adott tagállam lobogója alatt közlekedő hajókon tartózkodó tengerészeknek.

4. A hajók fedélzetén fennálló munkahelyi veszélyeknek való kitettség elfogadható szintjeiről szóló, valamint a hajókon a munkahelyi biztonságra és egészségvédelemre vonatkozó politikák és programok kidolgozásáról és végrehajtásáról szóló, alkalmazandó nemzetközi jogi aktusok követelményeinek való megfelelést úgy kell tekinteni, mint a jelen megállapodás követelményeinek való megfelelést.

5. Az illetékes hatóságnak biztosítani kell, hogy:

- a) megfelelő jelentést tegyenek a foglalkozási balesetokról, sérülésekről és megbetegedésekről;
- b) átfogó statisztikákat vezessenek, elemezzenek és közzé tegyenek az ilyen balesetokról és megbetegedésekről, és adott esetben azokat követően további kutatásokat folytassanak az általános tendenciákra és az azonosított veszélyekre vonatkozóan; és
- c) kivizsgálják a munkahelyi baleseteket.

6. A munkahelyi biztonsággal és egészségvédelemmel kapcsolatos kérdésekről szóló jelentéstételt és azok kivizsgálását úgy kell megtervezni, hogy biztosítsák a tengerészek személyes adatainak védelmét.

7. Az illetékes hatóságnak együtt kell működnie a hajótulajdonosok és a tengerészek szervezeteivel azon intézkedések meghozatala érdekében, amelyekkel valamennyi tengerész figyelme felhívható a hajók fedélzetén fennálló konkrét veszélyekre, például a megfelelő utasításokat tartalmazó hivatalos figyelmeztetések kifüggesztésével.

8. Az illetékes hatóságnak meg kell követelnie, hogy a munkahelyi biztonság és egészségvédelem irányításával kapcsolatban kockázatértékelést végző hajótulajdonosok a

hajóikra, valamint az illetékes hatóság által a rendelkezésükre bocsátott általános statisztikákból származó megfelelő statisztikai információkra hivatkozzanak.

4.4. előírás – Hozzáférs a szárazföldi jóléti létesítményekhez

Valamennyi tagállamnak biztosítania kell, hogy a szárazföldi jóléti létesítmények, amennyiben léteznek, könnyen hozzáférhetőek legyenek. Az adott tagállamnak elő kell mozdítania a jóléti létesítmények fejlesztését is a kijelölt kikötőkben, annak érdekében, hogy a kikötőiben lévő hajókon tartózkodó tengerészek számára biztosítsa a megfelelő jóléti létesítményekhez és szolgáltatásokhoz való hozzáférést.

A4.4. szabvány – Hozzáférs a szárazföldi jóléti létesítményekhez

1. Valamennyi tagállamnak meg kell követelnie, hogy – amennyiben a területén jóléti létesítmények találhatóak – azok valamennyi tengerész használatára hozzáférhetőek legyenek, állampolgárságuktól, faji hovatartozásuktól, bőrszínüktől, nemüktől, vallásuktól, politikai meggyőződésüktől és társadalmi hátterüktől, valamint attól függetlenül, hogy mi a lobogó szerinti állama annak a hajónak, amelyen alkalmazásban állnak, szerződötve vannak vagy dolgoznak.

2. Valamennyi tagállamnak elő kell mozdítania a jóléti létesítmények fejlesztését az ország megfelelő kikötőiben, továbbá a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel folytatott egyeztetést követően meg kell határoznia, hogy mely kikötőket kell megfelelőnek tekinteni.

3. Valamennyi tagállamnak ösztönöznie kell jóléti bizottságok létrehozását, amelyeknek rendszeresen felül kell vizsgálniuk a jóléti létesítményeket és szolgáltatásokat annak biztosítása érdekében, hogy azok továbbra is megfelelőek legyenek a hajózási iparban bekövetkezett műszaki, üzemeltetési és egyéb fejlemények miatti változó tengerészi igények fényében.

5. CÍM: MEGFELELÉS ÉS VÉGREHAJTÁS

5.1.5. előírás – Fedélzeti panasztételi eljárások

1. Valamennyi tagállam köteles megkövetelni, hogy a lobogója alatt közlekedő hajók fedélzetén eljárásokat léptessenek életbe az egyezmény követelményeinek (beleértve a tengerészek jogainak) állítólagos megszegésére vonatkozóan a tengerészek által megfogalmazott panaszok tisztességes, hatékony és gyors kezelésére.

2. Valamennyi tagállam köteles tiltani és szankcionálni a panaszt emelő tengerészekkel szembeni bárminemű megtorlás alkalmazását.

3. Az e szabályban foglalt rendelkezések nem sértik a tengerésznek azt a jogát, hogy az általa megfelelőnek ítélt bármilyen jogi lehetőségen keresztül jogorvoslatért folyamodjon.

A5.1.5. szabvány – Fedélzeti panasztételi eljárások

1. A nemzeti jogszabályokban, előírásokban vagy kollektív szerződésekben esetlegesen biztosított szélesebb hatály sérelme nélkül, a fedélzeti eljárásokat a tengerészek igénybe vehetik ahhoz, hogy panaszt emeljenek az egyezmény követelményeinek (beleértve a tengerészek jogait is) állítólagos megszegését képező bármely kérdés vonatkozásában.

2. Valamennyi tagállam köteles biztosítani, hogy törvényeiben, illetve előírásaiban olyan megfelelő fedélzeti panasztételi eljárások legyenek érvényben, amelyek az 5.1.5. szabály követelményeinek való megfelelést célozzák. Az ilyen eljárásoknak a panaszok lehető legalacsonyabb szintű megoldására kell irányulniuk. A tengerészeknek azonban minden esetben jogosultnak kell lenniük arra, hogy közvetlenül a parancsnoknál, és amennyiben azt szükségesnek ítélik, a megfelelő külső hatóságoknál tegyenek panaszt.

3. A fedélzeti panasztételi eljárásoknak magukban kell foglalniuk a tengerészek azon jogát, hogy a panasztételi eljárás során kísérettel jelenjenek meg vagy képviseltessék magukat, továbbá magukban kell foglalniuk a panaszt emelő tengerészekkel szemben alkalmazott megtorlás lehetősége elleni védintézkedéseket is. A „megtorlás” kifejezés magában foglal minden olyan káros fellépést, amelyet tengerész ellen bárki tesz amiatt, hogy a tengerész panaszt nyújtott be, amit nyilvánvalóan nem kellemetlenség okozása céljából, illetve nem rosszhiszeműen tett.

4. Saját tengerész-munkamegállapodásának egy példányán felül valamennyi tengerész rendelkezésére kell bocsátani a hajón alkalmazandó fedélzeti panasztételi eljárások leírásának egy példányát. Ennek tartalmaznia kell a lobogó szerinti állam és – amennyiben az előbbtől eltér – a tengerész tartózkodási hely szerinti országa illetékes hatóságának elérhetőségeit, továbbá a hajó fedélzetén tartózkodó azon személy(ek) nevét, aki(k) az ügyeket bizalmasan kezelve a tengerészeknek pártatlan tanácsot nyújthat(nak) a panaszukkal kapcsolatban, és egyéb módon is segítséget nyújthat(nak) a hajó fedélzetén rendelkezésükre álló panasztételi eljárások igénybevétele során.

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

A 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény bármely rendelkezésének bármilyen módosítását követően, amennyiben e megállapodás szerződő feleinek bármelyike kéri, e megállapodás alkalmazását felül kell vizsgálni.

A szociális partnerek azzal a feltétellel kötik meg ezt a megállapodást, hogy az nem léphet hatályba az ILO 2006. évi tengerészeti munkamegállapodásának hatálybalépéséig; ez az időpont azt a napot követő 12 hónapot jelenti, amikor a Nemzetközi Munkaügyi Hivatalnál ratifikálás céljál legalább 30, és a világ összes bruttó tonnatartalmú hajójának 33 százalékát képviselő tagállama bejelentését nyilvántartásba vették.

A tagállamok és/vagy a szociális partnerek az e megállapodásban foglaltaknál kedvezőbb rendelkezéseket tarthatnak fenn vagy vezethetnek be.

Ez a megállapodás nem sérthet egyetlen szigorúbb és/vagy meglévő egyedi közösségi jogszabályt sem.

Ez a megállapodás nem érinthet egyetlen olyan törvényt, szokást vagy megállapodást sem, amely az érintett tengerészek számára kedvezőbb feltételeket biztosít. Az e megállapodásban foglalt feltételek például nem sértik a munkavállalók munkahelyi biztonságának és egészségvédelmének javítását ösztönző intézkedések bevezetéséről szóló 1989/391/EGK tanácsi irányelvet, a hajók fedélzetén a jobb orvosi ellátás biztosítását célzó biztonsági és egészségvédelmi minimumkövetelményekről szóló 92/29/EGK irányelvet, és a tengerészek munkaidejének szervezésére vonatkozóan kötött megállapodásról szóló (az e megállapodás A. mellékletével összhangban módosítandó) 1999/63/EK tanácsi irányelvet.

E megállapodás végrehajtása nem képezhet érvényes alapot a megállapodás alkalmazási területén a tengerészek számára biztosított védelem általános szintjének csökkentéséhez.

AZ EURÓPAI KÖZLEKEDÉSI DOLGOZÓK SZÖVETSÉGE (ETF)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉG HAJÓTULAJDONOSAINAK SZÖVETSÉGE (ECSA)

A TENGERI KÖZLEKEDÉS TERÜLETÉN FOLYTATOTT ÁGAZATI PÁRBESZÉDDEL FOGLALKOZÓ
BIZOTTSÁG ELNÖKE

BRÜSSZEL, 2008. MÁJUS 19.

A. MELLÉKLET

A TENGERÉSZEK MUNKAIDEJÉNEK SZERVEZÉSÉRŐL SZÓLÓ, 1998. SZEPTEMBER 30-I MEGÁLLAPODÁS MÓDOSÍTÁSAI

A 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény megkötéséhez vezető tárgyalásaik során a szociális partnerek még felülvizsgálták a tengerészek munkaidejének szervezéséről szóló, 1998. szeptember 30-i megállapodást is annak érdekében, hogy ellenőrizzék, hogy az összegeztethető-e az egyezmény megfelelő rendelkezéseivel, valamint annak érdekében, hogy megállapodjanak a szükséges módosításokról.

Ennek eredményeként a szociális partnerek megállapodtak a tengerészek munkaidejének szervezéséről szóló megállapodás alábbi módosításairól:

1. 1. szakasz

Új 3. bekezdéssel egészül ki:

„3. Amennyiben kétség merül fel azt illetően, hogy személyek egy adott csoportja e megállapodás alkalmazásában tengerésznek tekintendő-e, a kérdésben az egyes tagállamok illetékes hatósága köteles határozni a hajótulajdonosok és a tengerészek e kérdésben érintett szervezeteivel folytatott egyeztetést követően. Ebben az összefüggésben kellően figyelembe kell venni a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Általános Konferenciája 94. (tengerészeti) ülészakának a foglalkozási csoportokra vonatkozó tájékoztatásról szóló határozatát.”

2. 2. szakasz c) alpont

A 2. szakasz c) alpontjának helyébe a következő szöveg lép:

„c) „*tengerész*”: valamennyi olyan személyt jelenti, aki az e megállapodás hatálya alá tartozó hajó fedélzetén alkalmazásban áll, szerződötve van, vagy ott bármilyen beosztásban dolgozik;”

3. 2. szakasz d) alpont

A 2. szakasz d) alpontjának helyébe a következő szöveg lép:

„d) „*hajótulajdonos*”: a hajó tulajdonosát jelenti, vagy olyan egyéb szervezetet vagy személyt, mint például az üzemeltetőt, a megbízottat, vagy a hajót személyzet nélkül bérlő személyt, aki vagy amely átvállalta a tulajdonostól a hajó üzemeltetésének felelősségét, és e felelősség átvállalásával egyidejűleg elfogadta, hogy magára veszi az e megállapodás értelmében a hajótulajdonosokra háruló kötelelességeket és felelősséget, függetlenül attól, hogy rajta kívül bármely egyéb szervezet vagy személy teljesíti-e és vállalja-e a hajótulajdonos nevében e kötelelességek és felelősség bizonyos részét.”

4. 6. szakasz

A 6. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„1. A 18. életévüket be nem töltött tengerészek számára az éjszakai munka tilos. A jelen szakasz szempontjából az „éjszaka” meghatározása a nemzeti jogszabályoknak és

gyakorlatnak megfelelően történik. Az éjszaka legalább kilenc órás időszakot jelent, amely legkésőbb éjfélkor kezdődhet, és legkorábban hajnali 5 órakor érhet véget.

2. Az illetékes hatóság eltekinthet az éjszakai munkára vonatkozó korlátozás szigorú betartásának megkövetelésétől, amennyiben:

- a) az károsan befolyásolná az érintett tengerészek hathatós – az elfogadott programok és időbeosztás alapján történő – kiképzését; vagy
- b) adott feladatkör sajátos természete vagy valamely jóváhagyott képzési program megköveteli, hogy a kivétel hatálya alá tartozó tengerészek éjszaka végezzék munkájukat, és a hatóság pedig – a hajótulajdonosok és tengerészek érintett szervezeteivel történt egyeztetést követően – úgy ítéli meg, hogy az adott munka nem fogja károsan befolyásolni ezen tengerészek egészségét, illetve jólétét.

3. Meg kell tiltani a 18. életévüket be nem töltött tengerészek alkalmazását, szerződtetését, illetve munkavégzését amennyiben az adott munka veszélyeztetheti egészségüket vagy biztonságukat. Az ilyen munkák fajtáit a nemzeti jogszabályokban és előírásokban, kell meghatározni vagy az illetékes hatóságnak kell megszabni őket, minden esetben a hajótulajdonosok és tengerészek érintett szervezeteivel történt egyeztetést követően, a vonatkozó nemzetközi szabványokkal összhangban.”

5. 13. szakasz

A 13. szakasz 1. bekezdésének első mondata helyébe a következő lép:

„1. A tengerészek nem dolgozhatnak hajón, amennyiben nem rendelkeznek orvosi igazolással arról, hogy feladataik ellátására egészségügyileg alkalmasak.

2. Kivételt csak az e megállapodásban előírtaknak megfelelően lehet engedélyezni.

3. Az illetékes hatóság köteles előírni, hogy a hajón történő munkavégzés megkezdését megelőzően a tengerészek rendelkezzenek érvényes orvosi igazolással, amely tanúsítja, hogy egészségügyileg alkalmasak a tengeren elvégzendő feladataik ellátására.

4. Annak biztosítása érdekében, hogy az orvosi igazolások tengerészek valós egészségi állapotát tükrözzék az elvégzendő feladataik fényében, az illetékes hatóság – a hajótulajdonosok és tengerészek érintett szervezeteivel folytatott egyeztetést követően, és az alkalmazandó nemzetközi iránymutatások megfelelő figyelembevételével – köteles pontosan előírni az orvosi vizsgálat és az orvosi igazolás természetét.

5. Ez a megállapodás nem sérti a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló, módosított 1978. évi nemzetközi egyezményt (a továbbiakban: „STCW-egyezmény”). E szakasz 1. és 2. bekezdésében meghatározott célra az illetékes hatóság köteles elfogadni az SCTW-egyezmény követelményeivel összhangban kiállított orvosi igazolást. Az SCTW-egyezmény hatálya alá nem tartozó tengerészek esetében hasonlóképpen el kell fogadni az említett követelményeknek lényegében eleget tevő orvosi igazolást.

6. Az orvosi igazolást megfelelően képesített orvosnak kell kiállítania, illetve a kizárólag a látásra vonatkozó igazolás esetében olyan személynek, akit az illetékes hatóság az ilyen igazolás kiállítására megfelelően képesítettnek ismert el. Az az orvosi vizsgálatok lefolytatása

során az orvosoknak teljes körű szakmai függetlenséget kell élvezniük az orvosi szakvéleményük kialakításában.

7. Azok a tengerészek, akiktől megtagadták az orvosi igazolás kiadását, illetve akiknél korlátozott munkavégzési képességet állapítottak meg – így különösen a munkavégzés időtartamát, a betölthető munkaköröket vagy a kereskedelmi területet illetően – jogosultak egy további vizsgálaton részt venni egy másik független orvos vagy független orvosszakértő előtt.

8. Valamennyi orvosi igazolásnak kifejezetten tanúsítania kell, hogy:

- a) az érintett tengerész hallása és látása, valamint színlátása– amennyiben a tengerész olyan munkakörökben kerül alkalmazásra, ahol munkavégzési képességét befolyásolhatja a hibás színérzékelés – mind megfelelő; és
- b) az érintett tengerész nem szenved olyan betegségben, amelyet vélhetően súlyosbítana a tengeri szolgálat, vagy amely alkalmatlanná tenné a tengerészt tengeri szolgálatra, illetve amely veszélyeztetné a fedélzeten tartózkodó többi személy egészségét.

9. Hacsak az érintett tengerész által elvégzendő sajátos feladatok miatt, illetve az STCW-egyezmény értelmében rövidebb időszak nincs előírva, akkor

- a) az orvosi igazolás legfeljebb két éves időtartamra érvényes, kivéve ha a tengerész 18. életévét még nem töltötte be, mely esetben az érvényesség maximális időtartama 1 év;
- b) a színlátásra vonatkozó igazolás érvényességi ideje legfeljebb hat év.

10. Sürgős esetekben az illetékes hatóság érvényes orvosi igazolás nélkül is engedélyezheti a tengerész munkavégzését a legközelebbi olyan érintett kikötőig, ahol a tengerész be tudja szerezni az orvosi igazolást valamely képesített orvostól – feltéve, hogy:

- a) az ilyen engedély időtartama nem haladja meg a három hónapot; és
- b) az érintett tengerész közelmúltbeli időpontban lejárt orvosi igazolással rendelkezik.

11. Ha valamely igazolás érvényességi ideje a hajóút során jár le, az igazolás érvényes marad a legközelebbi olyan érintett kikötőig, ahol a tengerész be tudja szerezni az orvosi igazolást valamely képesített orvostól, feltéve, hogy ez az időtartam nem haladja meg a három hónapot.

12. A rendszerint nemzetközi utakon közlekedő hajókon dolgozó tengerészek orvosi igazolása legalább angol nyelven is kiállítandó.”

A 13. szakasz 1. és 2. bekezdésének soron következő mondatai a 13–15. bekezdés szövegét alkotják.

6. 16. szakasz

Az első mondat helyébe a következő szöveg lép:

„Valamennyi tengerész jogosult éves fizetett szabadságra. A fizetési jogosultsággal járó éves szabadságot a munkaviszony minden egyes hónapjára vonatkozóan legalább 2,5 naptári napot alapul véve kell kiszámítani, a nem teljes hónapok esetében pedig időarányosan.”