

31999L0095

L 14/29

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

20.1.2000

DYREKTYWA 1999/95/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
z dnia 13 grudnia 1999 r.
dotycząca egzekwowania przepisów odnoszących się do godzin pracy marynarzy na pokładach statków
zawijających do portów Wspólnoty

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Działania Wspólnoty w zakresie polityki społecznej mają na celu, między innymi, polepszenie warunków zdrowotnych i bezpieczeństwa marynarzy w ich środowisku pracy.
- (2) Działania Wspólnoty w zakresie transportu morskiego mają na celu, między innymi, polepszenie warunków życia i pracy marynarzy, bezpieczeństwa na morzu oraz zapobieganie zanieczyszczeniu środowiska spowodowanego przez wypadki na morzu.
- (3) Międzynarodowa Organizacja Pracy (MOP) na swej osiemdziesiątej czwartej sesji, trwającej od 8 do 22 października 1996 r., przyjęła Konwencję MOP nr 180 dotyczącą Godzin Pracy Marynarzy i Obsadzania Statków Załogą z 1996 r. (zwaną dalej „Konwencją MOP nr 180”) oraz Protokół do Konwencji dotyczącej Minimalnych Norm na Statkach Handlowych z 1976 r. (zwany dalej „Protokołem do Konwencji MOP nr 147”).
- (4) Dyrektywa Rady 99/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotycząca Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Statków Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Federacją Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) ⁽⁴⁾, przyjętej na mocy art. 139 ust. 2 Traktatu, ma na celu wdrożenie omawianej Umowy zawartej dnia 30 września 1998 r. (zwaną dalej „Umową”); treść Umowy odzwierciedla niektóre przepisy Konwencji MOP nr 180; Umowa ma zastosowanie do marynarzy pracujących na pokładzie każdego statku pełnomorskiego, będącego własnością publiczną lub prywatną, zarejestrowanego na terytorium któregośkolwiek Państwa Członkowskiego i biorącego udział w działalności handlowej na morzu.

(5) Celem niniejszej dyrektywy jest zastosowanie przepisów dyrektywy 1999/63/WE, odzwierciedlających przepisy Konwencji MOP nr 180, do każdego statku zawijającego do portu Wspólnoty, bez względu na banderę, w celu zidentyfikowania i zaradzenia każdej sytuacji, która w sposób oczywisty zagraża bezpieczeństwu lub zdrowiu marynarzy; jednakże dyrektywa 1999/63/WE zawiera wymagania, które nie są zawarte w Konwencji MOP nr 180 i które nie muszą być wobec tego stosowane na pokładach statków niepływających pod banderami Państw Członkowskich.

(6) Dyrektywa 1999/63/WE dotyczy marynarzy pracujących na pokładzie każdego statku pełnomorskiego zarejestrowanego na terytorium Państwa Członkowskiego; Państwa Członkowskie powinny monitorować przestrzeganie wszystkich przepisów zawartych w tej dyrektywie przez statki zarejestrowane na ich terytorium.

(7) W celu ochrony bezpieczeństwa i uniknięcia zakłócenia konkurencji należy umożliwić Państwom Członkowskim sprawdzenie, czy odpowiednie przepisy dyrektywy 1999/63/WE są przestrzegane przez wszystkie statki pełnomorskie zawijające do ich portów, bez względu na Państwo, w którym są zarejestrowane.

(8) W szczególności statki pływające pod banderą Państwa, które nie jest stroną Konwencji MOP nr 180 lub Protokołu do Konwencji MOP nr 147, nie powinny być traktowane na zasadach korzystniejszych niż statki pływające pod banderą państwa będącego stroną Konwencji lub Protokołu, albo obu tych dokumentów.

(9) W celu kontroli skutecznego egzekwowania dyrektywy 1999/63/WE Państwa Członkowskie muszą przeprowadzać inspekcje na pokładach statków, szczególnie po otrzymaniu skargi od kapitana statku, członka załogi bądź jakiegokolwiek osoby lub organizacji mającej uzasadniony interes w bezpiecznym funkcjonowaniu statku, warunków życia i pracy na statku lub zapobieganiu zanieczyszczeniom.

(10) Do celów niniejszej dyrektywy Państwa Członkowskie mogą wyznaczyć, z własnej inicjatywy, tam, gdzie to właściwe, inspektorów kontroli państwa portu w celu przeprowadzania inspekcji na pokładach statków zawijających do portów Wspólnoty.

(11) Dowód stwierdzający, że dany statek nie spełnia wymagań ustanowionych dyrektywą 1999/63/WE, można uzyskać po sprawdzeniu organizacji pracy na statku i zapisów godzin pracy lub godzin odpoczynku marynarzy lub gdy inspektor ma uzasadnione podejrzenie, że marynarze są nadmiernie zmęczeni.

⁽¹⁾ Dz.U. C 43 z 17.2.1999, str. 16.

⁽²⁾ Dz.U. C 138 z 18.5.1999, str. 33.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 14 kwietnia 1999 r. (Dz.U. C 219 z 30.7.1999, str. 240), wspólne stanowisko Rady z dnia 12 lipca 1999 r. (Dz.U. C 249 z 1.9.1999, str. 7) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 4 listopada 1999 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 167 z 2.7.1999, str. 37.

- (12) W celu poprawy wszelkich warunków na pokładzie statku, które w sposób oczywisty zagrażają bezpieczeństwu lub zdrowiu, właściwy organ Państwa Członkowskiego, do którego portu dany statek zawinął, może wprowadzić zakaz opuszczenia przez niego portu do czasu, gdy poprawione zostaną wykryte uchybienia, lub do czasu, gdy załoga dostatecznie wypocznie.
- (13) Ponieważ dyrektywa 1999/63/WE odzwierciedla przepisy Konwencji MOP nr 180, sprawdzenie, czy przepisy w niej ustanowione są przestrzegane na statkach zarejestrowanych na terytorium państwa trzeciego, może mieć miejsce jedynie wtedy, gdy Konwencja wejdzie w życie,

handlowych lub transportowych, otrzyma skargę, której nie uzna za oczywiście bezzasadną, lub uzyska dowód, że dany statek nie spełnia norm określonych w dyrektywie 1999/63/WE, sporządza ono sprawozdanie dla rządu państwa, w którym ten statek jest zarejestrowany, a gdy inspekcja przeprowadzona zgodnie z art. 4 dostarczy odpowiednich dowodów, Państwo Członkowskie podejmuje środki konieczne do zapewnienia, że wszelkie warunki na pokładzie w sposób oczywisty zagrażające bezpieczeństwu lub zdrowiu załogi są poprawione.

Tożsamość osoby składającej sprawozdanie lub skargę nie może zostać ujawniona kapitanowi lub właścicielowi statku.

Artykuł 4

Inspekcja i bardziej szczegółowa inspekcja

1. Podczas przeprowadzania inspekcji w celu otrzymania dowodów stwierdzających, że statek nie spełnia wymagań dyrektywy 1999/63/WE, inspektor ustala, czy:

- tabela organizacji pracy na statku jest przygotowana w języku lub językach roboczych danego statku oraz w języku angielskim zgodnie ze wzorem przedstawionym w załączniku I, lub w innej równoważnej formie, i wywieszona jest na pokładzie w łatwo dostępnym miejscu;
- zapisy godzin pracy marynarzy lub godzin odpoczynku sporządzane są w języku lub językach roboczych statku oraz w języku angielskim, zgodnie ze wzorem przedstawionym w załączniku II, lub w innej równoważnej formie, i znajdują się na pokładzie, oraz istnieje dowód, że zapisy te zostały potwierdzone przez właściwy organ państwa, w którym statek jest zarejestrowany.

2. W przypadku otrzymania skargi lub gdy inspektor na podstawie swoich obserwacji na pokładzie stwierdzi, że marynarze są przemęczeni, inspektor przeprowadza bardziej szczegółową inspekcję, zgodnie z ust. 1, w celu określenia, czy zarejestrowane godziny pracy i odpoczynku odpowiadają normom określonym w dyrektywie 1999/63/WE oraz czy są należycie przestrzegane, biorąc pod uwagę inne informacje dotyczące działania statku.

Artykuł 5

Poprawa uchybień

1. Jeśli inspekcja lub bardziej szczegółowa inspekcja wykaże, iż statek nie spełnia wymagań dyrektywy 1999/63/WE, Państwo Członkowskie podejmuje środki konieczne do zapewnienia, że wszelkie warunki na pokładzie, które zagrażają bezpieczeństwu lub zdrowiu marynarzy, zostały poprawione. Środki te mogą polegać na zakazie opuszczenia portu do czasu poprawienia wykrytych uchybień lub do czasu, aż marynarze dostatecznie odpoczną.

2. Jeśli istnieją niezbita dowody na to, że służba wachtowa jest nadmiernie zmęczona na pierwszej lub kolejnych wachtach, Państwo Członkowskie zapewnia, że dany statek nie opuści portu, dopóki wszelkie uchybienia nie zostaną poprawione, lub do czasu, aż właściwi marynarze dostatecznie odpoczną.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel i zakres

1. Celem niniejszej dyrektywy jest zapewnienie mechanizmu sprawdzania i egzekwowania stosowania przepisów ustanowionych dyrektywą 1999/63/WE przez statki zawijające do portów Państw Członkowskich w celu polepszenia bezpieczeństwa na morzu, warunków pracy oraz zdrowia i bezpieczeństwa marynarzy pracujących na pokładach statków.

2. Państwa Członkowskie podejmują właściwe środki w celu zapewnienia, że statki niezarejestrowane na ich terytorium lub niepełnoważące pod ich banderą przestrzegają klauzuli 1–12 Umowy załączonej do dyrektywy 1999/63/WE.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „statek” oznacza każdą jednostkę pływającą, będącą własnością publiczną lub prywatną, która prowadzi działalność handlową na morzu. Definicja ta nie dotyczy statków rybackich;
- b) „właściwy organ” oznacza organy wyznaczone przez Państwo Członkowskie do pełnienia funkcji określonych niniejszą dyrektywą;
- c) „inspektor” oznacza pracownika sektora publicznego lub inną osobę należycie upoważnioną przez właściwy organ Państwa Członkowskiego do przeprowadzania inspekcji warunków pracy na pokładzie i podległą temu właściwemu organowi;
- d) „skarga” oznacza jakąkolwiek informację lub sprawozdanie przedłożone przez członka załogi, organizację zawodową, stowarzyszenie, związek zawodowy lub, ogólnie, każdą osobę posiadającą interes w bezpieczeństwie na statku, w tym interes w bezpieczeństwie lub zdrowiu jego załogi.

Artykuł 3

Sporządzanie sprawozdań

Bez uszczerbku dla art. 1 ust. 2, jeśli Państwo Członkowskie, do którego portu zawinie dobrowolnie statek w zwykłych celach

Artykuł 6

Procedury pokontrolne

1. W przypadku gdy statek ma zakaz opuszczenia portu zgodnie z art. 5, właściwy organ Państwa Członkowskiego informuje kapitana, właściciela lub armatora, administrację państwa, pod banderą którego dany statek pływa, lub państwa, w którym statek jest zarejestrowany, lub konsula, a w przypadku jego nieobecności najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne danego państwa o rezultatach inspekcji określonej w art. 4, o wszelkich decyzjach podjętych przez inspektora oraz o wymaganych działaniach naprawczych, tam gdzie to konieczne.

2. Podczas przeprowadzania inspekcji przewidzianej niniejszą dyrektywą należy dołożyć wszelkich starań, by uniknąć nieuzasadnionego opóźnienia statku. Jeśli statek zostanie opóźniony bez powodu, właściciel lub armator są uprawnieni do otrzymania odszkodowania za poniesione straty lub szkody. W każdym przypadku domniemanego nieuzasadnionego opóźnienia ciężar dowodu spoczywa na właścicielu lub armatorze statku.

Artykuł 7

Prawo do odwołania

1. Właściciel lub armator statku bądź jego przedstawiciel w Państwie Członkowskim ma prawo do odwołania się od decyzji zatrzymania statku podjętej przez właściwy organ. Odwołanie nie powoduje zawieszenia decyzji o zatrzymaniu statku.

2. W tym celu Państwa Członkowskie ustanawiają i utrzymują właściwe procedury zgodne z ich ustawodawstwem krajowym.

3. Właściwy organ informuje w odpowiedni sposób kapitana statku określonego w ust. 1 o prawie do odwołania.

Artykuł 8

Współpraca administracyjna

1. Państwa Członkowskie podejmują konieczne kroki w celu zapewnienia, na warunkach odpowiadających tym ustanowionym w art. 14 dyrektywy 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu)⁽¹⁾, współpracy między ich odpowiednimi organami a odpowiednimi właściwymi organami innych Państw Członkowskich w celu zapewnienia skutecznego stosowania niniejszej dyrektywy oraz powiadamiają Komisję o ustanowionych przepisach.

2. Informacje w sprawie środków przyjętych na podstawie art. 4 i 5 są opublikowane zgodnie z procedurami określonymi w art. 15 akapit pierwszy dyrektywy 95/21/WE.

Artykuł 9

Klauzula zakazująca korzystniejszego traktowania

Podczas inspekcji statku zarejestrowanego na terytorium lub pod banderą państwa, które nie podpisało Konwencji MOP nr 180 bądź Protokołu do Konwencji MOP nr 147, Państwa Członkowskie w chwili, gdy Konwencja i Protokół wejdą w życie, zapewnią, że statki te i ich załogi nie są traktowane na zasadach korzystniejszych w stosunku do statków płynących pod banderą państw, które podpisały Konwencję MOP nr 180, Protokół do Konwencji MOP nr 147, lub też oba te dokumenty.

Artykuł 10

Przepisy końcowe

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż dnia 30 czerwca 2002 r.

2. Przepisy, określone w ust. 1, przyjęte przez Państwa Członkowskie, zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

3. Państwa Członkowskie niezwłocznie powiadomią Komisję o wszystkich przepisach prawa krajowego, które przyjmują dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą. Komisja poinformuje o tym pozostałe Państwa Członkowskie.

Artykuł 11

Statki z państw trzecich

Niniejszą dyrektywę stosuje się do statków niezarejestrowanych na terytorium lub niepłynących pod banderą Państwa Członkowskiego dopiero od dnia wejścia w życie Konwencji MOP nr 180 oraz od dnia wejścia w życie Protokołu do Konwencji MOP nr 147.

Artykuł 12

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 13

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 13 grudnia 1999 r.

W imieniu Parlamentu
Europejskiego

N. FONTAINE

Przewodniczący

W imieniu Rady

S. HASSI

Przewodniczący

(¹) Dz.U. L 157 z 7.7.1995, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 98/42/WE (Dz.U. L 184 z 27.6.1998, str. 40).

ZAAŁĄCZNIK I

PRZYKŁADOWY WZÓR TABELI ORGANIZACJI PRACY NA STATKU ⁽¹⁾

Nazwa statku: Bandera: Numer MOM (jeżeli posiada):

Data ostatniej aktualizacji: () z () stron.

Maksymalną liczbę godzin pracy oraz minimalną liczbę godzin odpoczynku stosuje się zgodnie z: (ustawa lub przepis wykonawczy prawa krajowego) wydany zgodnie z Konwencją MOP nr 180 z 1996 r. w sprawie godzin pracy marynarzy i obsadzenia statków żaglowa oraz z każdym układem zbiorowym zarejestrowanym bądź zatwierdzonym zgodnie z tą Konwencją oraz ze zmienioną Międzynarodową Konwencją o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r. (Konwencja STCW) ⁽²⁾

Maksymalna liczba godzin pracy lub minimalna liczba godzin odpoczynku ⁽³⁾

Inne wymagania:

Stanowisko/stopień ⁽⁴⁾	Planowe godziny pracy na morzu		Planowe godziny pracy w porcie		Uwagi	Całkowita dzienna ilość godzin pracy/odpoczynku ⁽⁵⁾	
	Wachta (od-do)	Obowiązki niezwiązane ze służbą wachtową (od-do) ⁽⁵⁾	Wachta (od-do)	Obowiązki niezwiązane ze służbą wachtową (od-do)		Na morzu	W portach

Podpis kapitana:

⁽¹⁾ Terminy użyte w przykładowej tabeli mają być podane w języku lub językach roboczych statku oraz w języku angielskim.

⁽²⁾ Patrz strona z wybranymi fragmentami Konwencji MOP nr 180 i Konwencji STCW.

⁽³⁾ Niepotrzebne skreślić.

⁽⁴⁾ Dla tych stanowisk i stopni, które wymienione są także w dokumencie dotyczącym obsadzenia statku żaglowa, użyta terminologia powinna być taka sama jak w tym dokumencie.

⁽⁵⁾ W odniesieniu do służby wachtowej, kolumna „uwagi” może być wykorzystywana do wpisywania przewidywanej liczby godzin nadliczbowych przeznaczonych na pracę niezaplanowaną i wszystkie te godziny należy uwzględnić w odpowiedniej kolumnie dotyczącej całkowitej liczby godzin pracodawanych dziennie.

WYBRANE FRAGMENTY KONWENCJI MOP NR 180 i KONWENCJI STCW**Konwencja MOP nr 180****Artykuł 5**

1. Limit godzin pracy lub odpoczynku powinien wynosić: a) maksymalna liczba godzin pracy nie może przekroczyć: i) 14 godzin w każdym okresie 24-godzinny; i ii) 72 godzin w każdym okresie 7-dniowym, lub b) minimalna liczba godzin odpoczynku nie może być mniejsza niż: i) 10 godzin w każdym okresie 24-godzinny; i ii) 77 godzin w każdym okresie 7-dniowym.
2. Godziny odpoczynku nie mogą być podzielone na więcej niż dwa okresy, jeden z nich powinien wynosić przynajmniej 6 godzin, a przerwa między kolejnymi okresami odpoczynku nie może przekraczać 14 godzin.
6. Przepisy zawarte w ust. 1 i 2 nie stanowią przeszkody, by Państwo Członkowskie stosowało krajowe ustawy i przepisy wykonawcze bądź też procedury postępowania właściwych organów mające na celu autoryzowanie lub rejestrowanie układów zbiorowych pozwalających na pewne ustępstwa do ustanowionych limitów. Powyższe ustępstwa powinny, na ile to możliwe, być zgodne z wyznaczonymi standardami, lecz mogą dotyczyć częstszych bądź dłuższych okresów urlopu lub też przyznawania urlopu kompensacyjnego dla marynarzy pełniących wachtę albo marynarzy pływających na pokładach statków na krótszych dystansach.

Artykuł 7

1. Żaden z przepisów niniejszej Konwencji nie jest przeszkodą, by kapitan statku wymagał od załogi dodatkowej pracy koniecznej w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa statku, osób na pokładzie lub ładunku lub też udzielenia pomocy innym statkom lub osobom znajdującym się w niebezpiecznej sytuacji na morzu.
3. Gdy tylko sytuacja wróci do normy, kapitan zapewnia marynarzom, którzy pracowali w okresach przeznaczonych na odpoczynek, odpowiedni okres odpoczynku.

Konwencja STCW**Sekcja A-VIII/1 Kodeksu STCW (bezwzględnie obowiązująca)**

1. Każda osoba, której powierzono obowiązki oficera kierującego wachłą lub marynarza wchodzącego w skład wachty, powinna mieć zapewnione minimum 10 godzin odpoczynku w 24-godzinnym okresie czasu.
2. Godziny wypoczynku mogą być podzielone na nie więcej niż dwa okresy, z których jeden powinien trwać przynajmniej 6 godzin.
3. Wymagania dotyczące okresów odpoczynku wyszczególnione w ust. 1 i 2 nie muszą być utrzymane w przypadku zaistnienia sytuacji zagrożenia, ćwiczeń lub w innych, nadrzędnych warunkach działania.
4. Jednakże mimo przepisów ust. 1 i 2 minimalny okres 10 godzin może być zmniejszony do nie mniej niż 6 godzin, pod warunkiem że takie zredukowanie nie przekroczy 2 dni i nie mniej niż 70 godzin wypoczynku jest zapewnione w każdym okresie 7 dni.
5. Administracje powinny wymagać, by rozkłady wacht były wywieszane w miejscach łatwo dostępnych.

Sekcja B-VIII/1 Kodeksu STCW (wskazówki)

3. Przy stosowaniu przepisu Prawidła VIII/1 należy uwzględnić, co następuje:

1. przepisy, które zostały podjęte w celu zapobieżenia zmęczeniu, powinny zapewnić, aby całkowity czas pracy nie był nadmierny i nieumiarkowany. W szczególności, aby minimalny czas wypoczynku określony w sekcji A-VIII/1 nie był interpretowany w sposób, z którego wynikałoby, że wszystkie pozostałe godziny mają być poświęcone na pełnienie wachty i inne obowiązki;
2. że częstotliwość i długość okresów urlopowych i udzielania urlopów kompensacyjnych są materiałnymi czynnikami w zapobieganiu zmęczeniu, które powstaje w wyniku nagromadzenia pracy w pewnym okresie czasu; oraz
3. przepisy te mogą być odmienne dla statków odbywających krótkie podróże morskie, pod warunkiem że w zamian będą wprowadzone specjalne ustalenia zapewniające bezpieczeństwo.

ZAŁĄCZNIK II

PRZYKŁADOWY FORMULARZ DO ZAPISYWANIA GODZIN PRACY I GODZIN ODPOCZYNKU MARYNARZY ⁽¹⁾

Nazwa statku: Numer MOM (jeżeli posiada): Bandera statku:

Imię i nazwisko marynarza: Stanowisko/stopień:

Miesiąc i rok: Wachtowy ⁽²⁾ tak nie

Zapis godzin pracy/odpoczynku ⁽³⁾

Okresy pracy lub odpoczynku należy zaznaczyć odpowiednio symbolem X, linią ciągłą lub strzałką.

WYPEŁNIĆ TABELĘ ZNAJDUJĄCĄ SIĘ NA ODWROTNEJ STRONIE

Na tym statku stosuje się następujące krajowe przepisy ustawowe, wykonawcze i/lub układy zbiorowe ustanawiające limity godzin pracy lub minimalne godziny odpoczynku:

Potwierdzam, że niniejsze wpisy są zgodne z rzeczywistymi godzinami pracy lub odpoczynku danego marynarza.

Imię i nazwisko kapitana lub osoby przez niego upoważnionej do podpisania niniejszej tabeli wpisów:

Podpis kapitana lub osoby upoważnionej: Podpis marynarza:

Kopię niniejszego dokumentu otrzymuje marynarz.

Niniejszy dokument podlega sprawdzeniu i zatwierdzeniu zgodnie z procedurami ustanowionymi przez

..... (nazwa właściwego organu)

⁽¹⁾ Terminy użycie w przykładowym formularzu mają być podane w języku lub językach roboczych statku oraz w języku angielskim.

⁽²⁾ Zaznaczyć odpowiednio.

⁽³⁾ Niepotrzebne skreślić.

