

**PL**

**PL**

**PL**



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 2.7.2008  
KOM(2008) 422 wersja ostateczna

Wniosek

**DYREKTYWA RADY**

**w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE**

(przedstawiona przez Komisję)

## UZASADNIENIE

### 1) KONTEKST WNIOSKU

- **Podstawa i cele wniosku**

Celem niniejszego wniosku jest wdrożenie Umowy w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., zawartej dnia 19 maja 2008 r. między organizacjami reprezentującymi podmioty zarządzające i siłę roboczą z sektora transportu morskiego, czyli między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (dalej zwanym „ECSA”) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (dalej zwaną „ETF”).

Komisja uważa, że włączenie postanowień Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. do prawa wspólnotowego zwiększy atrakcyjność pracy w sektorze morskim dla europejskich marynarzy, pomagając tym samym w tworzeniu liczniejszych i lepszych miejsc pracy oraz równiejszej płaszczyzny ogólnego porozumienia w interesie wszystkich zaangażowanych stron.

- **Kontekst ogólny**

Sektor żeglugi morskiej to gałąź gospodarki, w której prowadzi się działalność o zasięgu ogólnościowym. Dlatego zasadnicze znaczenie ma określenie i wprowadzenie w życie ogólnościowych minimalnych standardów w odniesieniu do zatrudnienia oraz warunków zdrowia i bezpieczeństwa marynarzy zatrudnionych lub pracujących na pokładach statków morskich.

Dnia 23 lutego 2006 r. Międzynarodowa Organizacja Pracy przyjęła Konwencję o pracy na morzu z 2006 r. w celu utworzenia jednego i spójnego instrumentu, który będzie obejmował wszystkie dotychczasowe normy mające zastosowanie do pracy na morzu w wymiarze międzynarodowym. W związku z tym konwencja ta łączy w sobie konwencje i zalecenia w sprawie pracy na morzu przyjęte przez MOP od 1919 r., przyjmując formę jednego skonsolidowanego tekstu, który ma służyć za podstawę pierwszego powszechnego Morskiego Kodeksu Pracy.

Komisja aktywnie uczestniczyła od samego początku w pracach nad Konwencją o pracy na morzu.

Dnia 7 lipca 2007 r. Rada przyjęła decyzję upoważniającą państwa członkowskie do ratyfikowania Konwencji MOP o pracy na morzu z 2006 r. w interesie Wspólnoty Europejskiej, najlepiej do 31 grudnia 2010<sup>1</sup>.

W sprawach polityki społecznej w Traktacie powierza się partnerom społecznym wyjątkową i kluczową rolę na poziomie Wspólnoty. Artykuł 138 stanowi, że wszelkie inicjatywy w tym obszarze muszą być uprzednio skonsultowane z partnerami społecznymi w zakresie możliwego kierunku działania, a następnie w sprawie treści rozważanego wniosku. W tym kontekście Komisja przeprowadziła konsultacje z przedstawicielami podmiotów zarządzających i siły roboczej, dotyczące zasadności

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 161 z 22.6.2007.

rozszerzenia obowiązującego wspólnotowego dorobku prawnego przez przyjęcie, skonsolidowanie lub uzupełnienie go w świetle Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.<sup>2</sup>.

Partnerzy społeczni zdecydowali o przystąpieniu do negocjacji na podstawie art. 139 ust. 1 Traktatu i dnia 19 maja 2008 r. (w związku z pierwszym Europejskim Dniem Morza) podpisali wspólną Umowę w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.

Partnerzy społeczni zwrócili się do Komisji o przedłożenie wniosku dotyczącego dyrektywy Rady w sprawie wdrożenia zawartej przez nich umowy i załącznika A do tej umowy na mocy prawa UE, zgodnie z art. 139 Traktatu. W odpowiedzi sformułowano niniejszy wniosek.

- **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

W niniejszym wniosku wyraźnie zmienia się dyrektywę Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotyczącą Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST)<sup>3</sup>. Ponadto we wniosku wprowadza się uzupełniające regulacje dotyczące sektora morskiego do obszaru objętego dyrektywą Rady 94/33/WE z dnia 22 czerwca 1994 r. w sprawie ochrony pracy osób młodych.

Do dziedziny, której dotyczy wniosek, ma pełne zastosowanie przeważająca większość wspólnotowych przepisów w sprawie zdrowia i bezpieczeństwa pracowników w miejscu pracy, przyjętych na mocy art. 137 Traktatu WE, w szczególności przepisy dyrektywy Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy, jak również przepisy dyrektyw szczegółowych w znaczeniu art. 16 ust. 1 tej dyrektywy. To samo dotyczy przepisów dyrektywy Rady 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach oraz dyrektywy Rady 83/477/EWG z dnia 19 września 1983 r. w sprawie ochrony pracowników przed ryzykiem związanym z narażeniem na działanie azbestu w miejscu pracy, zmienionej dyrektywami 91/382/EWG i 2003/18/WE.

Dyrektywy 92/29/EWG i 89/391/EWG obejmują odpowiednio zwłaszcza proponowane we wniosku przepisy w sprawie opieki medycznej, ochrony zdrowia i bezpieczeństwa marynarzy oraz zapobiegania wypadkom.

- **Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii**

Niniejszy wniosek wchodzi w zakres odnowionej strategii lizbońskiej, ukierunkowanej na wzrost gospodarczy i wzrost zatrudnienia, zwłaszcza przez tworzenie liczniejszych i

---

<sup>2</sup> COM(2006) 287wersja ostateczna.

<sup>3</sup> Dz.U. L 167 z 2.7.1999.

lepszycy miejsc pracy na rzecz zwiększenia dynamiki i konkurencyjności Europy.

W ramach zintegrowanej polityki morskiej UE<sup>4</sup> Komisja udzieliła również pełnego poparcia „dialogowi społecznemu w sprawie włączenia Konwencji MOP o pracy na morzu do prawa wspólnotowego”.

Ponadto, w komunikacie COM(2007)591 wersja ostateczna, Komisja podkreśliła, że „zamierza prowadzić dalsze prace nad wzmocnieniem międzynarodowych ram prawnych, szczególnie poprzez popieranie ratyfikacji i egzekwowania norm międzynarodowych oraz poprzez zawieranie umów międzynarodowych z krajami trzecimi, obejmujących klauzule społeczne i klauzule równego traktowania”<sup>5</sup>.

## 2) KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA SKUTKÓW

### • Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Artykuł 139 ust. 1 Traktatu umożliwia partnerom społecznym dialog na poziomie wspólnotowym, który może prowadzić, jeśli sobie tego życzą, do nawiązania stosunków umownych, w tym umów. W tej sytuacji Traktat nie wymaga przeprowadzania przednich konsultacji.

### • Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej

Nie zaistniała potrzeba skorzystania z pomocy ekspertów zewnętrznych.

### • Ocena skutków

Nie dotyczy.

## 3) ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

### • Krótki opis proponowanych działań

Celem niniejszego wniosku jest wdrożenie Umowy w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., zawartej dnia 19 maja 2008 r. między ECSC a ETF, czyli organizacjami reprezentującymi podmioty zarządzające i siłę roboczą z sektora transportu morskiego.

We wniosku zmienia się także dyrektywę Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. w zakresie ściśle ograniczonym do kwestii, które reguluje Konwencja o pracy na morzu z 2006 r.

---

<sup>4</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej (COM/2007/0575 wersja ostateczna).

<sup>5</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Ponowna ocena prawodawstwa socjalnego przeprowadzana w celu stworzenia lepszych i liczniejszych miejsc pracy w żegludze morskiej w Unii Europejskiej (pierwszy etap konsultacji z partnerami społecznymi przeprowadzanej na poziomie wspólnotowym na podstawie art. 138 ust. 2 Traktatu).

- **Podstawa prawna**

Artykuł 139 ust. 2 Traktatu stanowi, że „wykonywanie umów zbiorowych zawartych na poziomie wspólnotowym odbywa się (...) w dziedzinach podlegających artykułowi 137, na wspólne żądanie stron-sygnatariuszy, w drodze decyzji Rady na wniosek Komisji”. Umowa w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. zawarta przez ECSA i ETF dotyczy warunków pracy i zawiera postanowienia w sprawie zdrowia i bezpieczeństwa pracowników, czyli w dziedzinie podlegającej art. 137 ust. 1 Traktatu. Jest to jedna z dziedzin, w których Rada może decydować większością kwalifikowaną. Artykuł 139 ust. 2 stanowi zatem właściwą podstawę prawną dla wniosku Komisji.

W komunikacie „Dostosowanie i wspieranie dialogu społecznego na poziomie Wspólnoty”<sup>6</sup> Komisja podkreśliła, że „przed skierowaniem do Rady wniosku legislacyjnego, Komisja dokonuje oceny reprezentatywnego statusu stron-sygnatariuszy, ich mandatu i zgodności każdej klauzuli umowy zbiorowej z prawem wspólnotowym, jak również postanowień dotyczących małych i średnich przedsiębiorstw”.

Poniżej przedstawiono wyniki takiej oceny.

1. Reprezentatywny status i mandat umawiających się stron.

Reprezentatywny status partnerów społecznych to podstawa zasadności prowadzenia z nimi konsultacji i ich prawa do negocjowania umów, które mogą zostać wdrożone decyzją lub dyrektywą Rady. Według badania przeprowadzonego przez Komisję w 2006 r. w odniesieniu do reprezentatywnego statusu partnerów społecznych w sektorze morskiego i przybrzeżnego transportu wodnego, ETF i ECSA spełniają kryteria określone w komunikacie COM(1998) 322 wersja ostateczna z dnia 20 maja 1998 r., w związku z czym uznaje się je za europejskich partnerów społecznych w przedmiotowym sektorze.

- a) ETF

Według badania, do ETF należy co najmniej jeden afiliowany członek z każdego kraju, który jest brany pod uwagę. W wielu krajach organizacja zrzesza wielu afiliowanych członków. W sumie do ETF należy 54 bezpośrednich członków afiliowanych z krajów objętych badaniem. 70,7 % spośród badanych związków należy bezpośrednio lub pośrednio (za pośrednictwem jednostek nadrzędnych) do ETF.

Na tyle, na ile dane dotyczące sektorowej przynależności krajowych związków dostarczają wystarczających informacji o stosunkowych wpływach tych związków, można uznać, że ETF zrzesza najważniejszych przedstawicieli siły roboczej z danego sektora. Wyjątek stanowią nienależące do ETF główne związki z Cypru i Szwecji. Jednak nawet w przypadkach tych krajów, w ETF zrzeszone są inne znaczące związki. Według stosownych informacji dotyczących sektorowych członków ETF, z wyjątkiem

---

<sup>6</sup> Komunikat Komisji — Dostosowanie i wspieranie dialogu społecznego na poziomie Wspólnoty, dokument COM(1998) 322 wersja ostateczna z dnia 20 maja 1998 r. Zob. także komunikat dotyczący stosowania Protokołu w sprawie polityki społecznej przedstawiony przez Komisję Radzie i Parlamentowi Europejskiemu, dokument COM(93) 600 wersja ostateczna z 14.12.1993.

dwóch członków (tj. litewskiego LJS i portugalskiego OFICIAISMAR-FSM), wszyscy są zaangażowani w rokowania zbiorowe.

Europejskie organizacje inne niż ETF reprezentują tylko znikomą część sektorowych związków i krajów.

Należą do nich: UNI Europa, która zrzesza 6 afiliowanych członków z 3 krajów; Nordycka Federacja Pracowników Transportu (Nordic Transport Workers' Federation – NTF) zrzeszająca 5 afiliowanych członków z 3 krajów; Europejska Federacja Związków Zawodowych Służb Publicznych (European Federation of Public Service Unions – EPSU) – 4 afiliowanych członków i 3 kraje; Europejska Federacja Związków Zawodowych Pracowników Sektora Rolno-Spożywczego i Turystyki oraz Sektorów Pokrewnych (European Federation of Trade Unions in the Food, Agriculture and Tourism Sectors and Allied Branches – EFFAT) i Europejska Federacja Pracowników Górnictwa, Przemysłu Chemicznego i Energetyki (European Mine, Chemical and Energy Workers' Federation – EMCEF), z których każda zrzesza 3 afiliowanych członków i 3 kraje; Europejska Federacja Metalowców (European Metalworkers' Federation – EMF) – 3 afiliowanych członków i 2 kraje; Nordic Ship Officers' Congress (NFBK) – 2 afiliowanych członków i 2 kraje; Europejska Federacja Pracowników Budownictwa i Przemysłu Drzewnego (European Federation of Building and Woodworkers - EFBWW) i Europejska Federacja Emerytów i Osób Starszych (Federation of European Retired Personnel Association - FERPA), z których każda zrzesza 2 afiliowanych członków i jeden kraj; oraz Europejska Federacja Związku Zawodowego Przemysłu Odzieżowego i Skórzanego (European Trade Union Committee for Textiles, Clothing and Leather - ETUF-TCL), EURO-WEA, NordIng, EMPA i Fédération des Cadres de l'Energie et de la Recherche, z których każda zrzesza jednego członka afiliowanego.

Powyższy przegląd uwydatnia status ETF jako sektorowego przedstawiciela siły roboczej, tym bardziej, że wielu z powyższych afiliowanych członków innych organizacji europejskich reprezentuje raczej dziedziny, które się pokrywają i nie mają faktycznego związku z sektorem morskiego i przybrzeżnego transportu wodnego.

#### b) ECSA

Spośród 24 krajów objętych badaniem, 21 znajduje się „pod patronatem” ECSA za pośrednictwem stowarzyszonych członków z tych krajów. W ECSA brakuje afiliowanych członków z Republiki Czeskiej, Łotwy i Rumunii. Ten brak afiliowanych członków w trzech państwach członkowskich może budzić wątpliwości, czy powyższe kryterium Komisji dotyczące reprezentatywnego statusu jest spełnione w kategoriach przynależności wystarczającej liczby państw członkowskich. Na Cyprze, w Danii, Finlandii, Grecji, Irlandii, Szwecji i we Włoszech istnieją zarówno stowarzyszenia afiliowane, jak i nieafiliowane.

Brak porównywalnych danych o członkostwie utrudnia określenie stosunkowego znaczenia afiliowanych i nieafiliowanych stowarzyszeń w tych krajach. Jeżeli przyjąć rolę stowarzyszenia w rokowaniach zbiorowych za wskaźnik jego znaczenia, to jednoznacznie widać, że afiliowane są najważniejsze stowarzyszenia z Cypru, Danii, Finlandii i Włoch. Do ECSA nie należą niektóre znaczące stowarzyszenia pracodawców z Grecji, Irlandii i Szwecji prowadzące rokowania zbiorowe (tj. Związek Armatorów Przybrzeżnych – EEA i Związek Krajowych Przewoźników Promowych,

Irlandzka Konfederacja Biznesu i Pracodawców – IBEC i SARF).

W rokowaniach zbiorowych nie uczestniczą afiliowani członkowie z niektórych krajów (tj. z Estonii, Irlandii, Litwy, Malty, Polski, Portugalii, Szwecji, Słowenii i Wielkiej Brytanii). Z wyjątkiem Irlandii i Szwecji, w krajach tych nie ma żadnego innego stowarzyszenia, które byłoby zaangażowane w rokowania zbiorowe. Sytuacja taka wynika z faktu, że w tej grupie krajów (z wyjątkiem Szwecji) nie prowadzi się sektorowych rokowań zbiorowych przy współudziale wielu pracodawców, gdyż w rokowaniach zbiorowych biorą udział same przedsiębiorstwa. Rokowania zbiorowe w Irlandii (w imieniu poszczególnych przedsiębiorstw) i Szwecji (w formie rokowań przy współudziale wielu pracodawców) prowadzi nieafiliowane stowarzyszenie pracodawców.

W porównaniu z ETF, ECSA zrzesza dużo więcej członkowskich stowarzyszeń, które nie biorą udziału w rokowaniach. Stosunki przemysłowe nie są zatem dla tych stowarzyszeń sprawą o pierwszorzędym znaczeniu. Niektórzy członkowie ECSA mogą odgrywać rolę w stosunkach przemysłowych jedynie przez udział w procedurach konsultacyjnych i przynależność do organów trójstronnych. W rzeczywistości mogą oni się uważać raczej za stowarzyszenia handlowe aniżeli za podmioty zaangażowane w stosunki przemysłowe. Dla kontrastu, członkowie ECSA prowadzą rokowania zbiorowe w 10 krajach (tj. w Austrii, Belgii, na Cyprze, w Danii, Hiszpanii, Finlandii, Francji, Holandii, Niemczech oraz we Włoszech).

Przegląd członkostwa stowarzyszeń pracodawców wskazuje na brak organizacyjnych powiązań między sektorowymi stowarzyszeniami pracodawców a europejskimi federacjami innymi niż ECSA. Członkostwo afiliowane odnotowuje się jedynie w przypadku federacji na poziomie międzynarodowym, takich jak Międzynarodowa Izba Żeglugi (ICS), Międzynarodowa Federacja Żeglugi (ISF), Bałtycka i Międzynarodowa Rada Morska (BIMCO), Międzynarodowe Stowarzyszenie Niezależnych Właścicieli Tankowców – INTERTANKO i Międzynarodowe Stowarzyszenie Armatorów Statków do Przewozu Ładunków Suchych – INTERCARGO.

To wszystko podkreśla znaczenie ECSA jako europejskiego partnera społecznego, reprezentującego pracodawców z danego sektora.

### c) Mandat do negocjowania

Zarówno ETF, jak i ECSA posiadają mandat do negocjowania w sprawach europejskiego dialogu społecznego. ETF jednak nie posiada stałego mandatu w tym obszarze. Dysponuje raczej tymczasowym upoważnieniem do negocjowania w imieniu swoich członków w poszczególnych przypadkach.

### 2. Zgodność klauzul umowy z prawem.

Komisja dokładnie przeanalizowała wszystkie klauzule umowy i stwierdziła, że żadna z nich nie pozostaje w sprzeczności z prawem wspólnotowym. Obowiązki nakładane na państwa członkowskie nie wynikają bezpośrednio z umowy między partnerami społecznymi, lecz z uzgodnień dotyczących wdrożenia umowy na podstawie dyrektywy.

Treść umowy mieści się w zakresie art. 137 Traktatu.



O ile części umowy wymagają zmian w obowiązującym prawodawstwie UE, zmiany te uwzględniono we wniosku.

Jeśli chodzi o części umowy dotyczące spraw regulowanych obowiązującymi aktualnie przepisami prawodawstwa wspólnotowego, to w końcowych postanowieniach umowy znajduje się zapis, że nie wpływa ona na żadne prawo, zwyczaje lub umowy zapewniające bardziej korzystne warunki dla marynarzy. Ponadto we wniosku uwzględniono konieczne środki ochronne objęte dorobkiem wspólnotowym, zwłaszcza klauzulę o bardziej uprzywilejowanym traktowaniu.

W związku z powyższym Komisja uważa, że spełniono wszystkie warunki dla przedstawienia wniosku dotyczącego wdrożenia umowy na podstawie decyzji Rady.

### 3. Przepisy dotyczące małych i średnich przedsiębiorstw.

Zgodnie z warunkami określonymi w art. 137 ust. 2 Traktatu w prawodawstwie dotyczącym spraw socjalnych należy unikać nakładania administracyjnych, finansowych i prawnych ograniczeń, które utrudniałyby tworzenie i rozwijanie małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP). W tym kontekście umowa nie przewiduje żadnych różnic między pracownikami MŚP a innymi, jak również nie wprowadza dodatkowych administracyjnych, finansowych lub prawnych ograniczeń ponad te uwzględnione w prawodawstwie wspólnotowym. W związku z tym Komisja uznaje umowę za zgodną z przepisami dotyczącymi małych i średnich przedsiębiorstw.

W artykule 139 ust. 2 nie przewiduje się konsultowania z Parlamentem Europejskim wniosków kierowanych do Komisji przez partnerów społecznych. Komisja jednak przesłała swój wniosek do Parlamentu, by umożliwić mu przekazanie opinii Komisji i Radzie, jeżeli tego sobie życzy. To samo dotyczy Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów.

#### • Zasada pomocniczości

Zasada pomocniczości ma zastosowanie, o ile wniosek nie podlega wyłącznym kompetencjom Wspólnoty.

Cele wniosku nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie z następujących względów.

Konieczność podjęcia działania Wspólnoty jest uzasadniona nie tylko faktem, że zgodnie z art. 139 ust. 1 Traktatu partnerzy społeczni są przekonani o potrzebie podjęcia takiego działania, pomyślnie udało im się zawrzeć umowę na poziomie Wspólnoty i zwrócili się o wdrożenie tej umowy na podstawie decyzji Rady podjętej na wniosek Komisji stosownie do postanowień art. 139 ust. 2 Traktatu, lecz także potrzebą zapewnienia zestawu norm dla sektora morskiego, właściwych dla jego działalności o zasięgu ogólnowiatowym.

Wniosek dotyczący dyrektywy uzupełnia również ustawodawstwo państw członkowskich, ustanawiając minimalne standardy w celu poprawy warunków pracy marynarzy. Niniejsze ramy zapewniają jasność i przejrzystość dla przedsiębiorstw działających w przedmiotowym sektorze, sprzyjają uczciwej konkurencji na rynku

wewnętrznym i pomogą wyeliminować takie zjawiska jak dumping socjalny.

Działanie Wspólnoty zapewni lepsze osiągnięcie celów wniosku z następujących względów.

We wniosku wprowadza się wyraźne zmiany do obowiązującego prawodawstwa UE w celu uaktualnienia jego przepisów według Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. Celu tego nie można osiągnąć z pomocą ustawodawstwa krajowego.

Wniosek przyczyni się do jednoczesnego wprowadzenia w życie i jednolitej transpozycji we wszystkich państwach członkowskich norm Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., której dotyczy.

Na koniec, dzięki wnioskowi umowa zostanie wyposażona w szczególne środki wykonawcze na mocy prawa UE.

W związku z powyższym niniejszy wniosek jest zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Zasada proporcjonalności**

Dyrektywa Rady jest zgodna z zasadą proporcjonalności, jeżeli ogranicza się do określenia celów, które mają zostać osiągnięte.

W konsekwencji, wniosek dopuszcza elastyczność w zakresie doboru konkretnych środków wykonawczych. Ponadto ściśle ogranicza się do transpozycji uaktualnionych norm zawartych w Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. do prawa UE.

- **Wybór instrumentów**

Proponowane instrumenty: dyrektywa.

Inne instrumenty byłyby niewłaściwe z następujących względów.

Wniosek zmienia obowiązujące aktualnie prawodawstwo UE, co można uczynić wyłącznie na podstawie aktu prawodawczego.

Ponadto znaczenie określenia „decyzja” w art. 139 ust. 2 ma charakter ogólny, aby można było dokonać wyboru instrumentu prawodawczego zgodnie z art. 249 Traktatu. To Komisja podejmuje decyzję, który z wymienionych w przytoczonym artykule instrumentów wiążących (rozporządzenie, dyrektywę lub decyzję) zaproponować Radzie jako najwłaściwszy. W tym przypadku, mając na uwadze rodzaj i treść umowy między partnerami społecznymi, oczywiste jest, że najlepszą formą pośredniego stosowania umowy jest transpozycja jej postanowień przez państwa członkowskie lub partnerów społecznych do prawa krajowego państw członkowskich. Dlatego dyrektywa Rady jest najodpowiedniejszym instrumentem. Komisja również stoi na stanowisku, że zgodnie z podjętymi zobowiązaniami umowy nie należy włączać do wniosku, lecz ją do niego załączyć.

#### 4) WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Wspólnoty.

#### 5) INFORMACJE DODATKOWE

- **Tabela korelacji**

Państwa członkowskie mają obowiązek przekazania Komisji tekstu przepisów krajowych przyjętych w celu transpozycji dyrektywy oraz tabeli korelacji między tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

- **Europejski Obszar Gospodarczy**

Proponowany akt dotyczy spraw EOG, w związku z czym należy objąć nim Europejski Obszar Gospodarczy.

- **Szczegółowe wyjaśnienia dotyczące wniosku**

Struktura wniosku przedstawia się następująco:

##### Artykuł 1

Ten artykuł ogranicza się do nadania wiążącego charakteru umowie zawartej między partnerami społecznymi, czyli realizuje cel decyzji Rady przyjętej na podstawie art. 139 ust. 2 Traktatu.

##### Artykuł 2

Wprowadza się w nim do dyrektywy Rady 1999/63/WE zmiany zgodne z umową zawartą między partnerami społecznymi.

##### Artykuł 3

W artykule 3 stwierdza się, że w dyrektywie przewidziano jedynie minimalne wymagania, pozostawiając państwom członkowskim swobodę co do przyjęcia środków, które są korzystniejsze dla pracowników w danym obszarze. Ma on na celu wyraźne zagwarantowanie dotychczasowych poziomów ochrony pracownikom i zapewnienie wyłącznie korzystniejszych norm ochrony w danym zawodzie. W tym samym kontekście art. 3 ust. 4 wniosku ma zapewnić, by norma A4.2 ust. 5 lit. b), która dopuszcza ograniczenia odpowiedzialności armatorów w niektórych okolicznościach, nie wpływała na ogólną zasadę odpowiedzialności pracodawcy przewidzianą w art. 5 dyrektywy ramowej 89/391/EWG.

##### Artykuły 4–7

Artykuły 4–7 zawierają typowe przepisy w sprawie transpozycji do prawa krajowego państw członkowskich, w tym zobowiązanie do zapewnienia skutecznych, proporcjonalnych i odstrasżających kar. W szczególności, art. 6 zawiera odniesienia do daty wejścia dyrektywy w życie. Umowa partnerów społecznych nie może wejść w

życie przed wejściem w życie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. Aby spełnić to życzenie partnerów społecznych, data wejścia w życie dyrektywy, której dotyczy niniejszy wniosek, powinna pokrywać się z datą wejścia w życie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. Zważywszy, że data ta nie została jeszcze ustalona, we wniosku pozostawiono w tym celu puste miejsce, załączając krótkie wyjaśnienie.

Wniosek

**DYREKTYWA RADY**

**w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 139 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 139 ust. 2, przedstawiciele podmiotów zarządzających i siły roboczej („partnerzy społeczni”) mogą wspólnie zażądać wykonania umów zawartych na poziomie wspólnotowym, w drodze decyzji Rady na wniosek Komisji.
- (2) Dnia 23 lutego 2006 r. Międzynarodowa Organizacja Pracy przyjęła Konwencję o pracy na morzu z 2006 r. z zamierzeniem stworzenia jednego spójnego instrumentu, obejmującego w miarę możliwości wszystkie uaktualnione normy obowiązujących międzynarodowych konwencji i zaleceń dotyczących pracy na morzu oraz podstawowe zasady, które można znaleźć w innych międzynarodowych konwencjach o pracy.
- (3) Zgodnie z art. 138 ust. 2 Traktatu Komisja skonsultowała się z przedstawicielami podmiotów zarządzających i siły roboczej w sprawie zasadności rozwinięcia aktualnego dorobku wspólnotowego przez jego dostosowanie, skonsolidowanie lub uzupełnienie w świetle Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.<sup>7</sup>.
- (4) Dnia 29 września 2006 r. Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF) poinformowały Komisję o ich zamiarze przystąpienia do negocjacji zgodnie z art. 138 ust. 4 Traktatu.
- (5) Wymienione organizacje, chcąc pomóc w zapewnieniu równej płaszczyzny ogólnego porozumienia w całym sektorze morskim, dnia 19 maja 2008 r. zawarły Umowę w

---

<sup>7</sup> COM(2006) 287 wersja ostateczna.

sprawie Konwencji o pracy na Morzu z 2006 r.; Umowa i załącznik do niej zawierają skierowane do Komisji wspólne żądanie o ich wdrożenie w drodze decyzji Rady na wniosek Komisji, zgodnie z art. 139 ust. 2 Traktatu.

- (6) Umowa ma zastosowanie do marynarzy znajdujących się na pokładach statków zarejestrowanych w państwie członkowskim lub pływających pod banderą państwa członkowskiego.
- (7) W Umowie zmienia się Umowę Europejską w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy, zawartą w Brukseli dnia 30 września 1998 r. między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Federacją Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST).
- (8) W związku z powyższym należy odpowiednio zmienić dyrektywę Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r., która zawiera w formie załącznika Umowę Europejską w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy<sup>8</sup>.
- (9) Do celów art. 249 Traktatu dyrektywa jest właściwym instrumentem wdrożenia umowy.
- (10) Umowa wejdzie w życie równocześnie z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r., natomiast partnerzy społeczni pragną, by krajowe środki wdrażające niniejszą dyrektywę weszły w życie nie wcześniej niż z dniem wejścia w życie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.
- (11) W przypadku stosowanych w Umowie określeń, które nie zostały szczegółowo zdefiniowane, w niniejszej dyrektywie przyznaje się państwom członkowskim dowolność w zdefiniowaniu ich zgodnie z prawem krajowym i przyjętą praktyką, tak samo jak w przypadku innych dyrektyw dotyczących polityki społecznej i zawierających podobne określenia, z zastrzeżeniem, że definicje te muszą uwzględniać treść Umowy.
- (12) Zważywszy, że cele działania nie mogą zostać w wystarczającym stopniu osiągnięte przez same państwa członkowskie, natomiast z uwagi na rozmiary lub skutki proponowanego działania możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia powyższych celów.
- (13) Komisja sporządziła wniosek dotyczący dyrektywy zgodnie ze swoim komunikatem z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie dostosowania i wspierania dialogu społecznego na poziomie Wspólnoty, uwzględniając reprezentatywny status stron-sygnatariuszy i zgodność każdej klauzuli Umowy z prawem.
- (14) Zgodnie z ust. 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, dla ich własnych potrzeb i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelację między niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do publicznej wiadomości.

---

<sup>8</sup> Dz.U. L 167 z 2.7.1999.

- (15) Na podstawie wspólnego wniosku podmiotów zarządzających i siły roboczej państwa członkowskie mogą im powierzyć wdrożenie niniejszej dyrektywy, z zastrzeżeniem, że państwa członkowskie zobowiązane są podjąć wszelkie konieczne środki, by mogły zawsze zagwarantować rezultaty wynikające z przepisów niniejszej dyrektywy.
- (16) Przepisy niniejszej dyrektywy stosuje się bez uszczerbku dla obowiązujących przepisów wspólnotowych, zwłaszcza dla tych przepisów zawartych w prawodawstwie wspólnotowym, które są bardziej szczegółowe lub zapewniają marynarzom wyższy poziom ochrony.
- (17) Należy zapewnić przestrzeganie ogólnej zasady odpowiedzialności pracodawcy, przewidzianej w art. 5 dyrektywy ramowej 89/391/EWG<sup>9</sup>, zwłaszcza w ust. 1 i 3 tego artykułu.
- (18) Niniejszej dyrektywy nie można wykorzystywać w celu uzasadnienia obniżenia ogólnego poziomu ochrony pracowników w dziedzinach objętych Umową stanowiącą załącznik do niniejszej dyrektywy.
- (19) W niniejszej dyrektywie oraz Umowie określa się minimalne standardy; państwom członkowskim lub partnerom społecznym należy umożliwić utrzymanie lub wprowadzenie korzystniejszych przepisów.
- (20) Zgodnie ze swoim komunikatem z dnia 14 grudnia 1993 r. dotyczącym stosowania porozumienia w sprawie polityki społecznej Komisja przekazała informację do Parlamentu Europejskiego i Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, przesyłając im tekst niniejszego wniosku dotyczącego dyrektywy wraz z Umową.
- (21) Niniejszy instrument jest zgodny z podstawowymi prawami i zasadami określonymi w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej, zwłaszcza z jej art. 31, który stanowi, że wszyscy pracownicy mają prawo do warunków pracy uwzględniających ich zdrowie, gwarantujących im bezpieczeństwo i godność, do ograniczenia maksymalnego wymiaru czasu pracy, prawo do okresów dziennego i tygodniowego odpoczynku oraz do corocznego płatnego urlopu.
- (22) Wdrożenie Umowy przyczynia się do realizacji celów określonych w art. 136 Traktatu,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

#### *Artykuł 1*

Niniejsza dyrektywa wdraża Umowę w sprawie Konwencji o pracy na morzu, zawartą dnia 19 maja 2008 r. między organizacjami reprezentującymi podmioty zarządzające i siłę roboczą z sektora transportu morskiego (ECSA i ETF), stanowiącą załącznik do niniejszej dyrektywy.

---

<sup>9</sup> Dz.U. L 183 z 29.6.1989.

## Artykuł 2

W załączniku do dyrektywy Rady 1999/63/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. W klauzuli 1 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

*„3. W przypadku wątpliwości, czy pewne kategorie osób można uważać za marynarzy do celów niniejszej Umowy, kwestię tę rozstrzyga właściwy organ w państwie członkowskim po konsultacji z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy. W tym kontekście należy odpowiednio uwzględnić rezolucję przyjętą na 94. (morskiej) sesji Konferencji Ogólnej Międzynarodowej Organizacji Pracy, dotyczącą informacji o grupach zawodowych.”*

2. W klauzuli 2 lit. c) i d) otrzymują brzmienie:

*„(c) określenie „marynarz” oznacza każdą osobę zatrudnioną, zaangażowaną do pracy lub pracującą w jakimkolwiek charakterze na statku, do którego ma zastosowanie niniejsza Umowa;”*

*„(d) określenie „armator” oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę, taką jak osoba zarządzająca statkiem, agent lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i, przejmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć zadania i obowiązki nałożone na armatorów zgodnie z niniejszą Umową, bez względu na to, czy jakkolwiek inna organizacja lub osoba realizuje niektóre zadania lub wypełnia zobowiązania w imieniu armatora.”*

3. Klauzula 6 otrzymuje brzmienie:

*„1. Marynarze, którzy nie ukończyli 18 roku życia, nie mogą pracować w nocy. Do celów niniejszej klauzuli, „noc” definiuje się zgodnie z prawem krajowym i przyjętą praktyką. Noc obejmuje co najmniej dziewięć kolejnych godzin, licząc najpóźniej od północy i kończąc nie wcześniej niż o piątej rano.*

*2. Właściwy organ może wprowadzić wyjątek od obowiązku ścisłego przestrzegania ograniczeń dotyczących pracy w godzinach nocnych w przypadku, gdy:*

*(a) zaszkodziłoby to skutecznemu wyszkoleniu marynarzy zgodnie z przyjętymi programami i harmonogramami; lub*

*(b) marynarze objęci wyjątkiem muszą wykonywać zadanie nocą z uwagi na jego szczególny charakter lub uznany program szkolenia, natomiast właściwy organ ustala, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, czy taka praca nie będzie powodowała uszczerbku na zdrowiu marynarzy ani nie pogorszy ich samopoczucia.*

*3. Zabrania się zatrudniania i angażowania marynarzy poniżej 18 roku życia oraz powierzania im pracy, jeżeli praca taka może zagrażać ich zdrowiu lub bezpieczeństwu. Rodzaje takiej pracy określają krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze, lub właściwy organ, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, zgodnie z odpowiednimi międzynarodowymi normami.”*



4. Klauzula 13 otrzymuje brzmienie:

*„1. Marynarze nie mogą pracować na statku, jeżeli nie posiadają świadectwa zdrowia potwierdzającego ich przydatność do wykonywanych obowiązków.*

*2. Wyjątki dopuszcza się wyłącznie w sytuacjach przewidzianych niniejszą Umową.*

*3. Właściwy organ wymaga, by przed podjęciem pracy na statku marynarze posiadali ważne świadectwo lekarskie, potwierdzające ich przydatność do wykonywania konkretnej pracy na morzu.*

*4. W celu zagwarantowania, by świadectwa lekarskie odzwierciedlały faktyczny stan zdrowia marynarzy w odniesieniu do obowiązków, które mają oni wykonywać, właściwy organ, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy oraz uwzględniając odpowiednio mające zastosowanie wytyczne międzynarodowe, określa charakter badania lekarskiego i świadectwa lekarskiego.*

*5. Niniejsza Umowa nie narusza postanowień Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., z późniejszymi zmianami (zwanej „konwencją STCW”). Właściwy organ zobowiązany jest przyjąć świadectwo lekarskie wydane zgodnie z wymaganiami konwencji STCW do celów ust. 1 i 2 niniejszej klauzuli. Tak samo przyjmuje się świadectwo lekarskie spełniające zasadniczo te wymagania w przypadku marynarzy nieobjętych konwencją STCW.*

*6. Świadectwo lekarskie musi być wystawione przez wykwalifikowanego lekarza lub, w przypadku świadectwa dotyczącego wyłącznie wzroku, przez osobę uznawaną przez właściwy organ za posiadającą kwalifikacje do wydawania takich świadectw. Lekarze wydający opinię w ramach procedur badań lekarskich muszą być całkowicie niezależni zawodowo.*

*7. Marynarzom, którym odmówiono wydania świadectwa lekarskiego, lub których poddano ograniczeniom pod względem zdolności do pracy, zwłaszcza w odniesieniu do czasu pracy, dziedziny lub zakresu działalności gospodarczej, należy umożliwić poddanie się kolejnemu badaniu przez innego niezależnego lekarza lub niezależnego biegłego ds. medycznych.*

*8. Każde świadectwo zdrowia musi w szczególności zawierać stwierdzenie, że:*

*(a) marynarz ma wystarczająco dobry słuch, wzrok oraz posiada zdolność rozpoznawania kolorów, w przypadku gdy jego zdolność do pracy uzależniona jest od zdolności rozpoznawania kolorów; oraz*

*(b) marynarz nie cierpi na dolegliwość, która podczas służby na morzu może ulec zaostrzeniu, lub skutkować niezdolnością marynarza do służby, lub zagrażać zdrowiu innych osób na pokładzie.*

*9. O ile nie jest wymagany krótszy okres, z uwagi na szczególny charakter zadań, które ma wykonywać dany marynarz, lub stosownie do wymagań konwencji STCW:*

- (a) *okres ważności świadectwa zdrowia wynosi najwyżej dwa lata, chyba że marynarz nie ukończył 18 roku życia, kiedy to maksymalny okres ważności świadectwa wynosi jeden rok;*
- (b) *okres ważności świadectwa potwierdzającego zdolność rozpoznawania kolorów wynosi najwyżej sześć lat.*

*10. W nagłych sytuacjach właściwy organ może zezwolić marynarzowi na pracę bez ważnego świadectwa zdrowia do czasu zawinięcia do portu, w którym marynarz może otrzymać świadectwo zdrowia od uprawnionego lekarza, pod warunkiem, że:*

- (a) *okres takiego zezwolenia nie przekracza trzech miesięcy; oraz*
- (b) *marynarz posiada świadectwo zdrowia, które niedawno utraciło ważność.*

*11. Jeżeli okres ważności świadectwa wygasa w trakcie rejsu, świadectwo zachowuje ważność do czasu zawinięcia do kolejnego portu, w którym marynarz może otrzymać świadectwo zdrowia od uprawnionego lekarza, pod warunkiem, że okres ten nie przekracza trzech miesięcy.*

*12. Świadectwa zdrowia marynarzy pracujących na statkach odbywających zazwyczaj rejsy międzynarodowe muszą być sporządzone przynajmniej w języku angielskim.*

*13. Rodzaj badania lekarskiego, które ma zostać wykonane, oraz dane szczegółowe, które będą zawarte w świadectwie zdrowia, zostaną określone po zasięgnięciu opinii odpowiednich organizacji armatorów i marynarzy.*

*14. Wszyscy marynarze przechodzą regularne badania lekarskie. Marynarze pełniący wachtę, cierpiący na choroby, które na podstawie badania lekarskiego mogą być uznane za konsekwencję pracy w nocy, będą, w miarę możliwości, przesunięci do pracy w porze dziennej, do której posiadają kwalifikacje.*

*15. Badanie lekarskie określone w ust. 13 i 14 jest bezpłatne i podlega tajemnicy lekarskiej. Badanie takie może być przeprowadzone w ramach krajowego systemu opieki zdrowotnej.”*

5. Klauzula 16 otrzymuje brzmienie:

*„Każdy marynarz ma prawo do corocznego płatnego urlopu. Wymiar corocznego płatnego urlopu oblicza się na podstawie co najmniej 2,5 dni kalendarzowych na miesiąc zatrudnienia, pomniejszając go proporcjonalnie za niepełne miesiące.*

*Minimalny okres corocznego płatnego urlopu nie może być zastąpiony wypłatą ekwiwalentu pieniężnego, z wyjątkiem przypadku, gdy stosunek pracy ulega rozwiązaniu.“*

### *Artykuł 3*

1. Państwa członkowskie mogą utrzymać w mocy lub wprowadzić przepisy korzystniejsze niż te ustanowione w niniejszej dyrektywie.

2. Wdrożenie niniejszej dyrektywy w żadnym wypadku nie stanowi wystarczających podstaw do uzasadnienia ograniczenia ogólnego poziomu ochrony pracowników w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą. Nie narusza to prawa państw członkowskich lub przedstawicieli podmiotów zarządzających i siły roboczej do ustanawiania, w związku ze zmieniającymi się okolicznościami, przepisów ustawowych, wykonawczych lub warunków umownych innych niż te obowiązujące w chwili przyjęcia niniejszej dyrektywy, z zastrzeżeniem każdorazowej zgodności z minimalnymi wymaganiami ustanowionymi w niniejszej dyrektywie.

3. Zastosowanie lub wykładnia niniejszej dyrektywy nie wpływają na żadne wspólnotowe lub krajowe przepisy, zwyczaje lub praktyki zapewniające bardziej korzystne warunki dla marynarzy.

4. Norma A4.2 ust. 5 lit. b) nie wpływa na zasadę odpowiedzialności pracodawcy przewidzianą w art. 5 dyrektywy 89/391/EWG.

#### *Artykuł 4*

Państwa członkowskie określają kary za naruszenie krajowych przepisów ustanowionych na mocy niniejszej dyrektywy. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie notyfikują te przepisy Komisji do dnia określonego w art. 5 ust. 1 oraz kolejne zmiany tych przepisów w odpowiednim czasie.

#### *Artykuł 5*

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy lub zapewnią wprowadzenie niezbędnych środków na podstawie umowy przez przedstawicieli podmiotów zarządzających i siły roboczej, nie później niż dwanaście miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

2. Przepisy 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. Państwa członkowskie przekażą niezwłocznie Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji między tymi przepisami a przepisami niniejszej dyrektywy.

3. Państwa członkowskie przekażą Komisji tekst głównych przepisów prawa krajowego dotyczących dziedziny objętej niniejszą dyrektywą.

#### *Artykuł 6*

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie [\*] [„\*” oznacza datę wejścia w życie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.].

#### *Artykuł 7*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...]

*W imieniu Rady  
Przewodniczący  
[...]*

**ZAŁĄCZNIK: Umowa zawarta między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.**

PREAMBUŁA

Strony-sygnatariusze,

mając na uwadze, że Konwencja Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP) o pracy na morzu z 2006 r. (dalej zwana „Konwencją”) wymaga, by każdy Członek upewnił się, czy przepisy ustawowe i wykonawcze obowiązujące na jego terytorium respektują, w kontekście Konwencji, podstawowe prawa do wolności zrzeszania się i skutecznego uznania prawa do rokowań zbiorowych, eliminację wszystkich form pracy przymusowej lub obowiązkowej, skuteczną likwidację pracy dzieci i likwidację dyskryminacji w obszarze zatrudnienia i wykonywania zawodu;

mając na uwadze, że Konwencja ustanawia prawo każdego marynarza do bezpiecznego miejsca pracy, które spełnia normy bezpieczeństwa, do odpowiednich warunków zatrudnienia, godnych warunków życia i pracy oraz do ochrony zdrowia, opieki medycznej, opieki społecznej i innych form ochrony socjalnej;

mając na uwadze, że Konwencja zobowiązuje Członków do zapewnienia, w granicach swojego ustawodawstwa, by prawa marynarzy w zakresie warunków zatrudnienia oraz ich prawa socjalne określone w poprzednim akapicie były w pełni wprowadzone w życie zgodnie z wymaganiami Konwencji. Jeżeli Konwencja nie określa inaczej, takie wprowadzenie w życie może się odbyć za pomocą krajowych przepisów ustawowych i wykonawczych, układów zbiorowych pracy lub innych środków czy stosowanych praktyk;

mając na uwadze, że strony-sygnatariusze pragną zwrócić szczególną uwagę na „Notę wyjaśniającą do prawideł i kodeksu Konwencji o pracy na morzu”, która określa format i układ Konwencji;

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską (dalej zwany „Traktatem”), w szczególności jego art. 137, 138 i 139;

mając na uwadze, że art. 139 ust. 2 Traktatu stanowi, iż wykonywanie umów zawartych na poziomie wspólnotowym odbywa się na wspólne żądanie stron-sygnatariuszy w drodze decyzji Rady na wniosek Komisji;

mając na uwadze, że strony-sygnatariusze wyrażają niniejszym takie żądanie;

mając na uwadze, że właściwym instrumentem do wykonania Umowy, w rozumieniu art. 249 Traktatu, jest dyrektywa, która wiąże państwa członkowskie w odniesieniu do rezultatu, który ma być osiągnięty, pozostawiając organom krajowym swobodę wyboru formy i środków; artykuł VI Konwencji zezwala Członkom MOP na wdrożenie środków, które są dla nich zasadniczo równoważne z normami Konwencji, prowadzących do pełnego osiągnięcia ogólnego celu Konwencji i spełniających wspomniane jej postanowienia; wykonanie Umowy na podstawie dyrektywy oraz zasada „zasadniczej równoważności” w Konwencji mają zatem na celu umożliwienie państwom członkowskim wdrożenia praw i zasad w sposób przewidziany w art. VI ust. 3 i 4 Konwencji.

uzgadniają, co następuje:

## DEFINICJE I ZAKRES STOSOWANIA

1. Do celów niniejszej Umowy i jeżeli szczególne przepisy nie stanowią inaczej, wyrażenie:

- (a) *właściwy organ* oznacza ministra, departament rządowy lub inny organ uprawniony przez państwo członkowskie do wydawania i wprowadzania w życie przepisów, zarządzeń i innych instrukcji mających moc prawną w odniesieniu do przedmiotu danego postanowienia;
- (b) *tonaż brutto* oznacza tonaż brutto obliczony zgodnie z przepisami dotyczącymi pomierzania pojemności zawartymi w załączniku I do Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r. lub jakiegokolwiek późniejszej konwencji w tej sprawie; w przypadku statków objętych tymczasowym planem pomierzania przyjętym przez Międzynarodową Organizację Morską, tonaż brutto określony jest w kolumnie UWAGI Międzynarodowego świadectwa pomiarowego statku (1969 r.);
- (c) *marynarz* oznacza każdą osobę zatrudnioną, zaangażowaną do pracy lub pracującą w jakimkolwiek charakterze na statku, do którego odnosi się niniejsza Umowa;
- (d) *umowa o pracę zawierana z marynarzami* obejmuje zarówno umowę o pracę, jak i umowę zbiorową o pracę na statku;
- (e) *statek* oznacza statek inny niż ten, który pływa wyłącznie na wodach śródlądowych lub przylegających do lądu, wodach osłoniętych lub na obszarach, na których obowiązują przepisy portowe;
- (f) *armator* oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę, taką jak osoba zarządzająca statkiem, agent lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i, przejmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć zadania i obowiązki nałożone na armatorów zgodnie z niniejszą Umową bez względu na to, czy jakakolwiek inna organizacja lub osoba realizuje niektóre zadania lub wypełnia pewne obowiązki w imieniu armatora.

2. Niniejsza Umowa ma zastosowanie do wszystkich marynarzy, chyba że zostanie wyraźnie stwierdzone inaczej.

3. W przypadku wątpliwości, czy pewne kategorie osób można uważać za marynarzy do celów niniejszej Umowy, kwestię tę rozstrzyga właściwy organ w państwie członkowskim po konsultacji z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy. W tym kontekście należy odpowiednio uwzględnić rezolucję przyjętą na 94. (morskiej) sesji Konferencji Ogólnej Międzynarodowej Organizacji Pracy, dotyczącą informacji o grupach zawodowych.

4. O ile nie zostanie wyraźnie stwierdzone inaczej, niniejsza Umowa ma zastosowanie do wszystkich statków stanowiących własność publiczną lub prywatną, powszechnie wykorzystywanych do działalności handlowej, innych niż statki wykorzystywane do połowu lub podobnych rodzajów działalności i statki o tradycyjnej budowie, takie jak statki typu dau i dzonki. Umowa nie ma zastosowania do okrętów wojennych ani floty pomocniczej.

5. W przypadku wątpliwości, czy Umowa ma zastosowanie do konkretnego statku lub określonej kategorii statków, kwestię tę rozstrzyga właściwy organ w państwie członkowskim po konsultacji z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy.

## PRAWIDŁA I NORMY

### TYTUŁ 1. MINIMALNE WYMAGANIA DLA MARYNARZY DO PRACY NA STATKU

#### *Prawidło 1.1 – Minimalny wiek*

1. Żadna osoba poniżej minimalnego wieku nie może zostać zatrudniona czy zaangażowana do pracy ani nie może pracować na statku.
2. Wyższy minimalny wiek wymagany jest w okolicznościach określonych w niniejszej Umowie.

#### *Norma A1.1 – Minimalny wiek*

Minimalny wiek regulują przepisy dyrektywy Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. (która ma zostać zmieniona) dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy (która ma zostać zmieniona zgodnie z załącznikiem A do niniejszej Umowy).

#### *Prawidło 1.2 – Świadectwo zdrowia*

Kwestię świadectw zdrowia regulują przepisy dyrektywy Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. (która ma zostać zmieniona) dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy (która ma zostać zmieniona zgodnie z załącznikiem A do niniejszej Umowy).

#### *Prawidło 1.3 – Wyszkolenie i kwalifikacje*

1. Marynarze nie mogą pracować na statku, jeżeli nie są odpowiednio wyszkoleni lub nie posiadają certyfikatów potwierdzających ich kompetencje lub inne kwalifikacje do wykonywania swoich obowiązków.
2. Marynarzom nie wolno pracować na statku, jeżeli nie ukończyli pomyślnie szkolenia z zakresu osobistego bezpieczeństwa na pokładzie statku.
3. Wyszkolenie i certyfikaty zgodne z obowiązkowymi instrumentami przyjętymi przez Międzynarodową Organizację Morską uważa się za spełniające wymagania ust. 1 i 2 niniejszego prawidła.

### TYTUŁ 2. WARUNKI ZATRUDNIENIA

#### *Prawidło 2.1 – Umowy o pracę zawierane z marynarzami*

1. Zasady i warunki zatrudnienia marynarza określa i wymienia pisemna umowa sformułowana w zrozumiały sposób, której postanowienia można wyegzekwować na drodze prawnej, oraz która jest zgodna z normami określonymi w niniejszej Umowie.

2. Umowy o pracę zawiera się w warunkach gwarantujących marynarzowi możliwość zapoznania się z umową i zasięgnięcia porady na temat jej warunków oraz dobrowolnej akceptacji tych warunków przed podpisaniem umowy.

3. W zakresie zgodnym z krajowym prawem i praktyką państwa członkowskiego, umowy o pracę zawierane z marynarzami uważa się za uwzględniające układy zbiorowe pracy, które mają zastosowanie.

*Norma A2.1 – Umowy o pracę zawierane z marynarzami*

1. Każde państwo członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze zobowiązujące statki pływające pod jego banderą do spełnienia następujących wymagań:

- (a) marynarze pracujący na statkach pływających pod banderą danego państwa muszą pracować na podstawie umowy o pracę podpisanej przez marynarza i armatora lub jego przedstawiciela (lub, jeżeli nie są pracownikami, na podstawie dowodu potwierdzającego uzgodnienie umowne lub inne), zapewniającej im przyzwoite warunki pracy i życia na pokładzie statku, zgodne z wymaganiami niniejszej Umowy;
- (b) marynarzom podpisującym umowę o pracę należy umożliwić zapoznanie się z nią i zasięgnięcie porady na jej temat przed podpisaniem, jak również należy im zapewnić wszelkie inne udogodnienia potrzebne do dobrowolnego zawarcia umowy, z wystarczającym zrozumieniem ich praw i obowiązków;
- (c) armator i marynarz muszą posiadać podpisane oryginały umowy o pracę zawartej z marynarzem;
- (d) należy podjąć środki w celu zapewnienia, by marynarze, w tym kapitan statku, mogli łatwo pozyskać na pokładzie statku informacje o warunkach ich zatrudnienia, oraz by informacje takie, włącznie z kopią umowy o pracę zawartej z marynarzem, były również dostępne do wglądu dla urzędników właściwego organu, w tym także w portach, do których statek zawija; oraz
- (e) marynarzom należy wręczyć dokument zawierający zapis faktów dotyczących ich zatrudnienia na pokładzie statku.

2. W przypadku, gdy układ zbiorowy pracy stanowi całość lub część umowy o pracę zawieranej z marynarzem, na pokładzie statku musi być dostępna kopia takiego układu. Jeżeli umowa o pracę zawarta z marynarzem i mający zastosowanie układ zbiorowy pracy nie są sporządzone w języku angielskim, to w języku angielskim muszą być dostępne następujące dokumenty (z wyjątkiem statków uprawiających jedynie żeglugę krajową):

- (a) kopia standardowego formularza umowy; oraz
- (b) wyciągi z układu zbiorowego pracy podlegające kontroli przez państwo portu.

3. Dokument, o którym mowa w ust. 1 lit. e) niniejszej normy nie może zawierać żadnych stwierdzeń na temat jakości pracy marynarza ani jego wynagrodzenia. Formę dokumentu, informacje, które mają być w nim zawarte oraz sposób ich zapisu określa prawo krajowe.



4. Każde państwo członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze określające kwestie, które mają być uwzględnione w umowach o pracę zawieranych z marynarzami, podlegające prawu krajowemu. Umowy o pracę zawierane z marynarzami muszą w każdym przypadku zawierać następujące informacje:

- (a) pełne imię i nazwisko marynarza, datę urodzenia lub wiek oraz miejsce urodzenia;
- (b) imię i nazwisko/nazwę i adres armatora;
- (c) miejsce i datę zawarcia umowy o pracę z marynarzem;
- (d) stanowisko, na którym marynarz ma zostać zatrudniony;
- (e) wysokość wynagrodzenia marynarza lub wzór do jego obliczenia, jeżeli ma zastosowanie;
- (f) wymiar corocznego płatnego urlopu lub wzór do jego obliczenia, jeżeli ma zastosowanie;
- (g) warunki rozwiązania umowy, w tym:
  - (i) jeżeli umowa została zawarta na czas nieokreślony, warunki uprawniające każdą ze stron do jej rozwiązania oraz wymagany okres wypowiedzenia, który dla armatora nie może być krótszy niż dla marynarza;
  - (ii) jeżeli umowa została zawarta na czas określony, datę jej wygaśnięcia; oraz
  - (iii) jeżeli umowa została zawarta na określony rejs, port przeznaczenia i czas, który musi upłynąć od momentu przybycia na miejsce do czasu zakończenia służby przez marynarza;
- (h) świadczenia z tytułu ochrony zdrowia i zabezpieczenia społecznego, które armator zapewnia marynarzowi;
- (i) uprawnienia marynarza do repatriacji;
- (j) odniesienie do układu zbiorowego pracy, jeżeli ma zastosowanie; oraz
- (k) inne informacje, których może wymagać prawo krajowe.

5. Każde państwo członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze ustanawiające minimalne okresy wypowiedzenia obowiązujące marynarzy i armatorów w przypadku wcześniejszego rozwiązania umowy o pracę zawartej z marynarzem. Czas trwania tych minimalnych okresów ustala się po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, lecz nie może on być krótszy niż siedem dni.

6. Okres wypowiedzenia krótszy niż minimalny dopuszczalny jest w okolicznościach, które na mocy krajowych przepisów ustawowych lub wykonawczych lub obowiązujących układów zbiorowych pracy uważa się za uzasadniające rozwiązanie umowy o zatrudnienie z krótszym okresem wypowiedzenia lub bez wypowiedzenia. Określając takie okoliczności, każde państwo członkowskie zobowiązane jest uwzględnić konieczność rozwiązania umowy o pracę

przez marynarza z krótszym okresem wypowiedzenia lub bez wypowiedzenia z powodów rodzinnych lub innych ważnych przyczyn bez ponoszenia kary.

#### *Prawidło 2.3 – Godziny pracy i wypoczynku*

Godziny pracy i wypoczynku marynarzy reguluje dyrektywa Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. (która ma zostać zmieniona) dotycząca Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy (która ma zostać zmieniona zgodnie z załącznikiem A do niniejszej Umowy).

#### *Prawidło 2.4 – Prawo do urlopu*

1. Każde państwo członkowskie wymaga, by marynarze zatrudnieni na statkach pływających pod jego banderą otrzymywali coroczny płatny urlop na odpowiednich warunkach zgodnych z niniejszą Umową i dyrektywą Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. (która ma zostać zmieniona) dotyczącą Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy (która ma zostać zmieniona zgodnie z załącznikiem A do niniejszej Umowy).

2. Marynarzom przysługuje prawo do urlopu na lądzie w celu poprawy ich zdrowia i samopoczucia, stosownie do wymagań gwarantujących niezawodność na zajmowanym przez nich stanowisku.

#### *Prawidło 2.5 – Repatriacja*

1. Marynarze mają prawo do repatriacji bez ponoszenia kosztów.

2. Każde państwo członkowskie wymaga, by statki pływające pod jego banderą zapewniły środki finansowe umożliwiające marynarzom należyłą repatriację.

#### *Norma A2.5 – Repatriacja*

1. Każde państwo członkowskie zobowiązane jest zapewnić, by marynarze na statkach pływających pod jego banderą mieli prawo do repatriacji w następujących okolicznościach:

- (a) w przypadku wygaśnięcia umowy o pracę z marynarzem podczas pobytu za granicą;
- (b) w przypadku rozwiązania umowy o pracę z marynarzem:
  - (i) przez armatora; lub
  - (ii) przez marynarza, z uzasadnionych przyczyn; oraz
- (c) w przypadku, gdy marynarze nie są zdolni dalej wywiązywać się z obowiązków wynikających z umowy o zatrudnienie lub nie można oczekiwać, że będą wywiązywali się z tych obowiązków w szczególnych okolicznościach.

2. Każde państwo członkowskie zobowiązane jest zapewnić, by jego przepisy ustawowe i wykonawcze lub inne środki lub układy zbiorowe pracy określały:

- (a) okoliczności, w których marynarze mają prawo do repatriacji zgodnie z ust. 1 lit. b) i c) niniejszej normy;

- (b) maksymalne okresy służby na pokładzie statku, po których marynarz nabywa prawo do repatriacji – okresy takie muszą być krótsze niż 12 miesięcy; oraz
- (c) dokładne prawa przyznawane przez armatorów w związku z repatriacją, w tym prawa dotyczące miejsc repatriacji, środków transportu, kosztów ponoszonych przez armatora oraz innych działań pozostających w gestii armatorów.

3. Każde państwo członkowskie ma zakazać armatorom domagania się od marynarzy, na początku ich zatrudnienia, zaliczek na pokrycie kosztów repatriacji i potrącania kosztów repatriacji z wynagrodzenia marynarzy lub pomniejszania innych przysługujących im praw, z wyjątkiem przypadków, gdy na podstawie krajowych przepisów ustawowych lub wykonawczych, lub innych środków lub stosowanych układów zbiorowych pracy stwierdza się poważne niedotrzymanie przez marynarza zobowiązań wynikających z umowy o pracę.

4. Krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze nie naruszają prawa armatora do odzyskania kosztów repatriacji na podstawie umownych uzgodnień ze stronami trzecimi.

5. W przypadku, gdy armator nie poczyni uzgodnień dotyczących kosztów repatriacji marynarzy, którzy są do tego uprawnieni lub nie pokryje tych kosztów:

- (a) właściwy organ państwa członkowskiego, pod którego banderą pływa dany statek, zobowiązany jest zorganizować repatriację takich marynarzy; jeżeli nie dopełni tego obowiązku, repatriacją może zająć się państwo, z którego marynarze mają zostać repatriowani lub państwo, którego są obywatelami, ubiegając się następnie o zwrot kosztów od państwa członkowskiego, pod którego banderą pływa dany statek;
- (b) państwo członkowskie, pod którego banderą pływa dany statek odzyskuje od armatora koszty poniesione w związku z repatriacją marynarzy;
- (c) marynarze w żadnym wypadku nie mogą zostać obciążeni kosztami repatriacji, z wyjątkiem przypadku przewidzianego w ust. 3 niniejszej normy.

6. Uwzględniając mające zastosowanie instrumenty międzynarodowe, w tym Międzynarodową konwencję w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich z 1999 r., państwo członkowskie, które pokryło koszty repatriacji może zatrzymać statki danego armatora lub może domagać się ich zatrzymania do czasu zwrotu kosztów zgodnie z ust. 5 niniejszej normy.

7. Każde państwo członkowskie zobowiązane jest ułatwić repatriację marynarzy ze statków zawijających do jego portów lub przepływających przez jego wody terytorialne lub wewnętrzne, jak również zapewnienie zastępstwa na pokładzie przez innych marynarzy.

8. W szczególności, państwo członkowskie nie może odmówić prawa do repatriacji żadnemu marynarzowi z powodu położenia finansowego armatora lub jego niezdolności lub braku woli do zapewnienia zastępstwa za marynarza.

9. Każde państwo członkowskie wymaga, by statki pływające pod jego banderą posiadały na pokładzie i udostępniały marynarzom kopię krajowych przepisów mających zastosowanie do repatriacji, napisaną w odpowiednim języku.

*Prawidło 2.6 – Odszkodowanie dla marynarza w przypadku zaginięcia lub zatonięcia statku*

Marynarzom przysługuje odpowiednie odszkodowanie w przypadku obrażeń, szkody lub bezrobocia spowodowanych zaginięciem lub zatonięciem statku.

*Norma A2.6 – Odszkodowanie dla marynarza w przypadku zaginięcia lub zatonięcia statku*

1. Każde państwo członkowskie ustanawia przepisy zapewniające, by zawsze w razie zaginięcia lub zatonięcia statku armator wypłacił każdemu marynarzowi na pokładzie odszkodowanie z tytułu braku zatrudnienia w wyniku zaginięcia lub zatonięcia statku.
2. Przepisy, o których mowa w ust. 1 nie naruszają innych praw, jakie mogą przysługiwać marynarzowi na mocy krajowego prawa państwa członkowskiego w związku z obrażeniami lub szkodami poniesionymi w wyniku zaginięcia lub zatonięcia statku.

*Prawidło 2.7 – Poziomy obsadzania statku załogą*

Przepisy dotyczące wystarczającej, bezpiecznej i skutecznej obsady statku zawiera dyrektywa Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. (która ma zostać zmieniona) dotycząca Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy (która ma zostać zmieniona zgodnie z załącznikiem A do niniejszej Umowy).

*Prawidło 2.8 – Rozwój kariery i doskonalenie umiejętności marynarzy oraz ich szanse na zatrudnienie*

Każde państwo członkowskie prowadzi krajową politykę promującą zatrudnienie w sektorze morskim oraz zachęcającą marynarzy zamieszkujących na jego terytorium do rozwoju kariery, doskonalenia umiejętności i tym samym zwiększania szans na zatrudnienie.

*Norma A2.8 – Rozwój kariery i doskonalenie umiejętności marynarzy oraz ich szanse na zatrudnienie*

1. Każde państwo członkowskie prowadzi krajową politykę zachęcającą marynarzy do rozwoju kariery, doskonalenia umiejętności i tym samym zwiększania szans na zatrudnienie w celu zapewnienia stałej i fachowej siły roboczej w sektorze morskim.
2. Celem polityki, o której mowa w ust. 1 niniejszej normy ma być pomoc marynarzom w zwiększaniu ich kompetencji, kwalifikacji i szans na zatrudnienie.
3. Każde państwo członkowskie, po skonsultowaniu się z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, wyznacza wyraźne cele w obszarze poradnictwa zawodowego, kształcenia i szkolenia marynarzy, których obowiązki na pokładzie związane są przede wszystkim z bezpieczną eksploatacją i nawigacją statku, w tym cele w obszarze szkoleń prowadzonych na bieżąco.

### TYTUŁ 3. ZAKWATEROWANIE, ZAPLECZE REKREACYJNE, WYŻYWIENIE I PRZYRZĄDZANIE POSILKÓW

*Norma A3.1 – Zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne*

1. Statki regularnie zawijające do portów, w których występuje duża liczba komarów muszą być wyposażone w odpowiednie urządzenia wymagane przez właściwy organ.

2. Marynarzom, którzy pracują i żyją na statkach obowiązkowo należy zapewnić na pokładzie odpowiednie zaplecze rekreacyjne, udogodnienia i usługi zaspokajające potrzeby wszystkich marynarzy, z uwzględnieniem przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny oraz zapobiegania wypadkom.

3. Właściwy organ wymaga przeprowadzania częstych inspekcji na pokładach statków przez kapitana lub z jego upoważnienia w celu upewnienia się, czy pomieszczenia mieszkalne marynarzy są czyste, nadają się do mieszkania, oraz czy nie wymagają napraw. Wyniki każdej inspekcji należy zapisywać i udostępniać do wglądu.

4. W przypadku statków, na których zachodzi potrzeba uwzględnienia, bez stosowania dyskryminacji, interesów marynarzy oddających się różnym i szczególnym praktykom religijnym i społecznym, właściwy organ, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy może zezwolić na umiarkowane odchylenia od tej normy pod warunkiem, że odchylenia takie nie skutkują stanem wszystkich udogodnień i zaplecza gorszym niż stan zapewniony stosowaniem niniejszej normy.

#### *Prawidło 3.2 – Wyżywienie i przyrządzanie posiłków*

1. Każde państwo członkowskie zapewnia, by na statkach pływających pod jego banderą przewożono i podawano żywność i wodę pitną odpowiedniej jakości, o odpowiednich wartościach odżywczych oraz we właściwych ilościach odpowiadających potrzebom danego statku, z uwzględnieniem różnych uwarunkowań kulturowych i religijnych.

2. Marynarzom w czasie służby na pokładzie należy się bezpłatne wyżywienie.

3. Marynarze zatrudnieni w charakterze kucharzy odpowiedzialnych za przyrządzanie posiłków muszą posiadać wykszolenie i kwalifikacje do pełnienia tej funkcji na pokładzie statku.

#### *Norma A3.2 – Wyżywienie i przyrządzanie posiłków*

1. Każde państwo członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze lub inne środki w celu zapewnienia minimalnych standardów w odniesieniu do jakości i ilości pożywienia i wody pitnej oraz przyrządzania posiłków wydawanych marynarzom na statkach pływających pod banderą danego państwa, podejmując również działalność edukacyjną mającą na celu upowszechnianie standardów, o których mowa oraz ich wdrażanie.

2. Każde państwo członkowskie zobowiązane jest zapewnić, by statki pływające pod jego banderą spełniały następujące minimalne standardy:

- (a) zapasy żywności i wody pitnej, z uwzględnieniem liczby marynarzy na statku, ich wymagań religijnych i praktyk kulturowych związanych z wyżywieniem, czasu trwania i charakteru rejsu, muszą być odpowiednie pod względem ilości, wartości odżywczej i różnorodności;
- (b) organizacja i wyposażenie zaplecza gastronomicznego muszą zapewniać przyrządzanie i wydawanie marynarzom odpowiednich, zróżnicowanych i pożywnych posiłków w higienicznych warunkach; oraz
- (c) pracownicy odpowiedzialni za przyrządzanie posiłków muszą być odpowiednio wyszkoleni i poinstruowani do pełnienia tej funkcji.

3. Armatorzy zobowiązani są zapewnić, by marynarze zatrudnieni na stanowiskach kucharzy posiadali wykształcenie, kwalifikacje i kompetencje do pełnienia tej funkcji zgodnie z wymaganiami przepisów ustawowych i wykonawczych danego państwa członkowskiego.

4. Do wymagań wymienionych w ust. 3 niniejszej normy należy ukończenie szkolenia zatwierdzonego i uznawanego przez właściwy organ, obejmującego naukę gotowania, higienę żywności i osobistą, przechowywanie żywności, kontrolę zapasów, ochronę środowiska oraz przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy w gastronomii.

5. Na statkach z załogą liczącą mniej niż dziesięć osób, od których właściwy organ może nie wymagać zatrudniania wykwalifikowanego kucharza ze względu na liczebność załogi i prowadzoną działalność, osoba przyrządzająca posiłki w kuchni pokładowej musi być wykształcona i poinstruowana w takich dziedzinach, jak higiena żywności i osobista oraz obchodzenie się z żywnością i jej przechowywanie na statku.

6. W sytuacjach szczególnej konieczności właściwy organ może zezwolić, by posiłki na konkretnym statku i przez czas określony przyrządzał niewykwalifikowany kucharz, do czasu zawinięcia statku do kolejnego dogodnego portu lub przez okres nieprzekraczający jednego miesiąca, pod warunkiem, że osoba objęta taką dyspensą jest przeszkolona i poinstruowana w takich dziedzinach jak higiena żywności i higiena osobista oraz obchodzenie się z żywnością i jej przechowywanie na statku.

7. Właściwy organ wymaga przeprowadzania na pokładach statków częstych inspekcji przez kapitana lub z jego upoważnienia, obejmujących:

- (a) zapasy żywności i wody pitnej;
- (b) wszystkie miejsca i wyposażenie na potrzeby przechowywania żywności i wody pitnej oraz wykonywania innych powiązanych czynności; oraz
- (c) kuchnię pokładową i sprzęt na potrzeby przyrządzania i wydawania posiłków.

8. Żaden marynarz poniżej 18. roku życia nie może być zatrudniony lub zaangażowany jako kucharz ani nie może pracować w charakterze kucharza na statku.

#### TYTUŁ 4. OCHRONA ZDROWIA, OPIEKA MEDYCZNA I OCHRONA SOCJALNA

##### *Pravidło 4.1 – Opieka medyczna na statku i na lądzie*

1. Każde państwo członkowskie zobowiązane jest zapewnić, by wszyscy marynarze na statkach pływających pod jego banderą byli objęci odpowiednimi środkami na rzecz ochrony ich zdrowia, oraz by mieli dostęp do natychmiastowej i właściwej opieki medycznej podczas pracy na statku.

2. Każde państwo członkowskie zobowiązane jest zapewnić, by marynarze znajdujący się na pokładach statków przebywających na jego terytorium i potrzebujący natychmiastowej pomocy medycznej mieli dostęp do placówek medycznych danego państwa członkowskiego na lądzie.

3. Wymagania dotyczące ochrony zdrowia i opieki medycznej na statku obejmują standardy w zakresie środków mających na celu zapewnienie marynarzom ochrony zdrowia i opieki

medycznej możliwie jak najbardziej zbliżonej do tej powszechnie dostępnej dla pracowników na lądzie.

*Norma A4.1 – Opieka medyczna na statku i na lądzie*

1. Każde państwo członkowskie zobowiązane jest zapewnić, by marynarze pracujący na statkach pływających pod banderą tego państwa mieli zapewnioną ochronę zdrowia i opiekę medyczną, w tym podstawową opiekę stomatologiczną, na podstawie przyjętych środków, które:

- (a) zapewniają stosowanie wobec marynarzy przepisów ogólnych w sprawie medycyny pracy i opieki medycznej istotnych z punktu widzenia pełnionych obowiązków, jak również przepisów szczegółowych odnoszących się konkretnie do pracy na statku;
- (b) zapewniają marynarzom ochronę zdrowia i opiekę medyczną możliwie jak najbardziej zbliżoną do tej powszechnie dostępnej dla pracowników na lądzie, w tym natychmiastowy dostęp do niezbędnych leków, sprzętu medycznego i udogodnień na potrzeby diagnozy i leczenia, jak również do informacji medycznej i specjalistycznej wiedzy;
- (c) zapewniają marynarzom, w miarę możliwości, prawo do bezzwłocznej wizyty u wykwalifikowanego lekarza medycyny lub stomatologa w portach, do których zawija statek;
- (d) nie ograniczają się do leczenia chorych lub rannych marynarzy, lecz obejmują środki o charakterze zapobiegawczym, takie jak promocja zdrowia i programy edukacji zdrowotnej.

2. Właściwy organ wprowadza standardowy formularz karty zdrowia stosowany przez kapitanów statków oraz personel medyczny na lądzie i na statku. Wypełniony formularz i jego treść są poufne i wykorzystuje się je wyłącznie w celu ułatwienia leczenia marynarzy.

3. Każde państwo członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze ustanawiające wymagania dotyczące pokładowego zaplecza i wyposażenia na potrzeby leczenia szpitalnego i opieki medycznej oraz szkoleń na statkach pływających pod banderą danego państwa.

4. Krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze muszą ustanawiać przynajmniej następujące wymagania:

- (a) na pokładzie wszystkich statków musi znajdować się apteczka, sprzęt medyczny i podręcznik medyczny zgodne ze specyfikacją określoną przez właściwy organ i poddawane regularnym inspekcjom przez ten organ; krajowe wymagania muszą uwzględniać rodzaj statku, liczbę osób na pokładzie oraz charakter, miejsce przeznaczenia i czas trwania rejsu, jak również odpowiednie krajowe i międzynarodowe zalecane standardy medyczne;
- (b) na statkach przewożących 100 lub więcej osób i zwykle odbywających rejsy międzynarodowe o czasie trwania przekraczającym 72 godziny musi znajdować się wykwalifikowany lekarz odpowiedzialny za opiekę medyczną; krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze określają również, na jakich innych statkach musi znajdować się lekarz, uwzględniając, między innymi, takie czynniki, jak czas trwania, charakter i warunki rejsu oraz liczbę marynarzy na pokładzie;

- (c) w odniesieniu do statków, na których nie ma lekarza wymaga się, by na ich pokładzie znajdował się przynajmniej jeden marynarz, który w ramach swoich stałych obowiązków odpowiada za opiekę medyczną i podawanie leków lub przynajmniej jeden marynarz potrafiący udzielać pierwszej pomocy medycznej; w stosunku do osób, które nie są lekarzami i odpowiadają za opiekę medyczną na pokładzie wymaga się, by miały ukończone odpowiednie szkolenie z zakresu opieki medycznej, spełniające wymagania Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., z późniejszymi zmianami (zwanej „konwencją STCW”); marynarze wyznaczeni do udzielania pierwszej pomocy medycznej muszą mieć ukończone odpowiednie szkolenie z udzielania pierwszej pomocy medycznej, spełniające wymagania konwencji STCW; krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze określają poziom zatwierdzonego wymaganego szkolenia z uwzględnieniem, między innymi, takich czynników, jak czas trwania, charakter i warunki rejsu oraz liczba marynarzy na pokładzie; oraz
- (d) właściwy organ zobowiązany jest zapewnić całodobową dostępność porad lekarskich, w tym porad specjalistycznych, świadczonych w ramach ustalonego systemu za pomocą łączności radiowej lub satelitarnej dla statków znajdujących się na morzu; porady lekarskie, włącznie z przekazywaniem informacji medycznej za pomocą łączności radiowej lub satelitarnej, mają być udzielane bezpłatnie wszystkim statkom bez względu na ich banderę.

#### *Prawidło 4.2 – Odpowiedzialność armatorów*

1. Każde państwo członkowskie zobowiązane jest zapewnić, by na statkach pływających pod jego banderą wprowadzono środki uprawniające marynarzy zatrudnionych na statkach do pomocy finansowej i wsparcia ze strony armatora na wypadek finansowych konsekwencji choroby, obrażeń lub śmierci podczas służby pełnionej na podstawie umowy o pracę z marynarzem lub w wyniku zatrudnienia na podstawie takiej umowy.
2. Niniejsze prawidło nie wpływa na inne środki odwoławcze, z których marynarz może chcieć skorzystać.

#### *Norma A4.2 – Odpowiedzialność armatorów*

1. Każde państwo członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze zobowiązujące armatorów statków pływających pod jego banderą do ochrony zdrowia wszystkich marynarzy pracujących na statkach i zapewnienia im opieki medycznej zgodnie z następującymi minimalnymi standardami:
  - (a) armatorzy ponoszą koszty związane z chorobami lub obrażeniami marynarzy pracujących na ich statkach w przypadku wystąpienia takich chorób lub obrażeń w okresie między dniem rozpoczęcia służby a dniem, który można uznać za dzień należytej repatriacji marynarza, lub w przypadku chorób i obrażeń wynikających z zatrudnienia w takim okresie;
  - (b) armatorzy zobowiązani są zapewnić zabezpieczenie finansowe na odszkodowanie należne z tytułu śmierci lub długoterminowej niepełnosprawności marynarza w wyniku obrażeń, choroby lub ryzyka związanych z wykonywaną pracą, zgodnie z



przepisami prawa krajowego, postanowieniami umowy o pracę zawartej z marynarzem lub stosownie do układu zbiorowego pracy;

- (c) armatorzy zobowiązani są pokryć koszty opieki medycznej, w tym leczenia oraz dostawy niezbędnych leków i sprzętu terapeutycznego oraz zakwaterowania i wyżywienia z dala od domu, do czasu powrotu chorego lub rannego marynarza do zdrowia lub do czasu wydania orzeczenia stwierdzającego stały charakter choroby lub niepełnosprawności; oraz
- (d) armatorzy ponoszą koszty pochówku w przypadku śmierci marynarza na statku lub na ładzie w trakcie zatrudnienia.

2. Krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze mogą ograniczać odpowiedzialność armatora w odniesieniu do pokrycia kosztów opieki medycznej, zakwaterowania i wyżywienia do okresu, który nie może być krótszy niż 16 tygodni od dnia odniesienia obrażeń lub wystąpienia choroby.

3. Jeżeli choroba lub obrażenia skutkują niezdolnością do pracy, armator jest zobowiązany do:

- (a) wypłaty pełnego wynagrodzenia przez cały okres pozostawania marynarzy na pokładzie lub do dnia ich repatriacji zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy; oraz
- (b) wypłaty całego lub części wynagrodzenia, zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi lub wykonawczymi lub z postanowieniami układów zbiorowych pracy, od dnia repatriacji marynarzy lub ich zejścia na ląd, do czasu ich powrotu do zdrowia lub do czasu nabycia przez nich uprawnień do świadczeń pieniężnych na mocy ustawodawstwa danego państwa członkowskiego, jeżeli sytuacja taka ma miejsce wcześniej.

4. Krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze mogą ograniczać odpowiedzialność armatora w odniesieniu do wypłaty całego lub części wynagrodzenia marynarzowi nieprzebywającemu już na statku do okresu, który nie może być krótszy niż 16 tygodni od dnia odniesienia obrażeń lub wystąpienia choroby.

5. Krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze mogą wykluczać odpowiedzialność armatora w przypadku:

- (a) obrażeń odniesionych w inny sposób niż podczas pełnienia służby na statku;
- (b) obrażeń lub choroby spowodowanych uprzednim świadomym złym postępowaniem chorego, rannego lub zmarłego marynarza; oraz
- (c) choroby lub słabości celowo zatajonej przy zawieraniu umowy o pracę.

6. Krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze mogą zwalniać armatora z obowiązku pokrycia kosztów opieki medycznej, zakwaterowania i wyżywienia oraz kosztów pochówku w zakresie, w jakim zobowiązania te przejmują władze publiczne.

7. Armatorzy lub ich przedstawiciele zobowiązani są podjąć środki w celu zabezpieczenia własności pozostawionej na statku przez chorych, rannych lub zmarłych marynarzy i jej zwrotu marynarzom lub ich rodzinie.

*Prawidło 4.3 – Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom*

1. Każde państwo członkowskie zobowiązane jest zapewnić, by marynarze na statkach pływających pod jego banderą byli objęci ochroną zdrowia w ramach medycyny pracy, oraz by żyli, pracowali i szkolili się na pokładach statków w bezpiecznych i higienicznych warunkach.

2. Każde państwo członkowskie opracowuje i obwieszcza krajowe wytyczne dotyczące zarządzania bezpieczeństwem i zdrowiem w pracy na pokładach statków pływających pod jego banderą, po konsultacji z przedstawicielami organizacji armatorów i marynarzy oraz z uwzględnieniem mających zastosowanie kodeksów, wytycznych i standardów zalecanych przez organizacje międzynarodowe, krajowe organy administracji i organizacje z sektora gospodarki morskiej.

3. Każde państwo członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze oraz inne środki w odniesieniu do kwestii określonych w niniejszej Umowie z uwzględnieniem odpowiednich instrumentów międzynarodowych, jak również określa normy w odniesieniu do bezpieczeństwa i zdrowia w pracy na pokładach statków pływających pod jego banderą.

*Norma A4.3 – Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom*

1. Przepisy ustawowe i wykonawcze, które mają zostać przyjęte zgodnie z prawidłem 4.3 ust. 3 muszą obejmować następujące kwestie:

- (a) przyjęcie i skuteczne wdrożenie oraz promowanie polityki i programów w obszarze bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy na statkach pływających pod banderą danego państwa członkowskiego, w tym ocenę ryzyka oraz szkolenia i instrukcje dla marynarzy;
- (b) pokładowe programy zapobiegania wypadkom, obrażeniom i chorobom w miejscu pracy oraz programy ukierunkowane na nieustanne udoskonalanie ochrony bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy, opracowywane przy współudziale przedstawicieli marynarzy i wszystkich innych osób zainteresowanych wdrażaniem tych programów, z uwzględnieniem środków zapobiegawczych, w tym kontroli technicznej i projektowej, zmiany procesów i procedur dla zadań zbiorowych i indywidualnych oraz stosowania wyposażenia ochrony osobistej; oraz
- (c) wymagania dotyczące kontrolowania, zgłaszania i korygowania niebezpiecznych warunków oraz przeprowadzania dochodzeń w sprawie wypadków przy pracy na pokładzie i zgłaszania tych wypadków.

2. Przepisy, o których mowa w ust. 1 niniejszej normy muszą:

- (a) uwzględniać odpowiednie instrumenty międzynarodowe dotyczące bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy ogólnie oraz zagrożeń szczególnych, jak również muszą obejmować wszystkie kwestie istotne w kategoriach zapobiegania wypadkom, obrażeniom i chorobom w miejscu pracy, mogące mieć zastosowanie do pracy

marynarzy, zwłaszcza wypadkom, obrażeniom i chorobom mającym związek z pracą na morzu;

- (b) określać obowiązki kapitana lub osoby przez niego wyznaczonej do przejęcia szczególnej odpowiedzialności za wdrażanie i przestrzeganie polityki i programu w obszarze bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy na statku; oraz
- (c) określać uprawnienia marynarzy na statku, wyznaczonych lub wybranych na przedstawicieli ds. bezpieczeństwa, którzy mają uczestniczyć w posiedzeniach komitetu ds. bezpieczeństwa na statku; komitet taki musi zostać powołany na statku z załogą liczącą pięciu lub więcej marynarzy.

3. Przepisy ustawowe lub wykonawcze określone w prawidło 4.3 ust. 3 podlegają regularnej weryfikacji w konsultacji z przedstawicielami organizacji armatorów i marynarzy oraz, w razie konieczności, zmienia się je w celu uwzględnienia postępów w technologii i badaniach naukowych, by w ten sposób ułatwić nieustanne doskonalenie polityki i programów w obszarze bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy oraz zapewnić bezpieczne warunki pracy marynarzom na statkach pływających pod banderą danego państwa członkowskiego.

4. Przyjmuje się, że zgodność z wymaganiami mających zastosowanie międzynarodowych instrumentów w sprawie dopuszczalnych poziomów narażenia na niebezpieczeństwa w miejscu pracy na statku oraz dotyczących opracowywania i wdrażania polityki i programów w obszarze bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy na statku oznacza zgodność z wymaganiami niniejszej Umowy.

5. Właściwy organ zobowiązany jest zapewnić, by:

- (a) wypadki, obrażenia i choroby w miejscu pracy były odpowiednio zgłaszane;
- (b) przechowywano, analizowano i publikowano szczegółowe statystyki takich wypadków i chorób oraz, w miarę potrzeb, prowadzono badania ogólnych tendencji i stwierdzonych zagrożeń; oraz
- (c) prowadzono dochodzenie w sprawie wypadków w miejscu pracy.

6. Procedury zgłaszania i dochodzenia w sprawach dotyczących bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy muszą zapewniać ochronę danych osobowych marynarzy.

7. Właściwy organ współpracuje z organizacjami armatorów i marynarzy w celu podejmowania środków na rzecz przekazania wszystkim marynarzom informacji o szczególnych zagrożeniach na pokładach statków, na przykład wysyłając urzędowe powiadomienia zawierające odpowiednie instrukcje.

8. Właściwy organ zobowiązuje armatorów przeprowadzających ocenę ryzyka w związku z zarządzaniem w obszarze bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy do korzystania z odpowiednich danych statystycznych z ich statków oraz z ogólnych statystyk dostarczanych przez właściwy organ.

#### *Prawidło 4.4 – Dostęp do udogodnień socjalnych na lądzie*

Każde państwo członkowskie zapewnia łatwy dostęp do udogodnień socjalnych na lądzie, jeżeli takie istnieją. Państwo członkowskie wspiera również rozwój zaplecza socjalnego w

wyznaczonych portach w celu zapewnienia marynarzom ze statków przebywających w porcie dostępu do odpowiednich udogodnień i usług socjalnych.

#### *Norma A4.4 – Dostęp do udogodnień socjalnych na lądzie*

1. Każde państwo członkowskie wymaga, by udogodnienia socjalne znajdujące się na jego terytorium były dostępne dla wszystkich marynarzy bez względu na ich narodowość, rasę, kolor skóry, płeć, wyznanie, przekonania polityczne lub pochodzenie społeczne oraz niezależnie od państwa bandery statku, na którym są zatrudnieni, zaangażowani do pracy lub pracują.
2. Każde państwo członkowskie wspiera rozwój zaplecza socjalnego we właściwych portach w swoim kraju i ustala, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, które porty należy uznać za właściwe w danej kwestii.
3. Każde państwo członkowskie zachęca do utworzenia komisji socjalnych, które dokonują regularnego przeglądu zaplecza socjalnego i usług w celu upewnienia się co do ich prawidłowości w świetle potrzeb marynarzy, które zmieniają się w związku z postępem technicznym, w zakresie eksploatacji oraz innymi postępami w sektorze żeglugi morskiej.

### TYTUŁ 5. ZGODNOŚĆ I EGZEKWOWANIE

#### *Prawidło 5.1.5 – Pokładowe procedury wnoszenia skarg*

1. Każde państwo członkowskie wymaga, by na statkach pływających pod jego banderą obowiązywały procedury zapewniające sprawiedliwe, skuteczne i sprawne rozpatrywanie skarg marynarzy w związku ze stwierdzeniem naruszenia wymagań Konwencji (w tym praw marynarzy).
2. Każde państwo członkowskie zobowiązane jest zabronić jakiegokolwiek represjonowania marynarza z powodu wniesienia przez niego skargi i stosować kary w przypadkach takiego represjonowania.
3. Postanowienia niniejszego prawidła nie naruszają prawa marynarza do ubiegania się o zadośćuczynienie za pomocą środków prawnych, które marynarz uzna za właściwe.

#### *Norma A5.1.5 – Pokładowe procedury wnoszenia skarg*

1. Bez uszczerbku dla szerszego zakresu, który mogą gwarantować krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze, lub układy zbiorowe pracy, marynarze mogą korzystać z pokładowych procedur w celu wnoszenia skarg w różnych sprawach, w których można stwierdzić naruszenie wymagań Konwencji (w tym praw marynarzy).
2. Każde państwo członkowskie zapewnia, by jego przepisy ustawowe lub wykonawcze uwzględniały pokładowe procedury wnoszenia skarg w celu spełnienia wymagań prawidła 5.1.5. Procedury takie powinny dążyć do rozpatrywania skarg na możliwie najniższym poziomie. Marynarzom przysługuje jednak zawsze prawo do wniesienia skargi bezpośrednio do kapitana oraz do właściwych organów zewnętrznych, jeżeli uznają to za konieczne.
3. Pokładowe procedury wnoszenia skarg muszą uwzględniać prawo marynarza do zaangażowania asysty lub przedstawiciela w trakcie procedury składania skargi oraz środki chroniące marynarzy przed represjami spowodowanymi wniesieniem skargi. Określenie

„represjonowanie” obejmuje wszelkie niekorzystne dla marynarza działania z czyjejkolwiek strony, podejmowane wskutek wniesienia skargi, która nie jest ewidentnie bezpodstawna lub złośliwa.

4. Oprócz egzemplarza umowy o zatrudnienie, wszyscy marynarze muszą otrzymać egzemplarz pokładowych procedur wnoszenia skarg mających zastosowanie na danym statku. Dokument ten zawiera dane do kontaktu z właściwym organem państwa bandery oraz w kraju zamieszkania marynarza, jeżeli jest inny, jak również nazwisko osoby lub nazwiska osób na pokładzie statku, które mogą udzielać marynarzom poufnych i obiektywnych porad w sprawie ich skarg oraz udzielać im innej pomocy w przestrzeganiu procedur wnoszenia skarg mających zastosowanie na danym statku.

## POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Zastosowanie niniejszej Umowy podlega weryfikacji na wniosek którejkolwiek ze stron niniejszej Umowy oraz w wyniku zmian jakichkolwiek postanowień Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.

Partnerzy społeczni zawierają niniejszą Umowę z zastrzeżeniem, że nie wejdzie ona w życie do czasu wejścia w życie konwencji MOP o pracy na morzu z 2006 r., co ma nastąpić po upływie 12 miesięcy od dnia zarejestrowania w Międzynarodowym Biurze Pracy ratyfikacji przez co najmniej 30 państw członkowskich, których łączny udział w światowym tonażu brutto statków wynosi 33 procent.

Państwa członkowskie lub partnerzy społeczni mogą utrzymać w mocy lub wprowadzić przepisy korzystniejsze dla marynarzy niż warunki niniejszej Umowy.

Postanowienia niniejszej Umowy nie naruszają bardziej rygorystycznych lub szczególnych przepisów prawodawstwa wspólnotowego.

Niniejsza Umowa nie wpływa na żadne prawo, zwyczaje lub umowy zapewniające bardziej korzystne warunki dla marynarzy. Warunki niniejszej Umowy nie naruszają na przykład przepisów dyrektywy Rady 1989/391 w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy, dyrektywy Rady 92/29 dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach ani dyrektywy Rady 1999/63 dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy (która ma zostać zmieniona zgodnie z załącznikiem A do niniejszej Umowy).

Wejście w życie niniejszej Umowy nie daje uzasadnionych podstaw do ograniczenia ogólnego poziomu ochrony zapewnionej marynarzom w obszarze stanowiącym przedmiot tej Umowy.

EUROPEJSKA FEDERACJA PRACOWNIKÓW TRANSPORTU (ETF)

STOWARZYSZENIE ARMATORÓW WSPÓLNOTY EUROPEJSKIEJ (ECSA)

PRZEWODNICZĄCY SEKTOROWEGO KOMITETU DIALOGU DS. TRANSPORTU MORSKIEGO

BRUKSELA DNIA 19 MAJA 2008 R.

## ZAŁĄCZNIK A

### ZMIANY DO UMOWY W SPRAWIE ORGANIZACJI CZASU PRACY MARYNARZY ZAWARTEJ DNIA 30 WRZEŚNIA 1998 R.

Podczas dyskusji prowadzących do zawarcia Umowy w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. partnerzy społeczni zweryfikowali dodatkowo Umowę w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy zawartą dnia 30 września 1998 r., w celu sprawdzenia jej zgodności z odpowiednimi postanowieniami Konwencji oraz uzgodnienia koniecznych zmian.

W konsekwencji, partnerzy społeczni uzgodnili następujące zmiany do Umowy w sprawie organizacji czasu pracy:

#### 1. Klauzula 1

Wprowadza się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W przypadku wątpliwości, czy pewne kategorie osób można uważać za marynarzy do celów niniejszej Umowy, kwestię tę rozstrzyga właściwy organ w państwie członkowskim po konsultacji z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy. W tym kontekście należy odpowiednio uwzględnić rezolucję przyjętą na 94. (morskiej) sesji Konferencji Ogólnej Międzynarodowej Organizacji Pracy, dotyczącą informacji o grupach zawodowych.”

#### 2. Klauzula 2 lit. c)

Klauzula 2 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) określenie *marynarz* oznacza każdą osobę zatrudnioną, zaangażowaną do pracy lub pracującą w jakimkolwiek charakterze na statku, do którego ma zastosowanie niniejsza Umowa;”

#### 3. Klauzula 2 lit. d)

Klauzula 2 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) określenie *armator* oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę, taką jak osoba zarządzająca statkiem, agenta lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i, przejmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć zadania i obowiązki nałożone na armatorów zgodnie z niniejszą Umową bez względu na to, czy jakkolwiek inna organizacja lub osoba realizuje niektóre zadania lub wypełnia zobowiązania w imieniu armatora.”

#### 4. Klauzula 6

Klauzula 6 otrzymuje brzmienie:

„1. Marynarze, którzy nie ukończyli 18 roku życia nie mogą pracować w nocy. Do celów niniejszej klauzuli, „noc” definiuje się zgodnie z prawem krajowym i przyjętą praktyką. Noc obejmuje co najmniej dziewięć kolejnych godzin, licząc najpóźniej od północy i kończąc nie wcześniej niż o piątej rano.

2. Właściwy organ może wprowadzić wyjątek od obowiązku ścisłego przestrzegania ograniczeń dotyczących pracy w godzinach nocnych w przypadku, gdy:

- (a) zaszkodziłoby to skutecznemu wyszkoleniu marynarzy zgodnie z przyjętymi programami i harmonogramami; lub
- (b) marynarze objęci wyjątkiem muszą wykonywać zadanie nocą z uwagi na jego szczególny charakter lub uznany program szkolenia, natomiast właściwy organ ustala, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, czy taka praca nie będzie powodowała uszczerbku na zdrowiu marynarzy ani nie pogorszy ich samopoczucia.

3. Zabrania się zatrudniania i angażowania marynarzy poniżej 18 roku życia oraz powierzania im pracy, jeżeli praca taka może zagrażać ich zdrowiu lub bezpieczeństwu. Rodzaje takiej pracy określają krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze, lub właściwy organ, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, zgodnie z odpowiednimi międzynarodowymi normami.”

## **5. Klauzula 13**

Klauzula 13 ust. 1, zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„1. Marynarze nie mogą pracować na statku, jeżeli nie posiadają świadectwa zdrowia potwierdzającego ich przydatność do wykonywanych obowiązków.

2. Wyjątki dopuszcza się wyłącznie w sytuacjach przewidzianych niniejszą Umową.

3. Właściwy organ wymaga, by przed podjęciem pracy na statku marynarze posiadali ważne świadectwo lekarskie, potwierdzające ich przydatność do wykonywania konkretnej pracy na morzu.

4. W celu zagwarantowania, by świadectwa lekarskie odzwierciedlały faktyczny stan zdrowia marynarzy w odniesieniu do obowiązków, które mają oni wykonywać, właściwy organ, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy oraz uwzględniając odpowiednio mające zastosowanie wytyczne międzynarodowe, określa charakter badania lekarskiego i świadectwa lekarskiego.

5. Niniejsza Umowa nie narusza postanowień Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., z późniejszymi zmianami (zwanej „konwencją STCW”). Właściwy organ zobowiązany jest przyjąć świadectwo lekarskie wydane zgodnie z wymaganiami konwencji STCW do celów ust. 1 i 2 niniejszej klauzuli. Tak samo przyjmuje się świadectwo lekarskie spełniające zasadniczo te wymagania w przypadku marynarzy nieobjętych konwencją STCW.

6. Świadectwo lekarskie musi być wystawione przez wykwalifikowanego lekarza lub, w przypadku świadectwa dotyczącego wyłącznie wzroku, przez osobę uznawaną przez właściwy organ za posiadającą kwalifikacje do wydawania takich świadectw. Lekarze wydający opinię w ramach procedur badań lekarskich muszą być całkowicie niezależni zawodowo.

7. Marynarzom, którym odmówiono wydania świadectwa lekarskiego, lub których poddano ograniczeniom pod względem zdolności do pracy, zwłaszcza w odniesieniu do czasu pracy,

dziedziny lub zakresu działalności gospodarczej, należy umożliwić poddanie się kolejnemu badaniu przez innego niezależnego lekarza lub niezależnego biegłego ds. medycznych.

8. Każde świadectwo zdrowia musi w szczególności zawierać stwierdzenie, że:

- (a) marynarz ma wystarczająco dobry słuch, wzrok oraz posiada zdolność rozpoznawania kolorów, w przypadku gdy jego zdolność do pracy uzależniona jest od zdolności rozpoznawania kolorów; oraz
- (b) marynarz nie cierpi na dolegliwość, która podczas służby na morzu może ulec zaostrzeniu lub skutkować niezdolnością marynarza do służby, lub zagrażać zdrowiu innych osób na pokładzie.

9. O ile nie jest wymagany krótszy okres, z uwagi na szczególny charakter zadań, które ma wykonywać dany marynarz, lub stosownie do wymagań konwencji STCW:

- (a) okres ważności świadectwa zdrowia wynosi najwyżej dwa lata, chyba że marynarz nie ukończył 18 roku życia, kiedy to maksymalny okres ważności świadectwa wynosi jeden rok;
- (b) okres ważności świadectwa potwierdzającego zdolność rozpoznawania kolorów wynosi najwyżej sześć lat.

10. W nagłych sytuacjach właściwy organ może zezwolić marynarzowi na pracę bez ważnego świadectwa zdrowia do czasu zawinięcia do portu, w którym marynarz może otrzymać świadectwo zdrowia od uprawnionego lekarza, pod warunkiem, że:

- (a) okres takiego zezwolenia nie przekracza trzech miesięcy; oraz
- (b) marynarz posiada świadectwo zdrowia, które niedawno utraciło ważność.

11. Jeżeli okres ważności świadectwa wygasa w trakcie rejsu, świadectwo zachowuje ważność do czasu zawinięcia do kolejnego portu, w którym marynarz może otrzymać świadectwo zdrowia od uprawnionego lekarza, pod warunkiem, że okres ten nie przekracza trzech miesięcy.

12. Świadectwa zdrowia marynarzy pracujących na statkach odbywających zazwyczaj rejsy międzynarodowe muszą być sporządzone przynajmniej w języku angielskim.”

Kolejne zdania klauzuli 13 ust. 1 oraz ust. 2 otrzymują numerację ustępów 13–15.

## **6. Klauzula 16:**

Pierwsze zdanie otrzymuje brzmienie:

„Każdy marynarz ma prawo do corocznego płatnego urlopu. Wymiar corocznego płatnego urlopu oblicza się na podstawie co najmniej 2,5 dni kalendarzowych na miesiąc zatrudnienia, pomniejszając go proporcjonalnie za niepełne miesiące.”