



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 23.3.2012 r.
COM(2012) 129 final

2012/0062 (COD)

WniosekDYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo
portu

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

Konwencja o pracy na morzu (MLC) z 2006 r. została przyjęta przez Międzynarodową Organizację Pracy (MOP) prawie jednomyślnie w dniu 23 lutego 2006 r. w Genewie. Ma ona zastosowanie do międzynarodowego transportu morskiego i obejmuje podstawowe kwestie, takie jak minimalne wymagania dla marynarzy do pracy na statku (tytuł 1 MLC), warunki zatrudnienia (tytuł 2 MLC), zakwaterowanie, zaplecze rekreacyjne i wyżywienie (tytuł 3 MLC), ochrona zdrowia, opieka medyczna, opieka społeczna i zabezpieczenie społeczne (tytuł 4) oraz zgodność i egzekwowanie (tytuł 5) w celu zagwarantowania godnych warunków pracy i życia na statku, jak również procedur w celu wykonania tych przepisów. Konwencję można uznać za pierwszy morski kodeks pracy dotyczący ponad 1,2 mln marynarzy jak również armatorów i społeczności o tradycjach morskich na całym świecie.

Państwa członkowskie UE oraz Komisja od początku wspierały działania MOP w tym zakresie. UE jest zdania, że MLC w przydatny sposób przyczynia się do ustanowienia równych warunków konkurencji w zakresie światowej gospodarki morskiej poprzez ustalenie wspólnych norm minimalnych dla wszystkich bander oraz marynarzy. W tym względzie UE przyjęła już decyzję Rady 2007/431/WE z dnia 7 czerwca 2007 r. upoważniającą państwa członkowskie do ratyfikowania, w interesie Wspólnoty Europejskiej, Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu z 2006 r.¹ Niektóre państwa członkowskie już ratyfikowały ww. konwencję (Hiszpania, Bułgaria, Luksemburg, Dania, Łotwa, Niemcy), a pozostałe zamierzają to zrobić. Zasadniczo przepisy krajowe państw członkowskich zapewniają na ogół większą ochronę i są bardziej szczegółowe niż normy MOP. Szeroko zakrojony i czasochłonny przegląd zgodności przepisów krajowych jest warunkiem utrzymania spójności między normami międzynarodowymi i krajowymi oraz ratyfikowania konwencji.

Ta ostatnia została już ratyfikowana przez 22 kraje, na które przypada ponad 45 % pojemności floty światowej, natomiast do wejścia MLC w życie wymagane jest 30 ratyfikacji i 33 % pojemności floty światowej.

UE przyjęła także dyrektywę Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE². Dyrektywa 2009/13/WE stanowi doskonałe osiągnięcie sektorowego dialogu społecznego.

W tym celu przewiduje się, z jednej strony, nałożenie na państwa członkowskie wymogu stosowania dyrektywy 2009/13/WE podczas wykonywania ich uprawnień jako państw bandery. W obecnym stanie rzeczy, w ramach dyrektywy 2009/13/WE przepisy europejskie zostały uzgodnione z międzynarodowymi normami określonymi przez MLC. W dyrektywie tej uwzględniono odpowiednie przepisy MLC ustanawiające prawa dla marynarzy zawarte w ww. tytułach I, II, III i IV konwencji.

¹ Dz.U. L 161 z 22.6.2007, s. 63.

² Dz.U. L 124 z 20.5.2009, s. 30.

Jednak europejscy partnerzy społeczni, pragnąc wprowadzić w życie swoją umowę w drodze decyzji Rady na podstawie art. 155 TFUE, nie posiadają uprawnień do włączenia do swojej umowy przepisów wykonawczych zawartych w tytule 5 MLC i zwrócili się do Komisji o podjęcie działań w tym zakresie. Niniejsza inicjatywa dotyczy dokładnie odpowiedzialności państwa portu.

Inicjatywa ta jest częścią polityki UE w sprawie zawodów związanych z morzem. Rzeczywiście, jak stwierdzono w komunikacie Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.³, w prawdziwym interesie UE leży podniesienie atrakcyjności zawodów związanych z morzem dla Europejczyków poprzez działania, w które – tam gdzie to konieczne – angażują się Komisja, państwa członkowskie oraz sama branża. W pełni odnosi się to do wdrażania postanowień MLC, która znacząco poprawia warunki pracy i życia na statkach. Komisja w swym komunikacie podkreśla, że umowa zawarta między partnerami społecznymi UE w sprawie wdrożenia najważniejszych elementów tej konwencji świadczy o szerokim poparciu sektora dla działań w tej dziedzinie i z tego względu działania podejmowane przez UE i jej państwa członkowskie powinny mieć na celu:

- dążenie do szybkiej ratyfikacji konwencji MLC przez państwa członkowskie i szybkiego przyjęcia wniosku Komisji opartego na umowie między partnerami społecznymi, dotyczącej uwzględnienia głównych elementów konwencji w przepisach unijnych;
- zagwarantowanie skutecznego egzekwowania nowych zasad za pomocą odpowiednich środków, w szczególności wymogów w zakresie kontroli przeprowadzanej przez państwo bandery i państwo portu.⁴

Biała księga na temat planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu⁵ podkreśla znaczenie agendy społecznej dla transportu morskiego zarówno pod kątem wspierania miejsc pracy jak i zwiększenia bezpieczeństwa, a dokument roboczy służb Komisji towarzyszący białej księdze przewiduje przygotowanie wniosku w celu zapewnienia skutecznego egzekwowania MLC.

Niniejszy wniosek jest ściśle związany z wnioskiem dotyczącym dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym odpowiedzialności państwa bandery w odniesieniu do zapewnienia stosowania przepisów dyrektywy 2009/13/WE.

1.1. Konwencja o pracy na morzu

Powszechnie przyjmuje się, a MOP wyraźnie to podkreśla, że sektor transportu morskiego jest „pierwszym na świecie w skali ogólnoswiatowej sektorem”, który „wymaga odpowiedniego rodzaju międzynarodowej reakcji w zakresie uregulowań – norm międzynarodowych mających zastosowanie do całego sektora”.

MLC, przyjęta w 2006 r., przewiduje kompleksowe prawa i ochronę w miejscu pracy dla wszystkich marynarzy, niezależnie od ich obywatelstwa i bandery statku.

³ COM(2009) 8.

⁴ Zob. pkt 3 komunikatu.

⁵ COM (2011) 144 wersja ostateczna

MLC ma na celu zarówno osiągnięcie godnych warunków pracy dla marynarzy jak i zapewnienie uczciwej konkurencji armatorom przestrzegającym surowych norm. Konwencja określa prawa marynarzy do godnych warunków pracy w wielu dziedzinach i została tak zaprojektowana, aby można ją było ogólnie stosować, łatwo zrozumieć, zaktualizować i w jednolity sposób przestrzegać jej postanowień. Została również zaprojektowana, aby stać się światowym instrumentem znanym jako „czwarty filar” międzynarodowych uregulowań prawnych dla transportu morskiego przestrzegającego surowych norm, uzupełniającym trzy kluczowe konwencje Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO): Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencja SOLAS), Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (konwencja STCW) oraz Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (konwencja MARPOL).

Konwencja zawiera cztery tytuły dotyczące praw marynarzy: tytuł 1 dotyczący minimalnych wymagań dla marynarzy do pracy na statku; tytuł 2 dotyczący warunków zatrudnienia; tytuł 3 dotyczący zakwaterowania, zaplecza rekreacyjnego i wyżywienia; tytuł 4 dotyczący ochrony zdrowia, opieki medycznej, opieki społecznej i zabezpieczenia społecznego.

Ponadto MLC, w tytule 5, zawiera mechanizmy usprawniające nadzór na wszystkich poziomach: statku, przedsiębiorstwa, państwa bandery, państwa portu, państwa zapewniającego siłę roboczą oraz jednolitego systemu zgodności i weryfikacji przewidzianego przez MOP. W celu wyeliminowania statków niespełniających norm, dla zachowania bezpieczeństwa i ochrony statków oraz ochrony środowiska konieczny był istotnie bardziej skuteczny system egzekwowania i zgodności, równoległe do odpowiedniego zbioru zasad.

W związku z powyższym UE musi stworzyć środki, poprzez kontrolę przeprowadzaną przez państwo bandery i państwo portu, gwarantujące stosowanie odpowiednich norm pracy na morzu na wszystkich statkach zawijających do portów UE, niezależnie od obywatelstwa marynarzy.

Egzekwowanie norm MLC poprzez kontrolę przeprowadzaną przez państwo bandery i państwo portu należy również postrzegać jako sposób ograniczenia dumpingu socjalnego, który pogarsza warunki pracy na statku i stawia w niekorzystnej sytuacji armatorów oferujących godne warunki pracy zgodne z zasadami MOP.

1.2. Odpowiedzialność w zakresie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w ramach MLC

Odpowiedzialność za dopilnowanie, by statki były zgodne z przepisami odpowiednich instrumentów, spoczywa na właścicielach, kapitanach i państwach bandery. Jednakże niektórym państwom bandery nie udaje się właściwie egzekwować tego rodzaju przepisów. W związku z tym nie wywiązują się one ze zobowiązań zawartych w uzgodnionych międzynarodowych instrumentach prawnych lub są zbyt pobłażliwe w odniesieniu do stosowania norm w zakresie transportu morskiego, a co za tym idzie niektóre statki eksploatowane są bez przestrzegania zasad bezpieczeństwa, zagrażając życiu, a także środowisku morskemu. W odpowiedzi na taki stan rzeczy ustanowiono kontrole przeprowadzane przez państwo portu.

Państwa portu, według systemu zharmonizowanych procedur inspekcji, mogą sprawować jurysdykcję na tych statkach zawijających do ich portów i stanowić „siatkę bezpieczeństwa”

do wychwytywania statków niespełniających norm, głównie w celu ich wyeliminowania. W tym kontekście konieczne jest rozwijanie ścisłej współpracy między państwami bandery i państwami portu.

W obecnym stanie rzeczy istnieją już inspekcje w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu dotyczącej norm socjalnych opartych na konwencjach MOP, w szczególności konwencji dotyczącej minimalnych norm na statkach handlowych z 1976 r. (konwencja MOP nr 147), która odnosi się do:

- _ Konwencji dotyczącej najniższego wieku dopuszczenia do zatrudnienia z 1973 r. (nr 138);
- _ Konwencji dotyczącej najniższego wieku dopuszczenia dzieci do pracy na morzu (zrewidowanej) z 1936 r. (nr 58);
- _ Konwencji określającej najniższy wiek dopuszczania dzieci do pracy w marynarce z 1920 r. (nr 7);
- _ Konwencji dotyczącej badania lekarskiego (marynarzy) z 1946 r. (nr 73);
- Konwencji dotyczącej zapobiegania wypadkom marynarzy przy pracy z 1970 r. (nr 134) (art. 4 i art. 7);
- Konwencji dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (zrewidowana) z 1949 r. (nr 92);
- Konwencji dotyczącej zaopatrzenia w żywność i służby wyżywienia załóg na statkach z 1946 r. (nr 68) (art. 5);
- Konwencji dotyczącej minimalnych kwalifikacji zawodowych kapitanów i oficerów marynarki handlowej z 1936 r. (nr 53) (art. 3 i 4)
- Konwencji dotyczącej umowy najmu marynarzy z 1926 r. (nr 22)
- Konwencji dotyczącej repatriacji marynarzy z 1926 r. (nr 23)
- Konwencji dotyczącej wolności związkowej i ochrony praw związkowych z 1948 r. (nr 87);
- Konwencji dotyczącej stosowania zasad prawa organizowania się i rokowań zbiorowych z 1949 r. (nr 98).

Konwencje te zostały skonsolidowane w Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., lecz nadal obowiązują, gdyż niektóre strony mogą chcieć nadal je stosować bez ratyfikowania MLC.

MLC zawiera przepisy w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, wymagające weryfikacji zgodności z jej wymogami na zagranicznych statkach zawijających do portów państw będących stronami. Państwa portu interweniują jako druga linia ochrony w celu wyegzekwowania MLC i przyczyniania się do wykluczania statków niespełniających norm. Konwencja zawiera również klauzulę o „zaprzestaniu uprzywilejowanego traktowania”. Na mocy tej klauzuli każde państwo będące stroną wykonuje swoje obowiązki wynikające z konwencji w taki sposób, żeby dopilnować, by statki pływające pod banderą państw, które nie ratyfikowały konwencji, nie były traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż statki pływające pod banderą państwa, które ją ratyfikowało. Przedmiotowa klauzula powinna popierać jednolitość inspekcji oraz skutecznie przyczyniać się do harmonizacji uczciwych warunków konkurencji działania w sektorze żeglugi.

W praktyce MLC określa szczegółową i prostą procedurę. Inspekcja wstępna jest przeprowadzana w celu sprawdzenia dokumentów wydawanych przez państwo bandery (*morski certyfikat pracy* i *deklaracja zgodności*) oraz odbycia wizytacji statku w celu dokonania przeglądu załogi i warunków panujących na statku, w tym maszynowni oraz pomieszczeń mieszkalnych, a także zobaczenia, czy spełniają one odpowiednie normy. W zależności od fachowej oceny inspektorów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu stwierdzających istnienie wyraźnych podstaw do uznania, że statki nie spełniają norm

międzynarodowych, możliwe jest przeprowadzenie bardziej szczegółowych inspekcji, szczególnie w przypadkach, w których niedociągnięcia stanowią wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub ochrony marynarzy zgodnie z wymogami MLC.

Wszystkie skargi dotyczące warunków na statku będą dokładnie badane oraz zostaną podjęte działania, jeżeli oficer kontroli przeprowadzanej przez państwo portu uzna to za niezbędne. Jeśli to konieczne, statek zostanie zatrzymany do czasu podjęcia odpowiednich działań naprawczych.

MOP, podobnie jak IMO, jest międzynarodowym prawodawcą, którego prace mają uniwersalny wpływ dzięki ciągłemu systemowi konwencji międzynarodowych, zasad, kodeksów i zaleceń. Jednakże MOP nie ma bezpośredniego zwierzchnictwa na statku, w związku z czym konieczne było opracowanie dalszych przepisów zarówno na szczeblu UE, jak i na poziomie krajowym.

1.3 Obowiązujące przepisy UE

1.3.1 Dyrektywa 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu⁶

Na poziomie UE dyrektywa 2009/16/WE ma na celu przyczynienie się do radykalnego zmniejszenia liczby statków niespełniających norm poprzez:

a) podniesienie poziomu zgodności z międzynarodowym i właściwym prawem unijnym dotyczącym bezpieczeństwa morskiego, ochrony żeglugi morskiej, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach wszystkich bander;

b) ustanowienie wspólnych kryteriów kontroli statków dokonywanych przez państwo portu oraz harmonizację procedur kontroli i zatrzymywania statków na podstawie wiedzy specjalistycznej i doświadczeń zgromadzonych w ramach memorandum paryskiego (Paris MOU)⁷;

c) wdrożenie w obrębie UE systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, opartego na inspekcjach przeprowadzanych w obrębie UE i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, mając na celu przeprowadzenie inspekcji na wszystkich statkach z częstotliwością uzależnioną od ich profilu ryzyka, przy czym statki o wysokim ryzyku podlegają bardziej szczegółowej inspekcji przeprowadzanej w krótszych odstępach czasu.

1.3.2 Dyrektywa 2009/13/WE

Zgodnie z umową zawartą między partnerami społecznymi UE dyrektywa 2009/13/WE wdraża pewne normy MLC w ramach prawa unijnego. Załącznik do niej, w szczególności, włączył istotne elementy tytułów 1, 2, 3 i 4 MLC w sprawie minimalnych wymagań do pracy na statkach (świadcstwo zdrowia, minimalny wiek, wykształcenie i kwalifikacje), warunków zatrudnienia (marynarskie umowy o pracę, repatriacja, odszkodowanie dla marynarza w

⁶ Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.

⁷ Organizacja składa się z 27 uczestniczących organów administracji morskiej i obejmuje wody europejskich państw nadbrzeżnych i północy basenu Oceanu Atlantyckiego od Ameryki Północnej do Europy. Obecne państwa członkowskie regionu podlegającego memorandum paryskiemu to: Belgia, Bułgaria, Cypr, Chorwacja, Dania, Estonia, Federacja Rosyjska, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Islandia, Irlandia, Kanada, Litwa, Łotwa, Malta, Niemcy, Norwegia, Polska, Portugalia, Rumunia, Słowenia, Szwecja, Włochy, Zjednoczone Królestwo.

przypadku utraty statku lub zatonięcia, poziomy obsadzenia statku załogą, rozwój kariery i umiejętności marynarzy oraz ich szanse na zatrudnienie), przepisów dotyczących zakwaterowania, zaplecza rekreacyjnego, i wyżywienia, przepisów dotyczących ochrony zdrowia, opieki medycznej, opieki społecznej i zabezpieczenia społecznego, w tym odpowiedzialności armatorów i dostępu do obiektów na lądzie, a także przepisów dotyczących pokładowych procedur wnoszenia skarg.

Dyrektywa 2009/13/WE 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 dżonki, chyba że wyraźnie stwierdzono inaczej.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI

Państwa członkowskie UE aktywnie uczestniczyły w rokowaniach MLC wraz z Komisją, która zajmowała się koordynacją stanowisk UE. Wszystkie państwa członkowskie UE przyjęły MLC w 2006 r.

Ponadto pełnoprawne konsultacje publiczne stanowiły okazję dla państw członkowskich i zainteresowanych stron do wyrażenia poglądów w czerwcu 2011 r.

Panowała powszechna zgoda co do potrzeby aktualizacji przepisów dotyczących państwa bandery i państwa portu w celu egzekwowania wymogów MLC.

Odnotowano szczególne pozytywne skutki: wzmocnienie bezpieczeństwa na morzu, poprawa jakości transportu morskiego, bardziej wyrównane warunki konkurencji pomiędzy podmiotami UE i podmiotami spoza UE oraz między banderami UE i tymi spoza UE.

Zainteresowane strony wspomniały również o poprawie jakości zatrudnienia dla wszystkich marynarzy, a mianowicie marynarzy pracujących na statkach pływających pod banderą UE, marynarzy UE pracujących na statkach pływających pod banderą państw spoza UE, nawet jeśli nie pracują oni na terytorium UE, oraz marynarzy spoza UE pracujących na statkach pływających pod banderą państw spoza UE.

Grupa robocza ds. zatrudnienia i konkurencyjności w sektorze żeglugi morskiej (Task Force on maritime employment and Competitiveness), niezależny organ ustanowiony przez wiceprzewodniczącego Siima Kallasa w lipcu 2010 r., który zakończył pracę w czerwcu 2011 r. i wydał sprawozdanie⁸ zawierające zalecenia polityczne w kwestii, jak należy wspierać zawód marynarza w Europie, zalecił egzekwowanie postanowień MLC.

⁸ Opublikowane w dniu 20 lipca 2011 r.: <http://ec.europa.eu/transport/maritime/marynarzy/doc/2011-06-09-tfimec.pdf>

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

3.1 Treść wniosku

3.1.1 Zmiany dyrektywy w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu

Chociaż dyrektywa 2009/16/WE odwołuje się już do MLC (motyw 5) i do norm MOP (załącznik IV), musi zostać uaktualniona w celu uwzględnienia nowych dokumentów i uzgodnień wprowadzonych przez MLC.

Wniosek wprowadza zatem zmiany do dyrektywy w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w celu:

- dodania morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności do dokumentów poddawanych weryfikacji przez inspektorów;
- rozszerzenia zakresu inspekcji na nowe pozycje (np. istnienie odpowiedniej umowy o pracę podpisaną przez obie strony dla każdego marynarza z klauzulami wymaganymi w umowie);
- rozszerzenia zakresu postępowania wyjaśniającego w przypadku skarg i przewidzenia odpowiednich procedur.

3.1.2 Szczegółowe wyjaśnienie wniosku

Artykuł 1 zawiera wszystkie zmiany, które mają być wprowadzone do dyrektywy 2009/16 w celu dostosowania jej do wymogów MLC.

Wiele artykułów obowiązującej dyrektywy 2009/16/WE (art. 2, art. 19) oraz załączniki I, IV, V, X musiały zostać uzupełnione, aby zarówno dokonać odniesienia do MLC w wykazie międzynarodowych konwencji, jak również wymienić nowe dokumenty wynikające z MLC, mianowicie morski certyfikat pracy i deklarację zgodności.

Zasadniczo przepisy dotyczące rozpatrywania skarg zostały ustanowione w MLC wraz z konkretnymi procedurami, które należy stosować, i które różnią się nieco od przepisów dyrektywy 2009/16/WE w odniesieniu do zakresu zagadnień szerszego niż tylko normy społeczne. Celem nie jest zmiana bieżącego systemu dotyczącego skarg określonego w dyrektywie 2009/16/WE, lecz uzupełnienie go procedurą odpowiednią dla skarg związanych z MLC. W związku z tym we wniosku zostały dodane szczegółowe przepisy (art. 1 ust. 7).

Ponadto istnieją zmiany związane z faktem, że dyrektywa 2009/16/WE została po raz pierwszy zmieniona po wejściu w życie Traktatu z Lizbony. Konieczne było wprowadzenie nowych zasad dotyczących uprawnień przekazanych i wykonawczych.

3.1.3 Dokumenty wyjaśniające towarzyszące zgłoszeniu środków transpozycji

W uzupełnieniu wspólnych deklaracji politycznych (Dz.U. 2011/C 369/02; Dz.U. 2011/C 369/03) Komisja zastanawia się obecnie, czy konieczne jest przedstawianie dokumentów wyjaśniających dla każdego przypadku oddzielnie. Ze względu na proporcjonalność dokumenty wyjaśniające nie zostały uznane za uzasadnione w niniejszym wniosku, ponieważ zmienia on jedynie ograniczoną liczbę zobowiązań prawnych istniejącej dyrektywy. W związku z powyższym niniejszy wniosek nie zawiera motywu dotyczącego dokumentów wyjaśniających

3.2 Podstawa prawna

Artykuł 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

3.3 Zasada pomocniczości

Zharmonizowane zasady w zakresie egzekwowania prawa w całej Unii Europejskiej powinny przyczyniać się do stworzenia równych warunków w celu zarówno uniknięcia zakłóceń konkurencji na rynku wewnętrznym kosztem bezpieczeństwa na morzu jak też zagwarantowania godnych warunków pracy i życia dla wszystkich marynarzy niezależnie od ich obywatelstwa. W szczególności przeprowadzanie kontroli przez państwo portu na szczeblu UE okazało się skuteczne w celu zapewnienia lepszego nadzoru nad statkami zawijającymi do portów UE poprzez połączenie środków i wymianę informacji.

3.4 Zasada proporcjonalności

Egzekwowanie MLC za pomocą kontroli przeprowadzanej przez państwo portu z zastrzeżeniem unijnych przepisów wydaje się być najbardziej skutecznym sposobem zapewnienia zgodności z tą konwencją przy pomocy istniejących narzędzi.

3.5 Wybór instrumentów

W kontekście minimalnych norm, które państwa członkowskie powinny wdrożyć w swoich własnych systemach krajowych oraz w obszarze kompetencji dzielonych, odpowiednim instrumentem jest dyrektywa.

3.6 Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie w dniu wejścia w życie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dnia 23 lutego 2006 r. Międzynarodowa Organizacja Pracy przyjęła Konwencję o pracy na morzu z 2006 r. (zwaną dalej „konwencją”) z zamiarem stworzenia jednego spójnego instrumentu obejmującego w miarę możliwości wszystkie uaktualnione normy istniejących międzynarodowych konwencji i zaleceń dotyczących pracy na morzu oraz podstawowe zasady, które można znaleźć w innych międzynarodowych konwencjach o pracy.
- (2) Decyzja Rady 2007/431/WE z dnia 7 czerwca 2007 r.³ upoważniła państwa członkowskie do ratyfikowania konwencji. Państwa członkowskie powinny jak najszybciej ratyfikować konwencję.
- (3) Konwencja określa normy pracy na morzu dla wszystkich marynarzy, niezależnie od ich narodowości i bandery statków.

¹ Dz.U. C [...] z [...], s.[...].

² Dz.U. C [...] z [...], s.[...].

³ Dz.U. L 161 z 22.6.2007, s. 63.

- (4) Znaczna część norm konwencji została wdrożona w ramach prawa UE poprzez dyrektywę Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. i dyrektywę 1999/63/WE. Te normy Konwencji o pracy na morzu, które są objęte zakresem dyrektywy 2009/13/WE lub dyrektywy 1999/63/WE, powinny być wdrożone przez państwa członkowskie zgodnie ze wspomnianymi dyrektywami.
- (5) Konwencja zawiera postanowienia wykonawcze określające obowiązki państw portu. W celu ochrony bezpieczeństwa i uniknięcia zakłócenia konkurencji należy umożliwić państwom członkowskim sprawdzenie, czy postanowienia konwencji są przestrzegane przez wszystkie statki zawijające do ich portów, niezależnie od państwa, w którym są zarejestrowane.
- (6) Kontrola przeprowadzana przez państwo portu jest regulowana dyrektywą 2009/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu⁴, która powinna wymieniać konwencję wśród konwencji, których wdrożenie jest weryfikowane przez organy państw członkowskich w portach Unii.
- (7) Unijne reguły powinny również odzwierciedlać procedury określone w konwencji w odniesieniu do rozpatrywania skarg odnoszących się do spraw, których ona dotyczy.
- (8) W celu zapewnienia jednolitych warunków jej wdrożenia, dyrektywa 2009/16/WE powinna zostać zmieniona, aby powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych dotyczących, z jednej strony, stosowania ujednoliconego formularza elektronicznego służącego do składania sprawozdań i prowadzenia działań następczych w odniesieniu do takich skarg przez organy państwa portu, a z drugiej strony, ustanowienia kryteriów dotyczących profilu ryzyka statków na podstawie art. 10 dyrektywy 2009/16/WE. Jest to w rzeczywistości wysoce techniczna operacja, którą należy przeprowadzić w ramach zasad i kryteriów ustanowionych przez tę dyrektywę. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję⁵.
- (9) Uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej powinny zostać przekazane Komisji w odniesieniu do wprowadzania zmian w załączniku VI do dyrektywy 2009/16/WE zawierającym wykaz „instrukcji” przyjętych przez memorandum paryskie, tak aby procedury obowiązujące i podlegające egzekwowaniu na terytorium państw członkowskich pozostały zgodne z procedurami uzgodnionymi na szczeblu międzynarodowym. Umożliwienie Komisji szybkiego aktualizowania tych procedur przyczyniłoby się do osiągnięcia równych reguł działania na skalę światową w dziedzinie żeglugi. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym z ekspertami. Przygotowując i opracowując akty delegowane Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

⁴ Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.

⁵ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

- (10) Część obowiązków zawartych w niniejszej dyrektywie nie będzie miała zastosowania do państw członkowskich pozbawionych wybrzeża morskiego i portów morskich. Zatem jedyne obowiązki mające zastosowanie do Austrii, Republiki Czeskiej, Węgier, Luksemburga i Słowacji to obowiązki dotyczące statków pływających pod banderą tych państw członkowskich, bez uszczerbku dla spoczywającego na państwach członkowskich obowiązku współpracy zapewniającej ciągłość pomiędzyorskimi i innymi systemami usług zarządzania ruchem modalnym.
- (11) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy nie mogą zostać w wystarczającym stopniu osiągnięte przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na rozmiary lub skutki działania możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na szczeblu unijnym, Unia 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 tych celów.
- (12) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2009/16/WE.
- (13) Niniejsza dyrektywa powinna wejść w życie w tym samym dniu co Konwencja o pracy na morzu.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiana dyrektywy 2009/16/WE

W dyrektywie 2009/16/WE wprowadza się następujące zmiany:

- (1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w pkt 1 dodaje się lit. i) w brzmieniu:
- „i) Konwencja o pracy na morzu z 2006 r.”;
- b) w pkt 3 dodaje się następujące wyrazy na końcu zdania:
- „lub jej zaktualizowaną wersję.”;
- c) w pkt 18 dodaje się następujące wyrazy na końcu zdania:
- „lub jego zaktualizowaną wersję.”;
- d) w pkt 21 dodaje się następujące wyrazy na końcu zdania:
- „lub jej zaktualizowaną wersją.”;
- e) dodaje się pkt 23 i 24 w brzmieniu:
- „23) „morski certyfikat pracy” oznacza certyfikat, o którym mowa w prawie 5.1.3 Konwencji o pracy na morzu;”

„24) „deklaracja zgodności” oznacza deklarację, o której mowa w prawie 5.1.3 Konwencji o pracy na morzu.”;

f) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„Wszystkie odniesienia do konwencji, o których mowa w niniejszej dyrektywie, w tym dotyczące certyfikatów i innych dokumentów, uznaje się za odniesienia do tych konwencji w ich zaktualizowanych wersjach.”;

(2) w art. 3 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Stosowanie lub wykładnia niniejszej dyrektywy w żadnych okolicznościach nie stanowi podstaw do uzasadnienia obniżenia ogólnego poziomu ochrony pracowników na mocy unijnych przepisów socjalnych.”;

(3) w art. 8 skreśla się ust. 4;

(4) art. 10 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Komisji przyznaje się uprawnienia wykonawcze do określenia metodologii oceny wymienionych ogólnych i historycznych parametrów ryzyka. Stosowne akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 3.”;

(5) art. 14 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Zakres rozszerzonej inspekcji, obejmujący wymagane obszary ryzyka, określony został w załączniku VII. Komisji przyznaje się uprawnienia wykonawcze do określenia szczegółowych elementów, które należy sprawdzić w obszarach ryzyka wskazanych w niniejszym załączniku. Stosowne akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 3.”;

(6) art. 15 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Komisji przyznaje się uprawnienia wykonawcze do szczegółowego określenia zharmonizowanych warunków wprowadzenia w życie procedur opisanych w instrukcjach, o których mowa w załączniku VI, w tym w odniesieniu do kontroli, o których mowa w ust. 2. Stosowne akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 3.”;

(7) dodaje się art. 18a w brzmieniu:

„Artykuł 18a

Skargi związane z Konwencją o pracy na morzu

1. Jeżeli skarga dotycząca spraw objętych Konwencją o pracy na morzu nie została rozwiązana na poziomie statku, oficer kontroli przeprowadzanej przez państwo portu bezzwłocznie powiadamia o tym państwo bandery, starając się o uzyskanie, w wyznaczonym terminie, opinii i planu działań naprawczych. Sprawozdanie z inspekcji przekazuje się drogą elektroniczną do bazy danych wyników inspekcji, o której mowa w art. 24.

2. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania niniejszego artykułu, uprawnienia wykonawcze powierza się Komisji w odniesieniu do ustanowienia ujednoliconego formularza elektronicznego oraz procedur dotyczących zgłaszania działań następnych podjętych przez państwa członkowskie. Stosowne akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 3.”;
- (8) w art. 19 dodaje się ustęp w brzmieniu:
- „11. W sprawach objętych Konwencją o pracy na morzu właściwy organ powiadamia również niezwłocznie odpowiednie organizacje armatorów i marynarzy w państwie portu, w którym przeprowadzono inspekcję.”;
- (9) art. 23 ust. 5 otrzymuje brzmienie:
- „5. Komisji przyznaje się uprawnienia wykonawcze do ustanowienia ujednoliconych formularzy do zgłaszania anomalii przez pilotów i organy portowe i rejestrowania działań następnych, procedur, których należy przestrzegać, oraz warunków i środków technicznych, jakie mają być zastosowane. Stosowne akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 3.”;
- (10) art. 27 akapit drugi otrzymuje brzmienie:
- „Komisji przyznaje się uprawnienia wykonawcze do ustanowienia warunków publikowania informacji, o których mowa w powyższym ustępie, kryteriów dotyczących agregowania odpowiednich danych oraz częstotliwości aktualizacji. Stosowne akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 31 ust. 2.”;
- (11) dodaje się art. 30a i 30b w brzmieniu:

„Artykuł 30a

Akty delegowane

Komisja przyznaje się uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 30b, dotyczących zmiany załącznika VI do niniejszej dyrektywy, w celu dodania do wykazu znajdującego się w tym załączniku dalszych instrukcji dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, przyjętych w ramach memorandum paryskiego.

Artykuł 30b

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia, o których mowa w art. 30a, przekazuje się Komisji na czas nieokreślony od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy.
3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 30a, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o

odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
 5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 30a wchodzi w życie tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie 2 miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”
- (12) Artykuł 31 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 31

Komitet

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez statki (COSS) ustanowiony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu zastosowanie ma art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu zastosowanie ma art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
4. Jeżeli, w przypadkach określonych w ust. 2 i 3 powyżej, opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu, gdy – przed upływem terminu na wydanie opinii – zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.”;

- (13) art. 32 traci moc;

- (14) w pkt II 2B załącznika I dodaje się następujące tiret:

„- Statki pływające pod banderą państwa, które nie ratyfikowało jednej lub więcej konwencji wymienionych w art. 2 pkt 1.”;

„- Statki, których dokumentacja nie wykazuje dowodów na to, że wdrożono uzgodniony plan działań zmierzających do usunięcia niezgodności, o którym mowa w normie A5.2.1 pkt 6 MLC.”;

- (15) W załączniku IV dodaje się punkty 45 i 46 w brzmieniu:

„45. Morski certyfikat pracy (zob. Konwencja o pracy na morzu MOP (MLC));

46. Deklaracja zgodności (Konwencja o pracy na morzu MOP)”;

(16) w załączniku V pkt A dodaje się pkt 16, 17 i 18 w brzmieniu:

„16. Dokumenty wymagane w MLC nie są okazywane lub uaktualniane, bądź są okazywane w sposób niezgodny z prawdą, lub też okazywane dokumenty nie zawierają informacji wymaganych przez MLC lub są w inny sposób nieważne.

17. Warunki pracy i życia na statku nie spełniają wymogów MLC.

18. Statek zmienił banderę w celu uniknięcia zgodności z MLC.”

(17) w pkt 3.10. załącznika X dodaje się pkt 8 i 9 w brzmieniu:

„8. Warunki na pokładzie stanowią wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub ochrony marynarzy.”

„9. Niezgodność stanowi poważne lub powtarzające się naruszenie wymogów MLC (w tym praw marynarzy).”.

Artykuł 2

Transpozycja

Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne konieczne do zastosowania się do niniejszej dyrektywy w terminie 12 miesięcy od daty jej wejścia w życie. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie w dniu wejścia w życie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.

Artykuł 4

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*