



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 27.7.2017 r.
COM(2017) 406 final

2017/0181 (NLE)

Wniosek

DYREKTYWA RADY

wdrażająca Umowę zawartą między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie zmiany dyrektywy Rady 2009/13/WE zgodnie z wprowadzonymi w 2014 r. poprawkami do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., zatwierdzonymi przez Międzynarodową Konferencję Pracy w dniu 11 czerwca 2014 r.

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

W 2006 r. Międzynarodowa Organizacja Pracy (MOP) przyjęła Konwencję o pracy na morzu (MLC), aby stworzyć jeden spójny instrument integrujący wszystkie zaktualizowane międzynarodowe normy pracy na morzu. Konwencja zapewnia kompleksowe prawa i ochronę dla marynarzy, niezależnie od ich obywatelstwa i bandery statku, na którym pracują. Do tej pory ratyfikowało ją 81 krajów, w tym wszystkie państwa członkowskie UE z wyjątkiem Austrii, Słowacji i Republiki Czeskiej¹.

Przepisy konwencji zostały włączone do prawa UE dyrektywą Rady 2009/13/WE² 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. Dzięki tej dyrektywie do prawa UE wprowadzono normy Konwencji o pracy na morzu, które były korzystniejsze dla marynarzy niż normy wówczas obowiązujące (dotyczące umów o zatrudnienie, czasu pracy, repatriacji, pomieszczeń socjalno-bytowych, zaopatrzenia w żywność i wyżywienia, ochrony zdrowia i bezpieczeństwa, opieki medycznej i procedur składania skarg itp.). Dyrektywa wspierała ratyfikację konwencji w całej UE i przyczyniła się do przyspieszenia jej wejścia w życie. Ponadto przyczyniła się do wprowadzenia spójnej transpozycji norm konwencji we wszystkich państwach członkowskich i uzupełniła umowę o szczególne środki egzekwowania na mocy prawa UE.

W konwencji z 2006 r. jedynie częściowo uwzględniono problemy związane z odpowiedzialnością finansową i odszkodowawczą z tytułu roszczeń członków załóg dotyczących śmierci, szkody na osobie i pozostawienia marynarzy w portach zagranicznych, w przypadku gdy armatorzy przestali wypełniać swoje obowiązki. Ze swej istoty sektor żeglugi ma charakter globalny, stosuje się w nim różne regulacje krajowe, w zależności od państwa, z którego pochodzi armator, państwa bandery statku lub narodowości członków załogi. Utrudnia to marynarzom szybkie i skuteczne dochodzenie roszczeń w przypadku pozostawienia, szkody lub śmierci.

Zarówno MOP, jak i IMO (Międzynarodowa Organizacja Morska) od dawna dostrzegają te problemy. W 1998 r. organizacje te utworzyły wspólną grupę roboczą *ad hoc* składającą się z ekspertów IMO i MOP, która zajmowała się kwestią odpowiedzialności finansowej i odszkodowawczej w przypadku śmierci, szkody na osobie i pozostawienia marynarzy. Grupa ta zaleciła podejście dwuetapowe: pierwszym etapem byłoby przyjęcie niewiążących

¹ Austria nie miała obowiązku transpozycji dyrektywy Rady 2009/13/WE z powodów geograficznych (zob. decyzja Komisji z dnia 29 września 2016 r. o zamknięciu postępowania nr 2014/0489 w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego przeciwko Austrii), jako że jest to państwo członkowskie nieposiadające dostępu do morza, które nie prowadzi już rejestru statków na morzu i nie zamierza wprowadzić takiego rejestru w najbliższej przyszłości. Według statystyk UNCTAD dotyczących floty handlowej z podziałem na banderę i rodzaj statku Republika Czeska i Słowacja także są krajami nieposiadającymi dostępu do morza ani floty handlowej pod własną banderą.
Zob. <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=93>

² Dz.U. L 124 z 20.5.2009, s. 30. Dyrektywa weszła w życie w dniu 20 sierpnia 2013 r, tj. w dniu wejścia w życie Konwencji o pracy na morzu. Państwa członkowskie były zobowiązane do jej transpozycji do prawa krajowego do dnia 20 sierpnia 2014 r.

wytycznych³, a drugim – przyjęcie obowiązkowych instrumentów prawnych. Grupa zaleciła również utworzenie bazy danych zawierających przypadki pozostawienia marynarzy, którą stworzono w 2005 r.⁴.

W 2010 r. i 2011 r., w następstwie zaleceń wspólnej grupy roboczej, MOP stwierdziła, że istnieją dwa główne obszary, którymi należy się zająć: pozostawianie marynarzy i zabezpieczenie finansowe; oraz roszczenia związane ze śmiercią lub długotrwałą niepełnosprawnością marynarzy. W 2004. Specjalny Komitet Trójstronny utworzony w ramach Konwencji o pracy na morzu przyjął dwie poprawki dotyczące tych kwestii. W marcu 2016 r. w bazie danych MOP zawierającej przypadki pozostawienia marynarzy figurowały 192 statki handlowe; niektóre przypadki zgłoszono już w 2006 r., ponadto istnieją przypadki pozostawienia, których nadal nie rozwiązano. Wielu pozostawionych marynarzy pozostaje na pokładzie statków bez wynagrodzenia, często przez kilka miesięcy, bez regularnego dostępu do żywności, opieki medycznej oraz środków na powrót do domu.

Niektóre z zasad wprowadzonych w wyniku nowelizacji podlegały kompetencji Unii Europejskiej i dotyczyły kwestii, w których Unia przyjęła przepisy, w szczególności w obszarze polityki społecznej i transportu. W związku z tym Rada przyjęła decyzję (2014/346/UE)⁵ w sprawie stanowiska, które zostanie przyjęte w imieniu Unii Europejskiej podczas 103. sesji Międzynarodowej Konferencji Pracy w odniesieniu do poprawek z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu, zapewniając tym samym poparcie Unii dla ich zatwierdzenia.

Poprawki zatwierdzono na 103. sesji Międzynarodowej Konferencji Pracy w Genewie w dniu 11 czerwca 2014 r. Wszystkie państwa członkowskie UE zagłosowały za ich zatwierdzeniem. Dwa zestawy poprawek dotyczą zarówno obowiązkowych postanowień (część A przepisy i normy) oraz nieobowiązkowych postanowień (część B wytyczne)⁶ w kodeksie Konwencji o pracy na morzu. Obejmują one правило 2.5 (repatriacja) w Tytule 2 dotyczącym warunków zatrudnienia oraz правило 4.2 (odpowiedzialność finansowa armatorów) w Tytule 4 dotyczącym ochrony zdrowia, opieki medycznej, zabezpieczenia społecznego i ochrony socjalnej.

Zmienione obowiązkowe postanowienia mają na celu zapewnienie skutecznego systemu zabezpieczenia finansowego, który:

- (1) chroni prawa marynarzy w przypadku pozostawienia (poprawka do przepisu 2.5). Poprawka ta usprawnia system zabezpieczenia finansowego stosowany w przypadku, gdy armator nie pokrył kosztów repatriacji marynarzy, co już uwzględniono w

³ W listopadzie 2001 r. Zgromadzenie IMO przyjęło dwie wytyczne dotyczące zabezpieczenia finansowego na pokrywanie roszczeń marynarzy w przypadku pozostawienia, szkody na osobie i śmierci: <http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/JointIMOILOWWorkingGroupsOnSeafarerIssues/Pages/IMOILOWGLiabilityCompensationForDeathAbandonment.aspx>.

⁴ Baza danych zawierająca zgłoszone przypadki pozostawienia marynarzy. Zob. <http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home> Dane w niej zawarte dotyczą statków zgłoszonych jako pozostawione po dniu 1 stycznia 2004 r.

⁵ Decyzja Rady 2014/346/UE z dnia 26 maja 2014 r. (Dz.U. L 172 z 12.6.2014, s. 28).

⁶ Państwa, które ratyfikują Konwencję o pracy na morzu, mają obowiązek przyjąć przepisy krajowe lub wprowadzić inne środki w celu zapewnienia, aby zasady i prawa określone w przepisach zostały wdrożone w sposób przewidziany w normach w części A kodeksu (lub w sposób zasadniczo równoważny). Wytyczne nie są obowiązkowe i nie podlegają kontroli przez państwo portu, od rządów wymaga się jednak, aby należycie uwzględniały ich treść przy wykonywaniu swoich obowiązków, co jest weryfikowane przez system nadzorczy MOP.

prawidło 2.5 ust. 2. Poprawka uwzględnia dwie nowe sytuacje: w przypadku gdy armator nie zapewnił marynarzowi pokrycia niezbędnych kosztów utrzymania i wsparcia; lub w przypadku gdy armator w inny sposób jednostronnie zerwał więzi łączące go z marynarzem, m.in. nie wypłacając wynagrodzenia umownego za okres co najmniej dwóch miesięcy. Poprawka przewiduje również wymogi mające na celu stworzenie szybkiego i skutecznego systemu zabezpieczenia finansowego, aby pomagać marynarzom na statkach podnoszących banderę państwa członkowskiego w przypadku pozostawienia;

- (2) określa minimalne wymogi, aby system zabezpieczenia finansowego zapewniał odszkodowanie w związku z roszczeniami umownymi z tytułu śmierci lub długotrwałej niepełnosprawności marynarzy spowodowanej obrażeniem, chorobą lub ryzykiem związanymi z wykonywaną pracą (poprawka do prawidła 4.2).

Poprawki te udoskonalają zatem i rozszerzają obowiązujący system ochrony marynarzy; sprawiają, że procedury odszkodowawcze będą łatwiejsze i skuteczniejsze; oraz zakładają obowiązek posiadania na pokładzie statku dokumentacji dowodowej potwierdzającej istnienie systemu zabezpieczenia finansowego.

Te poprawki do Konwencji o pracy na morzu weszły w życie w dniu 18 stycznia 2017 r. w odniesieniu do 18 państw członkowskich⁷. Przewiduje się, że w Niderlandach poprawki wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2018 r.⁸. Włochy i Litwa odroczyły wejście w życie poprawek do dnia 18 stycznia 2018 r.⁹. Jeśli chodzi o cztery państwa członkowskie, które ratyfikowały Konwencję o pracy na morzu po zatwierdzeniu poprawek, Słowenia przyjęła już poprawki, które wejdą w życie z dniem 3 sierpnia 2017 r. Natomiast Rumunia, Estonia i Portugalia muszą jeszcze przedłożyć formalne oświadczenie o przyjęciu. Oczekuje się, że nastąpi to w nadchodzących miesiącach¹⁰.

W dniu 5 grudnia 2016 r. partnerzy społeczni w sektorze transportu morskiego, tj. Stowarzyszenia Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) oraz Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF), zawarli umowę w celu zmiany zawartej przez nich umowy wdrażającej Konwencję o pracy na morzu z 2006 r., stanowiącej załącznik do dyrektywy 2009/13/WE, aby uwzględnić w niej poprawki do konwencji wprowadzone w 2014 r. Umowa ta powieliła treść wszystkich obowiązkowych postanowień zawartych w poprawkach wprowadzonych do Konwencji o pracy na morzu w 2014 r.

⁷ http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11301:0::NO::P11301_INSTRUMENT_AMENDMENT_ID:3256971

⁸ Niderlandy stwierdziły, że poprawki będą dla nich wiążące dopiero po późniejszej wyrażonej notyfikacji ich przyjęcia na mocy art. XV ust. 8 lit. a) konwencji. Postąpiły tak, aby odroczyć przyjęcie poprawek i wdrożyć je za pomocą prawa niderlandzkiego, jako że Niderlandy ogłosiły, że przewidują, że poprawki wejdą w życie w dniu 1 stycznia 2018 r. Zob. https://www.ilent.nl/english/merchant_shipping/crew/legislation/amendments_mlc_2014/

⁹ Skorzystały one z możliwości przewidzianej w art. XV, ust. 8 lit. b) konwencji.

¹⁰ Uwaga ogólna, Raport Komitetu Ekspertów ds. Stosowania Konwencji i Zaleceń, s. 577: W niektórych przypadkach pojawiły się wątpliwości co do sposobu, w jaki członkowie, których ratyfikację zarejestrowano między zatwierdzeniem a wejściem w życie poprawek, mogą przyjmować poprawki do kodeksu przyjęte na mocy art. XV Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (...) Komitet zauważa, że w międzyczasie Biuro poinformowało wszystkich tych członków, że mogą przyjąć poprawki przez skierowanie formalnego oświadczenia w tym celu do Dyrektora Generalnego. Zob. [http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/P/09661/09661\(2017-106-1A\).pdf](http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/P/09661/09661(2017-106-1A).pdf) W przypadku Rumunii, Estonii i Portugalii Konwencja o pracy na morzu weszła w życie odpowiednio w dniach 24 listopada 2016 r., 5 maja 2017 r. i 12 maja 2017 r., lecz poprawki wejdą w życie, kiedy kraje te złożą oświadczenie w sprawie ich przyjęcia. Niemniej jednak, jako że kraje te głosowały za przyjęciem poprawek, oczekuje się, że w nadchodzących miesiącach złożą one oświadczenie w sprawie przyjęcia.

W dniu 12 grudnia 2016 r. ECSA i ETF zwróciły się do Komisji o wdrożenie ich umowy w drodze wniosku w sprawie decyzji Rady zgodnie z art. 155 ust. 2 TFUE. Niniejszy wniosek stanowi odpowiedź na tę prośbę.

Komisja przedkłada wniosek w celu dostosowania dyrektywy 2009/13/WE oraz załączonej do niej umowy do wprowadzonych przez MOP w 2014 r. obowiązkowych poprawek do Konwencji o pracy na morzu. Poprawi to warunki zatrudnienia, zdrowie i bezpieczeństwo oraz ochronę socjalną marynarzy na pokładzie statków podnoszących banderę państwa członkowskiego UE.

Wniosek ma również na celu zapewnienie skutecznego egzekwowania wprowadzonych przez MOP w 2014 r. obowiązkowych poprawek do Konwencji o pracy na morzu w całej UE poprzez zastosowanie dyrektywy o egzekwowaniu dotyczącej obowiązków państwa bandery (dyrektywa 2013/54/UE)¹¹. Niniejsza dyrektywa ustanawia zasady, aby państwa członkowskie:

- skutecznie wywiązywały się ze swoich zobowiązań jako państwa bandery, jeśli chodzi o wdrażanie odpowiednich części Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (tj. części o treści uznawanej za odpowiadającą postanowieniom w załączniku do dyrektywy 2009/13/WE); oraz
- stworzyły szczególne systemy monitorowania zgodności z przepisami i prowadzenia procedur składania skarg na pokładzie statku i na lądzie.

Po zmianie załącznika do dyrektywy 2009/13/WE w drodze niniejszego wniosku środki monitorowania określone w dyrektywie 2013/54/UE będą miały również zastosowanie do poprawek wprowadzonych w 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu, bez konieczności wprowadzania zmian do tej ostatniej dyrektywy.

• **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Wniosek jest zgodny z działaniami Komisji na rzecz ustanowienia sprawiedliwego i prawdziwie ogólnoeuropejskiego rynku pracy, który zapewni pracownikom odpowiedni poziom ochrony i zagwarantuje im dostęp do trwałych miejsc pracy¹². Obejmuje on zapewnienie bezpieczeństwa i higieny pracy, czas pracy, ochronę socjalną oraz uprawnienia związane z umową o pracę. Komisja, dążąc do prowadzenia zintegrowanej polityki morskiej dla UE, również w pełni popiera „dialog społeczny na temat włączenia konwencji MOP dotyczącej standardów pracy na morzu do prawodawstwa Wspólnoty”¹³.

Niniejszy wniosek wspiera bezpieczeństwo na morzu w inny sposób. Ochrona pozostawionych marynarzy przez oferowanie im repatriacji, wsparcia i pokrycia kosztów utrzymania oraz zapłatę zaległego wynagrodzenia może przyczynić się do zapobiegania wypadkom obejmującym statki i załogi, ponieważ w takich sytuacjach marynarze nie będą

¹¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE z dnia 20 listopada 2013 r. dotycząca pewnych obowiązków państwa bandery w zakresie zgodności z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r. oraz jej egzekwowania (Dz.U. L 329 z 10.12.2013, s. 1-4).

¹² Orędzie przewodniczącego Jeana-Claude’a Junckera o stanie Unii w Parlamencie Europejskim z dnia 9 września 2015 r.

¹³ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej (COM(2007) 0575 final, s. 9).

musieli pozostawać na pokładzie statków pozostawionych w portach, dopóki uzyskają możliwość repatriacji lub zostanie im wypłacone zaległe wynagrodzenie. Nie będą oni również pozostawiani na dryfujących statkach bez paliwa lub podstawowej żywności i wody.

Bardziej solidny system zabezpieczenia finansowego w przypadkach pozostawienia, śmierci i długotrwałej niepełnosprawności marynarzy odciąży porty europejskie i społeczności przybrzeżne, które obecnie udzielają pomocy poszkodowanym marynarzom i ich rodzinom.

Niniejszy wniosek uzupełnia działania mające na celu skuteczniejsze wdrażanie Konwencji o pracy na morzu poprzez wykorzystanie szczególnych systemów monitorowania i rozpatrywania procedur składania skarg na pokładzie statku i na lądzie, określonych w dyrektywie 2013/38/UE¹⁴ o egzekwowaniu dotyczącej kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. W tej dyrektywie włączono Konwencję o pracy na morzu z 2006 r. do zbioru konwencji, których wdrażanie jest sprawdzane przez organy państw członkowskich w ich portach. Gwarantuje to, że traktowanie statków podnoszących banderę państwa, które nie ratyfikowało konwencji, oraz ich załóg nie będzie bardziej korzystne niż traktowanie statków podnoszących banderę państwa, które ratyfikowało konwencję, oraz ich załóg. Wprowadzone w 2014 r. poprawki do Konwencji o pracy na morzu podlegają już tej dyrektywie, jako że ma ona zastosowanie do konwencji oraz wszystkich jej poprawek.

Wniosek uzupełnia dyrektywę 2015/1794/UE¹⁵, która obejmuje marynarzy zakresem pięciu dyrektyw dotyczących prawa pracy (w sprawie ochrony pracowników na wypadek niewypłacalności pracodawcy, informowania i konsultowania pracowników, ustanowienia europejskiej rady zakładowej, zwolnień grupowych oraz przejęć przedsiębiorstw), zwiększając tym samym ich prawa pracownicze i przyznając im takie same prawa jak pracownikom na lądzie.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Dla Europy transport morski od wieków stanowił katalizator rozwoju gospodarczego i dobrobytu. Transport morski towarów i pasażerów sprzyja handlowi wewnątrzunijnemu i międzynarodowemu oraz promuje kontakty między wszystkimi narodami europejskimi, obywatelami i turystami. Coraz bardziej dający się odczuć brak fachowców, oficerów i marynarzy niesie ze sobą ryzyko utraty masy krytycznej zasobów ludzkich, dzięki której możliwe jest w ogóle utrzymanie konkurencyjności europejskiej gospodarki morskiej. Niniejszy wniosek przyczyni się do osiągnięcia celu, jakim jest wspieranie, w ramach strategii transportu morskiego do 2018 r.¹⁶, „działań Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO) podejmowanych na rzecz sprawiedliwego traktowania marynarzy, tak aby między innymi wytyczne w zakresie postępowania z marynarzami w sytuacjach wypadków morskich, w przypadku porzucenia, uszkodzenia ciała czy śmierci marynarza, a także warunki przyznawania urlopu na lądzie były odpowiednio wdrażane w UE i na świecie”. Powinno to zwiększyć atrakcyjność zawodów związanych z morzem dla Europejczyków.

¹⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/38/UE z dnia 12 sierpnia 2013 r. zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 218 z 14.8.2013, s. 1).

¹⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1794 z dnia 6 października 2015 r. zmieniająca dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/94/WE, 2009/38/WE i 2002/14/WE oraz dyrektywy Rady 98/59/WE i 2001/23/WE w odniesieniu do marynarzy (Dz.U. L 263 z 8.10.2015, s. 1).

¹⁶ Komunikat 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., COM(2009) 8 final, sekcja 3.

Wniosek przyczyni się do sprawiedliwszych warunków konkurencji dla tych armatorów w unijnym sektorze transportu morskiego, którzy przestrzegają praw marynarzy i często znajdują się w niekorzystnej sytuacji ze względu na działalność statków niespełniających norm.

Wykonanie umowy partnerów społecznych za pośrednictwem prawa UE jest również zgodne ze zobowiązaniem Komisji to promowania międzybranżowego i sektorowego dialogu społecznego na poziomie UE, co wyrażono we wspólnym oświadczeniu „Nowy początek dialogu społecznego”¹⁷, podpisanym w dniu 27 czerwca 2016 r. przez partnerów społecznych UE, prezydencję Rady i Komisję.

Umowa ta stanowi pozytywny przykład, w jaki sposób partnerzy społeczni wspierają realizację stworzonego przez Komisję programu lepszego stanowienia prawa przez aktualizowanie prawa UE i dbanie o to, aby było ono adekwatne do swojego celu¹⁸.

Odzwierciedla również zasadę europejskiego filaru praw socjalnych¹⁹ dotyczącą dialogu społecznego i zaangażowania pracowników, zgodnie z którą „należy zachęcać [partnerów społecznych] do negocjowania i zawierania układów zbiorowych w sprawach, które ich dotyczą, z poszanowaniem ich autonomii i prawa do podejmowania działań zbiorowych. W stosownych przypadkach porozumienia zawarte między partnerami społecznymi należy realizować na poziomie Unii i jej państw członkowskich”. Uwzględnia również inne szczególne zasady i prawa określone przez europejski filar praw socjalnych takie jak wynagrodzenie, zdrowie, bezpieczne i odpowiednio dostosowane środowisko pracy oraz ochrona danych, jak również ochrona socjalna.

Ogólnie niniejszy wniosek przyczynia się do pełnego uwzględnienia celów zrównoważonego rozwoju w europejskich ramach politycznych, zgodnie ze zobowiązaniem podjętym w komunikacie Komisji „Kolejne kroki w kierunku zrównoważonej przyszłości Europy: Europejskie działania na rzecz zrównoważonego rozwoju”²⁰.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Artykuł 155 ust. 2 stanowi podstawę prawną niniejszego wniosku.

Artykuł 155 ust. 2 TFUE stanowi, że „[w]ykonywanie umów zbiorowych zawartych na poziomie Unii odbywa się bądź zgodnie z procedurami i praktykami właściwymi dla partnerów społecznych i państw członkowskich, bądź, w dziedzinach podlegających artykułowi 153, na wspólne żądanie stron-sygnatariuszy, w drodze decyzji Rady na wniosek Komisji. Parlament Europejski jest informowany. Rada stanowi jednomyślnie, gdy dana umowa zawiera jedno lub więcej postanowień dotyczących jednej z dziedzin, w których zgodnie z artykułem 153 ustę 2 wymagana jest jednomyślność”.

¹⁷ Nowy początek dialogu społecznego – oświadczenie prezydencji Rady Unii Europejskiej, Komisji Europejskiej i europejskich partnerów społecznych, 27 czerwca 2016 r.

¹⁸ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Program UE – lepsze wyniki dzięki lepszemu stanowieniu prawa, COM(2015) 215 final.

¹⁹ SWD(2017) 201 final.

²⁰ COM(2016) 739 final.

Pierwsza poprawka do umowy partnerów społecznych w zakresie systemu zabezpieczenia finansowego w przypadku pozostawienia marynarza uwzględnia zarówno zdrowie i bezpieczeństwo, jak i warunki pracy, jest zatem objęta art. 153 ust. 1 lit. a) dotyczącym polepszania w szczególności środowiska pracy w celu ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników oraz lit. b) dotyczącym warunków pracy.

Druga poprawka dotycząca wymogów, jakie musi spełniać system zabezpieczenia finansowego, aby zapewnić odszkodowanie w przypadku śmierci lub długotrwałej niepełnosprawności marynarza w wyniku obrażeń, choroby lub ryzyka związanych z wykonywaną pracą, jest objęta art. 153 ust. 1 lit. c) dotyczącym zabezpieczenia społecznego i ochrony socjalnej pracowników.

Jako że jest to obszar wymagający jednomyślności zgodnie z art. 153 ust. 2, akapit drugi, Rada będzie musiała podjąć jednomyślną decyzję w tej sprawie.

- **Pomocniczość**

Niniejszy wniosek zapewnia, aby prawo UE i Konwencja o pracy na morzu były spójne oraz aby wprowadzone w 2014 r. poprawki do konwencji były należycie egzekwowane w całej UE poprzez stosowanie dyrektywy 2013/54/UE dotyczącej obowiązków państwa bandery. Celu tego nie można osiągnąć za pomocą przepisów krajowych, ponieważ zmian do obowiązujących przepisów UE można dokonać jedynie na szczeblu UE.

Ponadto należy równo traktować floty i porty UE oraz floty spoza UE. Ponadto Rada formalnie określiła w decyzji Rady 2014/346/UE, że „część przepisów wynikających z konwencji i poprawki wchodzi w zakres kompetencji Unii i dotyczą kwestii, w odniesieniu do których Unia przyjęła przepisy”.

Wniosek przyczyni się do zastosowania obowiązkowych poprawek do Konwencji o pracy na morzu w tym samym czasie i w ten sam sposób we wszystkich państwach członkowskich. Jest konieczne, aby zagwarantować wspomniane wyżej równe warunki działania dla wszystkich flot i portów UE. Wniosek może ograniczyć negatywne skutki dla unijnych państw portu, jako że mniej przypadków będzie objętych zakresem normy A.2.5 ust. 5 lit. a) załącznika do dyrektywy 2009/13/WE. Na mocy tego ustępu, jeżeli armator nie zorganizuje repatriacji marynarza, musi to uczynić unijne państwo bandery. Jeżeli również to państwo tego nie uczyni, państwo, z którego ma nastąpić powrót marynarza, lub państwo, którego marynarz jest obywatelem, mogą zorganizować jego repatriację, a następnie odzyskać koszty od unijnego państwa bandery.

W przypadku państw członkowskich, które nie są lub jeszcze nie są związane poprawkami (państwa członkowskie, które nie ratyfikowały Konwencji o pracy na morzu²¹ lub muszą jeszcze przedłożyć formalne oświadczenie o przyjęciu²²), działania UE przyniosłyby korzyść, jaką byłoby stosowanie umowy do armatorów posiadających statki podnoszące ich banderę, dzięki czemu poprawiłyby się warunki pracy marynarzy oraz ochrona socjalna marynarzy na pokładzie tych statków i ich rodzin.

Wniosek ma również wartość dodaną dla państw członkowskich, które ratyfikowały Konwencję o pracy na morzu, w których poprawki weszły już w życie i które są w związku z

²¹ Austria, Republika Czeska i Słowacja.

²² Rumunia, Portugalia i Estonia.

tym nimi związane. Dostosuje on zakres poprawek wprowadzonych w 2014 r. i zakres dyrektywy 2009/13/WE, włączy poprawki w zakres dyrektywy 2013/54/UE o egzekwowaniu dotyczącej obowiązków państw bandery oraz – w uzupełnieniu systemu nadzoru Konwencji o pracy na morzu – w przewidziany w prawie UE system nadzoru i monitorowania, w tym jurysdykcję Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Zapewni to lepszą ochronę marynarzy i powinno zwiększyć wypełnianie nowych wymogów przez państwa członkowskie i armatorów.

- **Proporcjonalność**

Zasada proporcjonalności jest spełniona, ponieważ zakres wniosku został ściśle ograniczony do transpozycji do prawa UE zaktualizowanych obowiązkowych minimalnych norm zawartych we wprowadzonych w 2014 r. poprawkach do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.

Wniosek pozostawia państwom członkowskim UE możliwości zachowania lub przyjęcia norm korzystniejszych dla pracowników oraz uwzględnienia szczególnych właściwości ich uwarunkowań krajowych. W efekcie wniosek pozostawia zatem miejsce na elastyczność w kwestii wyboru faktycznych środków wykonawczych.

- **Wybór instrumentu**

Wybrany instrumentem jest dyrektywa. Terminu „decyzja” w art. 155 ust. 2 TFUE użyto w jego ogólnym rozumieniu, aby umożliwić wybór instrumentu legislacyjnego zgodnie z art. 288 TFUE. Do Komisji należy wybór najwłaściwszego z trzech wiążących instrumentów określonych w wymienionym artykule (rozporządzenie, dyrektywa lub decyzja).

Artykuł 296 TFUE stanowi, że „[j]eżeli Traktaty nie przewidują rodzaju przyjmowanego aktu, instytucje dokonują wyboru, jakiego rodzaju akt ma w danym przypadku zostać przyjęty, w poszanowaniu obowiązujących procedur oraz zasady proporcjonalności”.

W tym przypadku Komisja uważa, że dyrektywa jest najbardziej odpowiednim instrumentem, ponieważ będzie zmieniała inną dyrektywę (dyrektywę 2009/13/WE), a umowa partnerów społecznych zawiera prawa i obowiązki, które państwa członkowskie muszą transponować do prawa krajowego.

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny ex post/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Nie przeprowadzono oceny obowiązującej dyrektywy 2009/13/WE, ponieważ termin transpozycji upłynął w dniu 20 sierpnia 2014 r., a ocena zgodności transpozycji nie została zakończona²³.

²³ Obecnie otwartych jest jeszcze osiem postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego polegającego na niedopełnieniu obowiązku zgłoszenia środków transpozycji (Grecja, Włochy, Łotwa, Litwa, Polska, Portugalia, Słowacja i Słowenia), które to postępowania są rozpatrywane.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

W przypadku gdy partnerzy społeczni zwracają się do Komisji, aby przedstawiła wniosek w sprawie decyzji Rady wdrażającej ich umowę zgodnie z art. 155 TFUE, należy stosować zasady lepszego stanowienia prawa bez uszczerbku dla roli i autonomii, jakie powierza im TFUE, obowiązku Komisji polegającego na ułatwianiu ich dialogu lub potrzeby ogólnej przejrzystości.

Ze względu na przejrzystość procesu, fakt, że partnerzy społeczni tej umowy reprezentują pracodawców i pracowników w tym sektorze, oraz rolę, jaką powierzono partnerom społecznym w art. 155 TFUE, nie przeprowadzono dodatkowych konsultacji publicznych²⁴.

- **Ocena skutków**

Wniosek dostosuje zakres wprowadzonych przez MOP w 2014 r. obowiązkowych poprawek do zakresu dyrektywy 2009/13/WE, która wyklucza przewidzianą w art. II ust. 6 Konwencji o pracy na morzu możliwość niestosowania niektórych postanowień kodeksu, kiedy właściwy organ uzna, że ich zastosowanie nie byłoby rozsądne lub praktyczne, w odniesieniu do statków o tonażu brutto mniejszym niż 200 ton, nieodbywających rejsów międzynarodowych, w zakresie, w jakim dana kwestia regulowana jest odmiennie przez prawo krajowe²⁵.

Niemniej jednak uznaje się, że te skutki będą ograniczone, ponieważ:

- Według bazy danych Konwencji o pracy na morzu²⁶ do tej pory żadne z państw członkowskich, które ratyfikowały konwencję i w których wprowadzone przez MOP w 2014 r. poprawki weszły już w życie, nie zgłosiło MOP krajowych ustaleń dotyczących tych poprawek.
- Subiektywny zakres odstępstwa jest bardzo ograniczony, ponieważ odstępstwo dotyczy jedynie statków o tonażu brutto mniejszym niż 200 ton, odbywających rejsy krajowe.
- Dotychczas niektóre państwa, które ratyfikowały konwencję, skorzystały z tego odstępstwa, głównie w związku z niektórymi postanowieniami Tytułu III Konwencji o pracy na morzu dotyczącymi zakwaterowania. Jako że wprowadzone przez MOP w 2014 r. poprawki dotyczą ochrony podstawowych praw minimalnych (repatriacji, podstawowych potrzeb marynarzy obejmujących wyżywienie i zakwaterowanie oraz zapłaty zaległego wynagrodzenia za okres do 4 miesięcy) oraz odszkodowania w przypadku najpoważniejszych wypadków, którym może ulec marynarz w związku z wykonywanym zawodem (śmierci lub długotrwałej niepełnosprawności), trudno będzie uzasadnić zastosowanie odstępstwa w takich przypadkach.

²⁴ http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/tool_7_en.htm

²⁵ Art. II ust. 6: Tam, gdzie właściwa władza uzna, że nie byłoby rozsądne lub praktyczne zastosowanie pewnych elementów Kodeksu, o którym mowa w Artykule VI, ustęp 1, do danego statku lub konkretnej kategorii statków podnoszących banderę Członka, odpowiednie postanowienia Kodeksu nie będą miały zastosowania w zakresie, w którym dana kwestia regulowana jest odmiennie przez prawo krajowe bądź układy zbiorowe pracy lub inne dokumenty. Przyjęcie takiego stanowiska wymaga konsultacji z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy i może dotyczyć tylko statków o tonażu brutto mniejszym niż 200 ton, nieodbywających podróży międzynarodowych.

²⁶ <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/database-ratification-implementation/lang--en/index.htm>

- Potencjalne odstępstwa krajowe nie mogą stosować się do obowiązku posiadania dokumentów potwierdzających istnienie systemu zabezpieczenia finansowego na wypadek pozostawienia marynarzy, jako że obowiązek ten dotyczy jedynie statków, wobec których wymagane jest posiadanie morskiego certyfikatu pracy²⁷. Należy również pamiętać, że wprowadzone przez MOP w 2014 r. poprawki ulepszają i rozszerzają istniejący system ochrony, w ramach którego państwa członkowskie są już zobowiązane do nałożenia na wszystkie statki pływające pod ich banderą wymogu zapewnienia bezpieczeństwa finansowego umożliwiającego pokrycie kosztów repatriacji oraz odszkodowania w przypadku śmierci lub długotrwałej niepełnosprawności wynikłej z przyczyn zawodowych.
- Warunki dopuszczające odstępstwo (w tym od wymogu konsultacji z partnerami społecznymi) są stosunkowo surowe.
- Państwa członkowskie mają możliwość elastycznego monitorowania zastosowania nowych wymogów w odniesieniu do statków o tonażu brutto mniejszym niż 200, nieodbywających rejsów międzynarodowych, zgodnie z art. 3 ust. 2 dyrektywy 2013/54/UE, co umożliwia państwom członkowskim dostosowanie, zgodnie z art. II ust. 6 Konwencji o pracy na morzu, mechanizmów monitorowania, w tym inspekcji tak, aby uwzględniały szczególne warunki tych statków.

Wniosek włączy także poprawki wprowadzone przez MOP w 2014 r. w zakres dyrektywy 2013/54/UE o egzekwowaniu dotyczącej obowiązków państw bandery oraz – w uzupełnieniu systemu nadzoru Konwencji o pracy na morzu – w przewidziany w prawie UE system nadzoru i monitorowania, w tym jurysdykcję Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Powinno to doprowadzić do poprawy przestrzegania przepisów przez państwa członkowskie i armatorów.

Jako że niniejszy wniosek w innym wypadku prawdopodobnie nie będzie miał znaczących skutków gospodarczych, środowiskowych i społecznych w porównaniu ze scenariuszem odniesienia, nie przeprowadzono oceny skutków dla tego wniosku²⁸.

W scenariuszu odniesienia zakłada się, że państwa członkowskie UE, które ratyfikowały Konwencję o pracy na morzu, wdrożą poprawki z 2014 r., ponieważ poprawki albo już weszły w życie w tych państwach członkowskich w dniu 18 stycznia 2017 r. albo wkrótce to nastąpi. W związku z tym, jeżeli umowa partnerów społecznych nie zostanie przyjęta, wszystkie państwa członkowskie, które ratyfikowały konwencję, prawdopodobnie i tak będą stosowały poprawki z 2014 r., a tym samym wdrożą systemy ochrony na wypadek pozostawienia i odszkodowania z tytułu śmierci lub szkody na osobie marynarzy, a wdrożenie to będzie monitorowane przez system nadzoru MOP. System ten jest oparty na badaniu sprawozdań krajowych i obserwacji partnerów społecznych przez dwa organy MOP (Komitet Ekspertów ds. Stosowania Konwencji i Zaleceń oraz Komitet Trójstronny Międzynarodowej

²⁷ Zgodnie z prawidłem 5.1.3 Konwencji o pracy na morzu posiadanie morskiego certyfikatu pracy jest wymagane w przypadku statków o a) tonażu brutto 500 ton lub więcej, pływających w rejsach międzynarodowych; oraz b) tonażu brutto 500 ton lub więcej, podnoszących banderę danego Członka i operujących z portu, lub między portami, w innym kraju.

²⁸ Zgodnie z wytycznymi dotyczącymi lepszego stanowienia prawa (SWD(2015) 111 final) ocena skutków jest wymagana w przypadku inicjatyw, które mogą mieć znaczące skutki gospodarcze, środowiskowe lub społeczne. Zob. http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/docs/swd_br_guidelines_en.pdf

Konferencji Pracy ds. Stosowania Konwencji i Zaleceń). W przypadku braku wdrożenia poprawek system ten nie zapewnia jednak mechanizmu sądowego takiego jak zapewniany przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

Nowe wymogi zapobiegą nieszczęśliwym sytuacjom, w których marynarze są pozostawiani na zakotwiczonych statkach lub statkach w porcie przez długi okres, ponieważ armatorzy porzucają swoje załogi, nie wypłacając im wynagrodzenia ani nie organizując im repatriacji. Szacuje się, że liczba czynnych marynarzy w nadmorskich państwach członkowskich UE w 2010 r. i Norwegii wynosi 254 119²⁹. Zgodnie z bazą danych MOP dotyczącą pozostawienia marynarzy od 2004 r. pozostawiono 192 statki handlowe, z czego 21 pływało pod banderą UE. W 2016 r. pozostawiono 20 statków handlowych, a do dnia 30 maja 2017 r. wyjaśniono tylko osiem przypadków. Spośród tych 20 statków pozostawionych w 2016 r. cztery pływały pod banderą UE z łącznie 45 pozostawionymi marynarzami. Niektóre niewyjaśnione przypadki miały miejsce nawet w 2006 r. W przeszłości pozostawiani marynarze niechętnie opuszczali statek, dopóki nie został on sprzedany w drodze licytacji sądowej, aby pokryć zaległe roszczenia, w tym roszczenia z tytułu niewypłaconego wynagrodzenia. Obecnie wypłata takich roszczeń będzie przyspieszona dzięki systemowi zabezpieczenia finansowego. Ponadto przyspieszona zostanie wypłata zaległych roszczeń wobec marynarzy lub ich rodzin w przypadku śmierci lub długotrwałej niepełnosprawności wynikającej z wykonywanej przez nich pracy. Pozwoli to uniknąć długich opóźnień w płatnościach i biurokratycznych procedur, na które często narażeni są marynarze lub ich rodziny.

Poprawa ochrony pozostawionych marynarzy przyniesie również korzyści wszystkim władzom portowym w UE, ponieważ dzięki niej zmniejszy się liczba problematycznych przypadków pozostawienia. Według bazy danych MOP dotyczącej pozostawienia marynarzy, w 2016 r. w portach UE pozostawiono pięć statków handlowych z 58 marynarzami.

Niemniej jednak według Konwencji o pracy na morzu (art. XV ust. 13 lit. a)) kontrola państwa portu krajów, które ratyfikowały konwencję i przyjęły poprawki, ma również zastosowanie do krajów, które jej nie ratyfikowały, oraz krajów, które ratyfikowały konwencję, lecz nie są związane poprawkami. To oznacza, że statki podnoszące banderę państw członkowskich UE, które ratyfikowały konwencję, lecz które nie są jeszcze związane poprawkami z 2014 r., jak również państw członkowskich UE, które nie ratyfikowały konwencji, będą podlegały inspekcji przez władze portowe państw, które ratyfikowały konwencję, jeżeli nie spełniają wymogów określonych w poprawkach.

Ze względu na przewidywany rozwój sytuacji w scenariuszu odniesienia dyrektywa Rady nie miałaby zatem znaczących skutków dla żadnego z 22 państw członkowskich, które ratyfikowały konwencję i w których poprawki weszły już w życie w dniu 18 stycznia 2017 r. lub wkrótce wejdą w życie, ani dla trzech państw członkowskich nieposiadających dostępu do morza, które nie ratyfikowały Konwencji o pracy na morzu (Austria, Republika Czeska i Słowacja).

Zastosowanie przepisów określonych w niniejszym wniosku nie zwiększy kosztów monitorowania dla państw członkowskich, które ratyfikowały konwencję, jako że mają one obowiązek ponosić te koszty, ponieważ ratyfikowały Konwencję o pracy na morzu i poprawki do niej. A ze względu na fakt, że państwa członkowskie, które nie ratyfikowały konwencji, są

²⁹ Badanie dotyczące zatrudnienia marynarzy z UE. Sprawozdanie końcowe. DG MOVE, 2011.
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2011-05-20-seafarers-employment.pdf>

państwami nieposiadającymi dostępu do morza, ani żadnej floty w chwili obecnej, przewiduje się, że nie poniosą one kosztów monitorowania na skutek niniejszego wniosku.

Jeśli chodzi o możliwe koszty monitorowania w przypadku statków o tonażu brutto mniejszym niż 200 ton, nieodbywających rejsów międzynarodowych, art. 3 ust. 2 dyrektywy 2013/54/UE umożliwia państwom członkowskim dostosowanie swoich mechanizmów monitorowania, w tym inspekcji, tak, aby uwzględnić te szczególne uwarunkowania.

- *Reprezentatywność partnerów społecznych UE w sektorze transportu morskiego*

Oceniając wniosek partnerów społecznych UE dotyczący włączenia ich umowy do prawa UE na mocy art. 155 TFUE, Komisja bada ich reprezentatywność oraz mandat w przedmiotowej dziedzinie. Stanowi to gwarancję, że wniosek jest zgodny z postanowieniami TFUE, a umowa może liczyć na szerokie poparcie wśród podmiotów faktycznie nią zainteresowanych.

Zgodnie z art. 1 decyzji Komisji 98/500/WE³⁰ partnerzy społeczni na szczeblu europejskim:

- a) odnoszą się do poszczególnych sektorów lub kategorii i są zorganizowani na szczeblu europejskim;
- b) składają się z organizacji, które same są integralną i uznaną częścią struktur partnerów społecznych państw członkowskich, posiadają zdolność do negocjowania układów i reprezentują kilka państw członkowskich; oraz
- c) mają właściwe struktury, aby zapewnić ich skuteczne uczestnictwo w pracach Komitetów Dialogu (Sektorowego)”.

Warunki powinny być spełnione w chwili podpisywania umowy.

Niniejsza umowa dotyczy warunków pracy w transporcie morskim, które leżą w gestii sektorowego komitetu ds. dialogu społecznego w sektorze transportu morskiego. Partnerami społecznymi w Komitecie są: Stowarzyszenia Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) reprezentujące pracodawców oraz Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF) reprezentująca pracowników.

W dniu 30 czerwca 2016 r. Europejska Fundacja na rzecz Poprawy Warunków Życia i Pracy (Eurofound) opublikowała badanie, w którym przeanalizowała reprezentatywność ETF i ECSA jako partnerów społecznych w transporcie morskim na poziomie UE³¹.

Z wyjątkiem krajów nieposiadających dostępu do morza (Austria, Republika Czeska, Węgry i Słowacja) oraz Bułgarii, Łotwy, Rumunii i Polski ECSA³² ma członków we wszystkich państwach członkowskich UE (i w Norwegii)^{33,34}. Znaczna liczba marynarzy pochodzi z

³⁰ Decyzja Komisji 98/500/WE z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetów Dialogu Sektorowego promujących dialog między partnerami społecznymi na szczeblu europejskim (Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s. 27-28).

³¹ <https://www.eurofound.europa.eu/observatories/eurwork/comparative-information/representativeness-of-the-european-social-partner-organisations-maritime-transport>

³² ECSA jest stowarzyszeniem branżowym reprezentującym krajowe stowarzyszenia armatorów z UE i Norwegii. Według strony internetowej ECSA stowarzyszenie to reprezentuje niemal 99 % floty Europejskiego Obszaru Gospodarczego i około 20 % światowej floty.

³³ W Bułgarii sektorowa organizacja pracodawców, BSA, była powiązana z ECSA od 2007 do 2012 r., lecz następnie zrezygnowała z członkostwa.

Polski, jednak w Polsce działa jedynie bardzo mała liczba przedsiębiorstw armatorskich. Natomiast na Łotwie nie ma organizacji pracodawców związanych z tym sektorem. To oznacza, że jedynymi państwami członkowskimi, na które ECSA mogłaby realistycznie rozszerzyć swoją działalność, są Bułgaria i Rumunia.

Natomiast po stronie pracowników ETF ma 56 partnerów z 25 państw członkowskich, reprezentujących 64 % wszystkich związków zawodowych zaangażowanych w działalność powiązaną z sektorem. Spośród tych partnerów 52 jest zaangażowanych w sektorowe negocjacje zbiorowe. Według badania Eurofund ETF posiada partnerów sektorowych we wszystkich państwach członkowskich z działalnością związaną z sektorem.

To pozwala stwierdzić, że – na podstawie ich członkostwa – partnerzy społeczni, którzy podpisali umowę, są wiodącymi organizacjami partnerów społecznych w sektorze na szczeblu europejskim, są reprezentatywni dla sektora i że są zatem uprawnieni do wystąpienia do Komisji, aby wdrożyła ona umowę zgodnie z art. 155 TFUE.

- *Zgodność klauzul z prawem*

Komisja zbadała zgodność umowy z prawem. Przeanalizowała każdą klauzulę i nie stwierdziła sprzeczności z prawem UE. Umowa między partnerami społecznymi nie nakładałaby bezpośrednio na państwa członkowskie zobowiązań. Zobowiązania takie wynikałyby raczej z jej wykonania w drodze decyzji Rady, tzn. dyrektywy. Zakres i treść umowy dotyczy dziedzin wymienionych w art. 153 ust. 1 TFUE, jak określono w sekcji 2.

Umowa zawiera dwa zestawy poprawek załącznika do dyrektywy 2009/13/WE, które nie będą miały wpływu na obecne klauzule o nieobniżaniu poziomu ochrony zawarte w art. 3 dyrektywy.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Niniejszy wniosek wdraża postanowienia umowy między partnerami społecznymi. W takich przypadkach Komisja nie może zmieniać tekstu umowy, może go jedynie przyjąć lub odrzucić³⁵.

W większości postanowień umowy partnerów społecznych i poprawek z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu nie dokonuje się rozróżnienia pracowników z MŚP i innych pracowników. Postanowienia te mają zastosowanie do wszystkich statków powszechnie wykorzystywanych w działalności handlowej, innych niż statki wykorzystywane do połowu lub podobnych rodzajów działalności i statki o tradycyjnej budowie, takie jak statki typu dau i dżonki. Dyrektywa 2013/54/UE pozwala państwom członkowskim na dostosowanie mechanizmów monitorowania do szczególnych warunków, jakimi charakteryzują się statki o tonażu brutto poniżej 200 ton, nieodbywające rejsów międzynarodowych.

Umowa i poprawki z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu są mniej restrykcyjne w odniesieniu do MŚP, jeśli chodzi o obowiązek posiadania na pokładzie dokumentacji dowodowej potwierdzającej istnienie zabezpieczenia finansowego w celu pomocy

³⁴ Austria, Węgry i Słowacja zostały wykluczone z badania ze względu na brak działalności związanej z sektorem. Mimo istnienia (ograniczonej) działalności związanej z sektorem w Republice Czeskiej, w kraju tym nie stwierdzono obecności sektorowych organizacji pracodawców.

³⁵ http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/tool_7_en.htm

marynarzom na wypadek ich pozostawienia. Obowiązek ten stosuje się wyłącznie do statków, od których wymaga się posiadania morskiego certyfikatu pracy na podstawie prawa krajowego lub od których można zażądać posiadania takiego certyfikatu. Zgodnie z prawidłem 5.1.3 kodeksu do Konwencji o pracy na morzu, statki o tonażu brutto 500 ton lub więcej, odbywające rejsy międzynarodowe lub operujące między portami zagranicznymi oraz mniejsze statki, na wniosek armatora, mają obowiązek posiadania morskiego certyfikatu pracy.

- **Prawa podstawowe**

Cele wniosku są zgodne z Kartą praw podstawowych Unii Europejskiej, w szczególności z prawem chronionym na mocy art. 31 dotyczącego należytych i sprawiedliwych warunków pracy, który stanowi, że „[k]ażdy pracownik ma prawo do warunków pracy szanujących jego zdrowie, bezpieczeństwo i godność”.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Komisja będzie monitorować wdrożenie dyrektywy wdrażającej umowę.

Dyrektywa 2009/13/WE nie zawiera wymogów w zakresie oceny lub sprawozdawczości. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy zmieniającej dyrektywę 2009/13/WE nie przewiduje się wprowadzenia takich wymogów.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

W tym przypadku dokumenty wyjaśniające nie są konieczne.

- **Europejski Obszar Gospodarczy**

Wniosek dotyczy kwestii mającej znaczenie dla Europejskiego Obszaru Gospodarczego i powinien mieć do niego zastosowanie.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Artykuł 1

Niniejszy artykuł nadaje moc wiążącą umowie zawartej przez partnerów społecznych.

Artykuł 2

Niniejszy artykuł uwzględnia zmiany dyrektywy 2009/13/WE.

1) w akapicie pierwszym wprowadzono zmianę numeracji;

2) w akapicie drugim dodaje się nową normę A2.5.2 dotyczącą zabezpieczenia finansowego, zawierającą 14 ustępów.

- W *ustępie 1* określono cel proponowanej normy.
- W *ustępie 2* zdefiniowano pojęcie pozostawienia, w przypadku którego zapewniane będzie wsparcie z zabezpieczenia finansowego:
 - a) brak pokrycia kosztów repatriacji marynarza (jak już uznano w prawie 2.5 ust. 2 załącznika do dyrektywy 2009/13/WE);
 - b) brak pokrycia kosztów utrzymania i wsparcia (wyjaśniono w ust. 5);
 - c) każda inna sytuacja obejmująca jednostronne zerwanie więzi z marynarzem przez armatora, w tym brak zapłaty wynagrodzenia umownego za okres co najmniej dwóch miesięcy.

Litery b) i c) rozszerzają obowiązek zapewnienia zabezpieczenia finansowego tak, aby objąć nim dwa nowe rodzaje pozostawienia.

- W *ustępie 3* określono zobowiązanie państwa członkowskiego, jako państwa bandery, do zapewnienia, aby statki podnoszące jego banderę posiadały system zabezpieczenia finansowego. System ten może przyjmować różną postać, co określa państwo członkowskie po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy.
- W *ustępie 4* przedstawiono kryteria systemu zabezpieczenia finansowego przyjmowanego przez państwo bandery, w tym potrzebę zapewnienia pozostawionym marynarzom bezpośredniego dostępu, wystarczającej ochrony i przyspieszonej pomocy finansowej.
- W *ustępie 5* opisano najważniejsze aspekty pojęcia „konieczne pokrycie kosztów utrzymania i wsparcia”, o którym mowa w ust. 2 lit. b).
- W *ustępie 6* określono wymóg związany z posiadaniem na pokładzie statku dokumentacji dowodowej potwierdzającej istnienie zabezpieczenia finansowego w odniesieniu do statków, od których wymaga się posiadania morskiego certyfikatu pracy na podstawie prawa krajowego lub od których można tego wymagać.
- W *ustępie 7* wymieniono, jakie informacje należy podać w dokumentacji dowodowej, którą należy sporządzić w języku angielskim lub do której należy załączyć tłumaczenie na język angielski.
- W *ustępie 8* określono wymóg związany z przyspieszoną pomocą finansową (zob. ust. 4).
- W *ustępach 9 i 10*, dotyczących kryteriów „wystarczającej ochrony”, o których mowa w ustępie 4, określono szczegóły i zakres pomocy udzielanej w ramach systemu zabezpieczenia finansowego. Ustęp 9 dotyczy przepisu 2.5 załącznika do dyrektywy 2009/13/WE w odniesieniu do repatriacji. Ogranicza wypłatę zaległego wynagrodzenia i innych należności do okresu czterech miesięcy. W ustępie 10 przedstawiono szczegółowe informacje dotyczące pokrycia kosztów repatriacji w przypadkach pozostawienia.
- W *ustępie 11* określono obowiązek dostawcy zabezpieczenia finansowego polegający na powiadamianiu państwa bandery o wypowiedzeniu zabezpieczenia finansowego z przynajmniej 30-dniowym wyprzedzeniem.
- *Ustęp 12* przewiduje nabycie praw w drodze subrogacji przez dostawcę ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego.

- W *ustępie 13* wskazano, że niniejsza norma w żaden sposób nie narusza prawa regresu ubezpieczyciela lub dostawcy zabezpieczenia finansowego wobec stron trzecich.
- W *ustępie 14* wskazano, że prawa w ramach proponowanej normy pozostają bez uszczerbku dla wszelkich innych praw, roszczeń lub środków zaradczych przysługujących marynarzowi. Ponadto w ustępie tym umożliwiono przyjęcie postanowień dotyczących odliczenia kwot otrzymanych na podstawie wskazanej normy z innych źródeł, np. odszkodowania w odniesieniu do praw, roszczeń lub środków zaradczych w rozumieniu tej normy;

3) w akapicie trzecim zaproponowano zmianę obecnej numeracji normy A4.2, która staje się normą A4.2.1. Dodano w nim również siedem nowych ustępów (8 do 14) do normy A4.2.1 według nowej numeracji. Akapit ten opiera się na istniejącym wymogu zawartym w normie A4.2, ust. 1 lit. b). Zgodnie z tym wymogiem armatorzy mają obowiązek zapewnienia zabezpieczenia finansowego, aby zagwarantować odszkodowanie w przypadku śmierci lub długotrwałej niepełnosprawności marynarza z powodu obrażenia, choroby lub ryzyka związanych z pracą.

- W *ustępie 8* określono w lit. a) do e) minimalne wymagania, które należy zawrzeć w krajowych przepisach ustawowych i wykonawczych, aby system zabezpieczenia finansowego zapewniał odszkodowanie na mocy ust. 1 lit. b) obowiązującej normy A4.2 w odniesieniu do roszczeń umownych (jak określono w ust. 1 proponowanej nowej normy A4.2.2). Obejmują one obowiązek niezwłocznej wypłaty pełnej kwoty, z możliwością wypłaty zaliczek w przypadku, gdy trudno jest oszacować pełną kwotę odszkodowania.
- W *ustępie 9 i 10* opisano wymagania dotyczące powiadomienia marynarzy i państw bandery w przypadku, gdy zabezpieczenie finansowe armatora ulegnie wypowiedzeniu lub zakończeniu.
- W *ustępie 11* zawarto wymóg, zgodnie z którym statki mają obowiązek posiadania na pokładzie dokumentacji dowodowej potwierdzającej istnienie zabezpieczenia finansowego, wydanej przez dostawcę zabezpieczenia finansowego.
- W *ustępie 12* określono obowiązek dostawcy zabezpieczenia finansowego polegający na powiadamianiu państwa bandery o wypowiedzeniu zabezpieczenia finansowego z przynajmniej 30-dniowym wyprzedzeniem.
- W *ustępie 13* określono wymóg, zgodnie z którym zabezpieczenie musi pokrywać płatność wszystkich roszczeń umownych, które są nim objęte i które powstają w okresie ważności tego dokumentu.
- W *ustępie 14* wymieniono informacje wymagane w dokumentacji dowodowej potwierdzającej istnienie zabezpieczenia finansowego. Zawarto w nim również wymóg związany ze stosowaniem języka angielskiego w dokumencie;

4) akapitem czwartym dodaje się nową normę A4.2.2 dotyczącą traktowania roszczeń umownych, liczącą trzy ustępy.

- W *ustępie 1* wyjaśniono znaczenie pojęcia „roszczenia umowne, o których mowa w proponowanym ustępie 8 w normie A4.2 (po zmianie numeracji A4.2.1).
- W *ustępie 2* określono, jak system zabezpieczenia finansowego gwarantujący odszkodowanie w przypadku śmierci lub długotrwałej niepełnosprawności ze względów zawodowych może przybierać różną postać, o czym decyduje państwo

członkowskie po konsultacji z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy.

- W *ustępie 3* nałożono wymóg wprowadzenia rozwiązań w zakresie otrzymywania, rozpatrywania i bezstronnego rozstrzygania roszczeń umownych o odszkodowania, o których mowa w normie A4.2 (po zmianie numeracji A4.2.1), w ramach szybkich i sprawiedliwych procedur.

Wniosek

DYREKTYWA RADY

wdrażająca Umowę zawartą między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie zmiany dyrektywy Rady 2009/13/WE zgodnie z wprowadzonymi w 2014 r. poprawkami do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., zatwierdzonymi przez Międzynarodową Konferencję Pracy w dniu 11 czerwca 2014 r.

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 155 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 155 ust. 2 TFUE pracodawcy i pracownicy („partnerzy społeczni”) mogą wspólnie zażądać wykonania zawartych przez nich umów na poziomie Unii w drodze decyzji Rady na wniosek Komisji.
- (2) Dyrektywą Rady 2009/13/WE³⁶ wdrożono umowę zawartą przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), aby uwzględnić w prawie UE postanowienia opracowanej przez Międzynarodową Organizację Pracy (MOP) Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. w celu aktualizacji obowiązujących przepisów europejskich poprzez włączenie do nich norm Konwencji, które były korzystniejsze dla marynarzy. Dyrektywa miała na celu poprawę warunków pracy marynarzy, w szczególności, jeśli chodzi o umowy o pracę, czas pracy, repatriację, rozwój kariery i umiejętności, pomieszczenia socjalno-bytowe, zaopatrzenie w żywność i wyżywienie, ochronę zdrowia i bezpieczeństwa, opiekę medyczną i procedury składania skarg.
- (3) Po przeprowadzeniu spotkań z ekspertami międzynarodowymi MOP uruchomiła proces mający na celu zmianę konwencji, aby z jednej strony uwzględnić obawy dotyczące pozostawienia marynarzy oraz zabezpieczenia finansowego, a z drugiej – roszczenia związane ze śmiercią lub długoterminową niepełnosprawnością marynarzy. Na posiedzeniach w dniach od 7 do 11 kwietnia 2014 r. Specjalny Komitet Trójstronny, ustanowiony na mocy Konwencji o pracy na morzu, przyjął dwie poprawki dotyczące tych kwestii. Część zasad wprowadzonych poprawkami podlegała kompetencjom Unii i dotyczyła kwestii, w których Unia przyjęła przepisy, w szczególności w obszarze polityki społecznej i transportu. W związku z tym w dniu 26

³⁶ Dyrektywa 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/WE (Dz.U. L 124 z 20.5.2009, s. 30).

maja 2014 r. Rada przyjęła decyzję (2014/346/UE)³⁷ w sprawie stanowiska, które zostanie przyjęte w imieniu Unii Europejskiej podczas 103. sesji Międzynarodowej Konferencji Pracy. Stanowisko to zakładało poparcie dla zatwierdzenia poprawek do kodeksu Konwencji o pracy na morzu.

- (4) Poprawki zatwierdzono na 103. sesji Konferencji w Genewie w dniu 11 czerwca 2014 r. i weszły one w życie w dniu 18 stycznia 2017 r. Dotyczą one zapewnienia skutecznego systemu zabezpieczenia finansowego, aby (i) chronić prawa marynarzy w przypadku pozostawienia oraz (ii) zagwarantować odszkodowanie z tytułu roszczeń umownych dotyczących śmierci lub długoterminowej niepełnosprawności marynarzy wynikłych na skutek obrażeń, choroby lub ryzyka związanych z pracą. Udoskonalają one i optymalizują istniejący system ochrony marynarzy, w tym obowiązek posiadania na pokładzie dokumentacji dowodowej potwierdzającej istnienie systemu zabezpieczenia finansowego oraz rozszerzenia systemu w taki sposób, aby uwzględniał dwa nowe rodzaje pozostawienia. (Chodzi tu o sytuację, kiedy marynarz jest pozostawiony bez pokrycia koniecznych kosztów utrzymania i wsparcia lub kiedy armator jednostronnie zerwał więzi z marynarzem, w tym nie wypłacił wynagrodzenia umownego za okres co najmniej dwóch miesięcy.)
- (5) W dniu 5 grudnia 2016 r partnerzy społeczni w sektorze transportu morskiego, tj. Stowarzyszenia Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) oraz Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF), zawarli umowę w celu zmiany dyrektywy 2009/13/WE zgodnie z poprawkami wprowadzonymi w 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. W dniu 12 grudnia 2016 r. zwrócili się do Komisji o przedstawienie wniosku dotyczącego dyrektywy Rady na podstawie art. 155 ust. 2 TFUE, wdrażającej ich umowę.
- (6) Umowa partnerów społecznych powieliła treść wszystkich obowiązkowych postanowień zawartych w poprawkach wprowadzonych do Konwencji o pracy na morzu w 2014 r. Pierwsza poprawka, dotycząca systemu zabezpieczenia finansowego w przypadku pozostawienia marynarza, uwzględnia zarówno zdrowie i bezpieczeństwo, jak i warunki pracy, jest zatem objęta art. 153 ust. 1 lit. a) i b) TFUE. Druga poprawka dotycząca wymogów, jakie musi spełniać system zabezpieczenia finansowego, aby zapewnić odszkodowanie w przypadku śmierci lub długotrwałej niepełnosprawności marynarza w wyniku obrażeń, choroby lub ryzyka związanych z wykonywaną pracą, jest objęta art. 153 ust. 1 lit. c) dotyczącym zabezpieczenia społecznego i ochrony socjalnej pracowników. W związku z tym umowa dotyczy kwestii objętych art. 153 TFUE i może być wdrożona decyzją Rady na wniosek Komisji, zgodnie z art. 155 ust. 2. Do celów art. 288 Traktatu właściwym instrumentem do wykonania umowy jest dyrektywa.
- (7) Zgodnie z komunikatem Komisji z dnia 20 maja 1998 r.³⁸ w sprawie dostosowania i wspierania dialogu społecznego na poziomie Wspólnoty, Komisja oceniła reprezentatywny status stron sygnatariuszy i zgodność z prawem wszystkich klauzuli umowy.
- (8) Umowa partnerów społecznych z dnia 5 grudnia 2016 r. zmienia umowę z dnia 19 maja 2008 r. między ECSA a ETF w sprawie Konwencji o pracy na morzu,

³⁷ Decyzja Rady 2014/346/UE z dnia 26 maja 2014 r. w sprawie stanowiska, które zostanie przyjęte w imieniu Unii Europejskiej podczas 103. sesji Międzynarodowej Konferencji Pracy w odniesieniu do poprawek do kodeksu Konwencji o pracy na morzu (Dz.U. L 172 z 12.6.2014, s. 28).

³⁸ COM(1998) 322 final.

stanowiącą załącznik do dyrektywy 2009/13/WE, oraz włącza do dyrektywy wprowadzone przez MOP w 2014 r. poprawki do Konwencji o pracy na morzu, aby poprawić warunki pracy, zdrowie i bezpieczeństwo oraz ochronę socjalną marynarzy na pokładzie statków podnoszących banderę państwa członkowskiego UE.

- (9) Dzięki zmianie dyrektywy 2009/13/WE umowa partnerów społecznych z dnia 5 grudnia 2016 r. włączy obowiązkowe postanowienia zawarte we wprowadzonych przez MOP w 2014 r. poprawkach w zakres dyrektywy 2013/54/UE o egzekwowaniu dotyczącej obowiązków państw bandery oraz – w uzupełnieniu systemu nadzoru Konwencji o pracy na morzu – w przewidziany w prawie UE system nadzoru i monitorowania, w szczególności w system Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Powinno to doprowadzić do poprawy przestrzegania przepisów przez państwa członkowskie i armatorów.
- (10) Bez uszczerbku dla postanowień umowy dotyczących działań następczych i przeglądu ze strony partnerów społecznych na poziomie UE Komisja Europejska będzie monitorowała wdrożenie niniejszej dyrektywy i umowy.
- (11) Na wspólny wniosek partnerów społecznych państwa członkowskie mogą im powierzyć wykonanie niniejszej dyrektywy, z zastrzeżeniem, że państwa członkowskie zobowiązane są podjąć wszystkie konieczne działania, aby przez cały czas zagwarantować rezultaty, które ta dyrektywa zakłada.
- (12) Komisja poinformowała Parlament Europejski zgodnie z art. 155 ust. 2 TFUE, przesyłając mu tekst swojego wniosku dyrektywy, zawierającego umowę.
- (13) W niniejszej dyrektywie respektuje się prawa podstawowe i przestrzega się zasad uznanych w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej, w szczególności w jej art. 31.
- (14) Celem tej dyrektywy jest poprawa warunków pracy, zdrowia i bezpieczeństwa oraz ochrony socjalnej pracowników w sektorze transportu morskiego, który jest sektorem transgranicznym, operującym pod banderami różnych państw członkowskich. Ponieważ jej cel nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, a możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w art. 5 ust. 4 Traktatu o Unii Europejskiej niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Niniejsza dyrektywa wdraża Umowę zawartą między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w dniu 5 grudnia 2016 r. poprzez zmianę dyrektywy Rady 2009/13/WE zgodnie z poprawkami z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., zatwierdzonymi przez Międzynarodową Konferencję Pracy w dniu 11 czerwca 2014 r.

Artykuł 2

Zgodnie z umową między ESCA i ETF zawartą w dniu 5 grudnia 2016 r., zakładającą zmianę dyrektywy Rady 2009/13/WE w taki sposób, aby była ona zgodna z poprawkami z 2014 r. do

Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. zatwierdzonymi przez Międzynarodową Konferencję Pracy na

103. Sesji w Genewie w dniu 11 czerwca 2014 r., w załączniku do dyrektywy Rady 2009/13/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w nagłówku „Norma A2.5 – Repatriacja” oznaczenie „A2.5” zastępuje się oznaczeniem „A2.5.1”;

2) dodaje się następującą normę A2.5.2:

„Norma A2.5.2 — Zabezpieczenie finansowe

1. Poprzez wdrożenie prawidła 2.5 ust. 2 w ramach niniejszej normy ustanawia się wymogi mające na celu zapewnienie stworzenia szybkiego i skutecznego systemu zabezpieczeń finansowych, służącego pomocą marynarzom w przypadku ich pozostawienia.

2. Do celów przedmiotowej normy marynarza uznaje się za pozostawionego, jeżeli, naruszając wymogi niniejszej umowy lub warunki określone w umowie o pracę marynarza, armator:

a) nie pokrywa kosztów repatriacji marynarza; lub

b) nie zapewnił marynarzowi pokrycia niezbędnych kosztów utrzymania i wsparcia; lub

c) w inny sposób jednostronnie zerwał więzi łączące go z marynarzem, m.in. nie wypłacając wynagrodzenia umownego za okres co najmniej dwóch miesięcy.

3. Każde państwo członkowskie zapewnia, by dla statków podnoszących jego banderę istniał system zabezpieczeń finansowych spełniający wymogi niniejszej normy. System zabezpieczeń finansowych może mieć postać systemu zabezpieczenia społecznego lub ubezpieczenia lub funduszu krajowego lub innych podobnych mechanizmów. Postać tę określa państwo członkowskie po konsultacjach z odpowiednimi organizacjami armatorów i marynarzy.

4. System zabezpieczeń finansowych zapewnia bezpośredni dostęp, wystarczające pokrycie kosztów i przyspieszoną pomoc finansową zgodnie ze wskazaną normą każdemu pozostawionemu marynarzowi na statku podnoszącym banderę danego państwa członkowskiego.

5. Do celów ust. 2 lit. b) niniejszej normy niezbędne koszty utrzymania i wsparcia marynarzy obejmują: odpowiednie wyżywienie, zakwaterowanie, zasoby wody pitnej, zapas paliwa wystarczający do przeżycia na pokładzie statku oraz niezbędną opiekę medyczną.

6. Każde państwo członkowskie wymaga, aby statki podnoszące jego banderę, które zgodnie z prawem krajowym mają obowiązek posiadania morskiego certyfikatu pracy lub czynią tak na wniosek armatora, posiadały na pokładzie certyfikat lub inny dokument dowodowy potwierdzający zabezpieczenie finansowe wydany przez dostawcę zabezpieczenia finansowego. Jego kopia jest umieszczona w widocznym miejscu na pokładzie, gdzie marynarze mają do niej dostęp. W przypadku gdy zabezpieczenie zapewnia więcej niż jeden dostawca zabezpieczenia finansowego, na pokładzie musi

znajdować się dokument od każdego dostawcy.

7. Certyfikat lub inny dokument potwierdzający istnienie zabezpieczenia finansowego sporządzony jest w języku angielskim, lub towarzyszy mu tłumaczenie na język angielski, i zawiera następujące informacje:

- a) nazwę statku;
- b) port macierzysty statku;
- c) sygnał wywoławczy statku;
- d) numer IMO statku;
- e) nazwę i adres dostawcy lub dostawców zabezpieczenia finansowego;
- f) dane kontaktowe osób lub podmiotu odpowiedzialnego za rozpatrywanie wniosków marynarzy o zabezpieczenie;
- g) nazwę armatora;
- h) okres ważności zabezpieczenia finansowego; oraz
- i) poświadczenie wydane przez dostawcę zabezpieczenia finansowego, że zabezpieczenie finansowe spełnia wymogi normy A2.5.2.”.

8. Pomocy zapewnianej w ramach przedmiotowego systemu zabezpieczeń finansowych udziela się niezwłocznie na wniosek danego marynarza lub wyznaczonego przez niego przedstawiciela, poparty niezbędnym uzasadnieniem należności zgodnie z ust. 2 tej normy.

9. Uwzględniając правило 2.5, pomoc zapewniana w ramach systemu zabezpieczeń finansowych powinna być wystarczająca do pokrycia następujących należności:

- a) zaległego wynagrodzenia i innych świadczeń należnych marynarzowi ze strony armatora w ramach zawartej umowy o pracę, właściwego układu zbiorowego pracy lub prawa krajowego państwa bandery, obejmujących okres maksymalnie czterech miesięcy zaległości w wypłacie wynagrodzenia i czterech miesięcy zaległości w wypłacie innych świadczeń;
- b) wszystkich uzasadnionych kosztów poniesionych przez marynarza, w tym kosztów repatriacji, o których mowa w ust. 10 tej normy; oraz
- c) podstawowych potrzeb marynarzy, w tym takich pozycji jak: odpowiednie wyżywienie, w stosownych przypadkach — odzież, zakwaterowanie, zasoby wody pitnej, zapas paliwa wystarczający do przeżycia na pokładzie statku oraz niezbędna opieka medyczna, a także wszelkie uzasadnione koszty lub opłaty wynikające z aktu lub zaniechania składających się na pozostawienie, do czasu przyjazdu marynarza do domu.

10. Koszty repatriacji obejmują koszty podróży za pomocą odpowiednich i szybkich środków, zwykle transportem lotniczym, oraz koszty zapewnienia wyżywienia i zakwaterowania marynarzom od momentu opuszczenia statku do przyjazdu do domu

marynarza, niezbędnej opieki medycznej, przewozu i transportu rzeczy osobistych oraz wszelkie inne uzasadnione koszty lub opłaty wynikające z pozostawienia.

11. Zabezpieczenie finansowe nie wygasa przed końcem okresu jego ważności, chyba że dostawca zabezpieczenia finansowego powiadomił właściwy organ państwa bandery z przynajmniej 30-dniowym wyprzedzeniem.

12. Jeżeli dostawca ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego dokonał płatności na rzecz marynarza zgodnie z niniejszą normą, dostawca ten nabywa w drodze subrogacji, przeniesienia lub innym sposobem, prawa przysługujące marynarzowi do wysokości kwoty, którą zapłacił, i zgodnie z mającym zastosowanie prawem.

13. Niniejsza norma nie narusza prawa regresu ubezpieczyciela lub dostawcy zabezpieczenia finansowego wobec stron trzecich.

14. Celem postanowień zawartych w niniejszej normie nie jest zapewnienie wyłączności ani naruszenie jakichkolwiek innych praw, roszczeń lub środków zaradczych, które mogą być również dostępne w celu wypłacenia odszkodowania pozostawionym marynarzom. Krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze mogą stanowić, że wszelkie kwoty należne z tytułu niniejszej normy mogą zostać potrącone z kwot otrzymanych z innych źródeł, wynikających z wszelkich praw, roszczeń lub środków zaradczych, które mogą stanowić przedmiot odszkodowania w ramach obecnej normy.”;

3) w nagłówku „Norma A4.2 Odpowiedzialność finansowa armatorów”, oznaczenie „A4.2” zastępuje się oznaczeniem „A4.2.1” i dodaje się następujące ustępy:

„8. Krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze stanowią, że system zabezpieczeń finansowych służący do zagwarantowania odszkodowania przewidzianego w ust. 1 lit. b) niniejszej normy w odniesieniu do roszczeń umownych zdefiniowanych w normie A4.2.2 spełnia następujące minimalne wymogi:

a) odszkodowanie umowne, jeżeli jest określone w umowie o pracę marynarza i pozostaje bez uszczerbku dla lit. c) niniejszego ustępu, wypłaca się w całości i niezwłocznie;

b) nie wywiera się nacisku, by zaakceptować płatność niższą niż kwota umowna;

c) jeżeli charakter długotrwałej niepełnosprawności marynarza utrudnia oszacowanie pełnego odszkodowania, które może mu przysługiwać, marynarzowi wypłaca się zaliczkę lub zaliczki w celu uniknięcia nadmiernych trudności;

d) zgodnie z prawidłem 4.2 ust. 2 marynarz otrzymuje płatność bez uszczerbku dla innych uprawnień, przy czym armator może odliczyć tego rodzaju płatność od kwot odszkodowań z tytułu wszelkich innych roszczeń marynarza wobec armatora wynikających z tego samego zdarzenia; oraz

e) roszczenie o odszkodowanie umowne może wnieść bezpośrednio marynarz, którego sprawa dotyczy, lub jego najbliższy krewny, przedstawiciel lub wyznaczony beneficjent.

9. Krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze zapewniają, by marynarze byli uprzednio powiadamiani o planowanym unieważnieniu lub zakończeniu zabezpieczenia finansowego armatora.

10. Krajowe przepisy ustawodawcze i wykonawcze zapewniają, by właściwy organ państwa bandery był powiadamiany przez dostawcę zabezpieczenia finansowego o unieważnieniu lub zakończeniu zabezpieczenia finansowego armatora.

11. Każde państwo członkowskie wymaga, aby statki podnoszące jego banderę posiadały na pokładzie certyfikat lub inny dokument dowodowy zabezpieczenia finansowego wydany przez dostawcę zabezpieczenia finansowego. Jego kopia jest umieszczona w widocznym miejscu na pokładzie, gdzie marynarze mają do niej dostęp. W przypadku gdy zabezpieczenie zapewnia więcej niż jeden dostawca zabezpieczenia finansowego, na pokładzie musi znajdować się dokument od każdego dostawcy.

12. Zabezpieczenie finansowe nie wygasa przed końcem okresu jego ważności, chyba że dostawca zabezpieczenia finansowego powiadomił właściwy organ państwa bandery z przynajmniej 30-dniowym wyprzedzeniem.

13. Zabezpieczenie finansowe gwarantuje spłatę wszystkich roszczeń umownych, które są nim objęte i które powstały w okresie ważności tego dokumentu.

14. Certyfikat lub inny dokument potwierdzający istnienie zabezpieczenia finansowego sporządzony jest w języku angielskim, lub towarzyszy mu tłumaczenie na język angielski, i zawiera następujące informacje:

- a) nazwę statku;
- b) port macierzysty statku;
- c) sygnał wywoławczy statku;
- d) numer IMO statku;
- e) nazwę i adres dostawcy lub dostawców zabezpieczenia finansowego;
- f) dane kontaktowe osób lub podmiotu odpowiedzialnego za rozpatrywanie roszczeń umownych marynarzy;
- g) nazwę armatora;
- h) okres ważności zabezpieczenia finansowego; oraz
- i) poświadczenie wydane przez dostawcę zabezpieczenia finansowego, że spełnia ono wymogi normy A4.2.1.”;

4) dodaje się następującą normę A4.2.2:

„Norma A4.2.2 — Postępowanie w sprawie roszczeń umownych

1. Do celów normy A4.2.1 ust. 8 i niniejszej normy termin »roszczenie umowne«

oznacza dowolne roszczenie z tytułu śmierci lub długotrwałej 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.

2. System zabezpieczeń finansowych określony w normie A4.2.1 ust. 1 lit. b) może mieć postać systemu zabezpieczenia społecznego, ubezpieczenia, funduszu lub innych podobnych mechanizmów. Postać tę określa państwo członkowskie po konsultacjach z odpowiednimi organizacjami armatorów i marynarzy.

3. Krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze zapewniają wprowadzenie skutecznych rozwiązań w zakresie otrzymywania, rozpatrywania i bezstronnego rozstrzygania roszczeń umownych o odszkodowania, o których mowa w normie A4.2.1 ust. 8, w ramach szybkich i sprawiedliwych procedur.”.

Artykuł 3

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej dwa lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy. 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.

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

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Rady

Przewodniczący