

WYROK TRYBUNAŁU (czwarta izba)
z dnia 28 kwietnia 2005 r.*

W sprawie C-410/03

mającej za przedmiot skargę o stwierdzenie, na podstawie art. 226 WE, uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, wniesioną w dniu 1 października 2003 r.,

Komisja Wspólnot Europejskich, reprezentowana przez K. Banks i K. Simonssona, działających w charakterze pełnomocników, z adresem do doręczeń w Luksemburgu,

strona skarżąca,

przeciwko

Republice Włoskiej, reprezentowanej przez I.M. Braguglię, działającego w charakterze pełnomocnika, wspieranego przez A. Cingola, avvocato dello Stato, z adresem do doręczeń w Luksemburgu,

strona pozwana,

* Język postępowania: włoski.

KOMISJA PRZECIWKO WŁOCHOM
TRYBUNAŁ (czwarta izba),

w składzie: K. Lenaerts, prezes izby, N. Colneric (sprawozdawca) i J. N. Cunha Rodrigues, sędziowie,

rzecznik generalny: D. Ruiz-Jarabo Colomer,
sekretarz: R. Grass,

uwzględniając procedurę pisemną,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 W swojej skardze Komisja Wspólnot Europejskich wnosi do Trybunału o stwierdzenie, że nie ustanawiając przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych w celu zastosowania się do dyrektywy 1999/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. dotyczącej egzekwowania przepisów odnoszących się do godzin pracy marynarzy na pokładach statków zawijających do portów Wspólnoty (Dz.U. 2000, L 14, str. 29) lub nie powiadamiając Komisji o wspomnianych przepisach, Republika Włoska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążyą na mocy tej dyrektywy.

- 2 Republika Włoska wnosi o oddalenie skargi Komisji jako bezzasadnej.

Ramy prawne

Uregulowania wspólnotowe

- 3 Dyrektywa Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotycząca Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) (Dz.U. L 167, str. 33) ma na celu wdrożenie wspomnianej Umowy, która zawarta jest w Załączniku do tej dyrektywy (zwanej dalej „Umową”) i która odzwierciedla określone przepisy Konwencji nr 180 Międzynarodowej Organizacji Pracy (zwanej dalej „MOP”) w sprawie czasu pracy marynarzy i stanu załogi na statkach przyjętej w dniu 22 października 1996 r.
- 4 Klauzula 4 Umowy przewiduje:

„Bez uszczerbku dla klauzuli 5 przy ustalaniu normalnych godzin pracy marynarzy stosuje się w zasadzie normę opartą na ośmiogodzinnym dniu pracy, z jednym dniem wolnym od pracy co tydzień oraz odpoczynkiem w święta państwowe. Państwa członkowskie mogą posiadać procedury zatwierdzania lub rejestrowania układów zbiorowych pracy, które określają normalne godziny pracy marynarzy na mniej korzystnych zasadach niż w niniejszej normie”.

5 Klauzula 5 Umowy przewiduje:

„1. Limity godzin pracy lub odpoczynku wynoszą albo:

a) maksymalną ilość godzin pracy, która nie przekracza:

i) 14 godzin w każdym okresie 24-godzinnym; oraz

ii) 72 godziny w każdym okresie siedmiodniowym;

albo

b) minimalną ilość godzin odpoczynku, która nie może być mniejsza niż:

i) 10 godzin w każdym okresie 24-godzinnym; oraz

ii) 77 godzin w każdym okresie siedmiodniowym.

2. Godziny odpoczynku mogą być podzielone najwyżej na dwie części, spośród których jedna musi wynosić co najmniej 6 godzin, a przerwa między dwoma następującymi po sobie okresami odpoczynku nie może przekraczać 14 godzin.

3. Zbiórki załogi, ćwiczenia przeciwpożarowe i ratownicze wymagane przez porozumienia międzynarodowe i krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze przeprowadza się w taki sposób, aby zakłócenia odpoczynku ograniczone były do minimum i nie powodowały zmęczenia.
4. W odniesieniu do sytuacji, gdy marynarz jest na dyżurze, takiej jak wtedy, gdy pomieszczenie maszynowni jest pozostawione bez nadzoru, marynarzowi przysługuje odpowiedni, wyrównawczy okres odpoczynku, jeżeli normalny okres odpoczynku zakłócony jest wezwaniem do pracy.
5. W odniesieniu do ust. 3 i 4 w przypadku gdy nie istnieje zbiorowy układ pracy ani orzeczenie arbitrażowe lub gdy właściwy organ uzna przepisy układu za nieodpowiednie, do właściwego organu należy ustalenie takich przepisów w celu zapewnienia zainteresowanym marynarzom dostatecznie długiego odpoczynku.
6. Z należytych podejściem do ogólnych zasad ochrony bezpieczeństwa i zdrowia pracowników państwa członkowskie mogą posiadać krajowe przepisy ustawowe, wykonawcze lub procedurę upoważniającą właściwy organ do zatwierdzania lub rejestrowania układów zbiorowych pracy, które dopuszczają wyjątki od ograniczeń wymienionych w ust. 1 i 2. Wyjątki takie w najszerszym możliwym zakresie muszą spełniać ustalone normy, lecz mogą uwzględniać częstsze i dłuższe urlopy lub przyznawać urlopy wyrównawcze dla marynarzy pełniących wachtę lub marynarzy, którzy pracują na statkach odbywających krótkie rejsy.
7. W łatwo dostępnym miejscu należy wywiesić tabelę określającą organizację pracy na statku, która dla każdego stanowiska pracy określa przynajmniej:
 - a) harmonogram służby na morzu i w porcie; oraz

b) maksymalną ilość godzin pracy lub minimalną ilość godzin odpoczynku wymaganą przez przepisy ustawowe, wykonawcze lub układy zbiorowe pracy obowiązujące w państwach członkowskich.

8. Tabelę określoną w ust. 7 opracowuje się w standardowym formacie w języku lub językach roboczych statku oraz w języku angielskim”.

6 Klauzula 8 Umowy ma następujące brzmienie:

„1. Zapisy codziennych godzin pracy marynarzy lub ich codziennych godzin odpoczynku prowadzi się w celu umożliwienia monitorowania zgodności z przepisami klauzuli 5. Marynarzowi należy wręczyć kopię zapisów dotyczących jego lub jej, którą podpisuje kapitan lub osoba przez niego upoważniona oraz marynarz.

2. Należy ustalić procedury dokonywania takich zapisów na pokładzie statku, włącznie z częstotliwością zapisywania takich informacji. Formularz służący do dokonywania zapisów godzin pracy marynarzy lub ich godzin odpoczynku sporządza się z uwzględnieniem wszelkich dostępnych międzynarodowych wytycznych. Formularz sporządza się w językach określonych w klauzuli 5 ust. 8.

3. Kopie odpowiednich przepisów ustawodawstwa krajowego, odnoszących się do niniejszej umowy oraz do właściwych układów zbiorowych pracy przechowywane są na pokładzie statku i są łatwo dostępne dla załogi”.

7 Zgodnie z przepisem klauzuli 9 Umowy:

„Zapisy określone w klauzuli 8 poddawane są kontroli i zatwierdzane w odpowiednich odstępach czasu, w celu monitorowania zgodności z przepisami regulującymi godziny pracy lub godziny odpoczynku, które nadają moc prawną niniejszej umowie”.

8 Motyw czwarty dyrektywy 1999/95 przypomina, że Umowa ma zastosowanie do marynarzy pracujących na pokładzie każdego statku pełnomorskiego, będącego własnością publiczną lub prywatną, zarejestrowanego na terytorium któregośkolwiek państwa członkowskiego i biorącego udział w działalności handlowej na morzu.

9 Zgodnie z motywem piątym dyrektywy 1999/95 jej celem jest zastosowanie przepisów dyrektywy 1999/63/WE, odzwierciedlających przepisy konwencji MOP nr 180, do każdego statku zawijającego do portu Wspólnoty, bez względu na banderę, w celu zidentyfikowania i zaradzenia każdej sytuacji, która w sposób oczywisty zagraża bezpieczeństwu lub zdrowiu marynarzy.

10 Artykuł 1 dyrektywy 1999/95 przewiduje:

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

2. Państwa członkowskie podejmują właściwe środki w celu zapewnienia, że statki niezarejestrowane na ich terytorium lub niepływające pod ich banderą przestrzegają klauzul 1-12 Umowy załączonej do dyrektywy 1999/63/WE”.

11 Artykuł 3 dyrektywy 1999/95 zatytułowany „Sporządzanie sprawozdań” przewiduje:

„Bez uszczerbku dla art. 1 ust. 2, jeśli państwo członkowskie, do którego portu zawinie dobrowolnie statek w zwykłych celach handlowych lub transportowych, otrzyma skargę, której nie uzna za oczywiście bezzasadną, lub uzyska dowód, że dany statek nie spełnia norm określonych w dyrektywie 1999/63/WE, sporządza ono sprawozdanie dla rządu państwa, w którym ten statek jest zarejestrowany, a gdy inspekcja przeprowadzona zgodnie z art. 4 dostarczy odpowiednich dowodów, państwo członkowskie podejmuje środki konieczne do zapewnienia, że wszelkie warunki na pokładzie w sposób oczywisty zagrażające bezpieczeństwu lub zdrowiu załogi są poprawione.

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

12 Zgodnie z art. 4 dyrektywy 1999/95 zatytułowanym „Inspekcja i bardziej szczegółowa inspekcja”:

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

— tabela organizacji pracy na statku jest przygotowana w języku lub językach roboczych danego statku oraz w języku angielskim zgodnie ze wzorem przedstawionym w załączniku I, lub w innej równoważnej formie i wywieszona jest na pokładzie w łatwo dostępnym miejscu;

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

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

- 13 Artykuł 5 dyrektywy 1999/95 zatytułowany „Poprawa uchybień” ma następujące brzmienie:

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

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

14 Artykuł 6 dyrektywy 1999/95 zatytułowany „Procedury pokontrolne” przewiduje:

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

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

15 Zgodnie z przepisem art. 7 tej dyrektywy zatytułowanego „Prawo do odwołania”:

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

2. W tym celu państwa członkowskie ustanawiają i utrzymują właściwe procedury zgodne z ich ustawodawstwem krajowym.

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

- 16 Artykuł 8 wspomnianej dyrektywy zatytułowany „Współpraca administracyjna” ma następujące brzmienie:

„1. Państwa członkowskie podejmują konieczne kroki w celu zapewnienia, na warunkach odpowiadających tym ustanowionym w art. 14 dyrektywy Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją państw członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu) [Dz.U. L 157, str. 1], współpracy między ich odpowiednimi organami a odpowiednimi właściwymi organami innych państw członkowskich, w celu zapewnienia skutecznego stosowania niniejszej dyrektywy oraz powiadamiają Komisję o ustanowionych przepisach.

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

- 17 Artykuł 9 dyrektywy 1999/95 zatytułowany „Klauzula zakazująca korzystniejszego traktowania” przewiduje:

„Podczas inspekcji statku zarejestrowanego na terytorium lub pod banderą państwa, które nie podpisało Konwencji MOP nr 180 bądź Protokołu do Konwencji MOP

nr 147, państwa członkowskie, w chwili gdy Konwencja i Protokół wejdą w życie, zapewnią, że statki te i ich załogi nie są traktowane na zasadach korzystniejszych w stosunku do statków pływających pod banderą państw, które podpisały Konwencję MOP nr 180, Protokół do Konwencji MOP nr 147 lub też oba te dokumenty”.

- 18 Dyrektywa 1999/95 przewiduje w art. 10 ust. 1, że państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania tej dyrektywy nie później niż dnia 30 czerwca 2002 r. Zgodnie z ust. 3 tego artykułu niezwłocznie powiadomią one Komisję o wszystkich przepisach prawa krajowego, które przyjmują w dziedzinie objętej wspomnianą dyrektywą, natomiast Komisja poinformuje o tym pozostałe państwa członkowskie.

Uregulowania krajowe

- 19 Dekret ustawodawczy nr 271 w sprawie dostosowania przepisów dotyczących bezpieczeństwa i zdrowia marynarzy pracujących na pokładach statków handlowych rybołówstwa krajowego do wymogów ustawy nr 485 z dnia 31 grudnia 1998 r. (decreto legislativo n° 271, recante adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n° 485) z dnia 27 lipca 1999 r. (dodatek zwykły do GURI nr 151 z dnia 9 sierpnia 1999 r., zwany dalej „dekretom ustawodawczym”) stosuje się, zgodnie z jego art. 2, do marynarzy zaokrętowanych na pokładach wszystkich statków lub jednostek handlowych żeglugi morskiej i rybołówstwa, nowych i wcześniej istniejących, jak również statkach lub jednostkach handlowych w systemie czasowego zawieszenia przynależności, na jednostkach szybkich i platformach ruchomych.

20 Artykuł 11 ust. 1 i 3-10 dekretu ustawodawczego przewiduje:

„1. Przez »czas pracy na pokładzie statku« rozumie się czas ciągły, w którym marynarz zobowiązany jest świadczyć pracę związaną z wykonywaniem żeglugi. W ramach czasu pracy na pokładzie uwzględnia się inne czynności zwykłe z zakresu żeglugi i czynności portowych:

- a) zbiórki na ćwiczenia przeciwpożarowe i opuszczenia statku, jak również wszystkie ćwiczenia przewidziane przez przepisy z zakresu bezpieczeństwa oraz konwencję londyńską o bezpieczeństwie życia na morzu, o której mowa w ustawie nr 313 z dnia 23 maja 1980 r. wraz z późniejszymi zmianami zwanymi wspólnie konwencjami Solas;
- b) czynności związane z bezpieczeństwem żeglugi zarządzane przez kapitana w przypadku zagrożenia załogi i statku;
- c) czynności szkoleniowe z zakresu higieny i bezpieczeństwa pracy na pokładzie pozostające w związku z wykonywanymi obowiązkami;
- d) czynności z zakresu zwykłej konserwacji statku;
- e) czynności zarządzane przez kapitana w przypadku operacji ratunkowych na rzecz innych jednostek handlowych lub rybackich lub osób.

[...]

3. Z zastrzeżeniem innych przepisów zawartych w krajowych sektorowych zbiorowych układach pracy czas pracy marynarza pracującego na pokładzie statków handlowych i statków rybackich wynosi osiem godzin dziennie z jednym dniem wolnym od pracy tygodniowo, wyłączając święta.

4. Limity godzin pracy lub odpoczynku na pokładzie statku wynoszą:

a) maksymalną ilość godzin pracy, która nie przekracza:

1. 14 godzin w każdym okresie 24-godzinnym;
2. 72 godziny w każdym okresie siedmiodniowym;

albo

b) minimalną ilość godzin odpoczynku, która nie może być mniejsza niż:

1. 10 godzin w każdym okresie 24-godzinnym;
2. 77 godzin w każdym okresie siedmiodniowym.

5. Godziny odpoczynku mogą być podzielone najwyżej na dwie części, z których jedna musi wynosić nieprzerwanie co najmniej 6 godzin, a przerwa między dwoma następującymi po sobie okresami odpoczynku nie może przekraczać 14 godzin.

6. Czynności wskazane powyżej w ust. 1 lit. a), b), c), d) i e) przeprowadza się w taki sposób, aby zakłócenia odpoczynku ograniczone były do minimum i nie powodowały zmęczenia.

7. W przypadku gdy marynarz jest na dyżurze, przysługuje mu odpowiedni, wyrównawczy okres odpoczynku, jeżeli normalny okres odpoczynku zakłócony jest wezwaniem do pracy.

8. W odniesieniu do statków odbywających krótkie podróże i szczególnych kategorii statków wykorzystywanych do świadczenia usług portowych zbiorowy układ pracy może dopuszczać wyjątki od przepisu ust. 4 i 5 z uwzględnieniem częstszych i dłuższych okresów odpoczynku lub przyznanie wyrównawczych okresów odpoczynku dla marynarzy pełniących wachtę lub marynarzy pracujących na pokładzie.

9. Na pokładzie wszystkich statków handlowych i rybackich należy w łatwo dostępnym miejscu wywiesić sporządzoną w języku włoskim i angielskim tabelę określającą organizację pracy na statku, która dla każdego stopnia lub stanowiska pracy określa:

a) harmonogram służby na morzu i w porcie;

b) maksymalną ilość godzin pracy i minimalną ilość godzin odpoczynku przewidzianą zgodnie z niniejszym dekretem lub obowiązującymi układami zbiorowymi pracy.

10. Kopia układu zbiorowego pracy przechowywana jest na pokładzie statku i jest dostępna dla zaokrętowanych pracowników i organów kontrolnych”.

- 21 Artykuł 18 ust. 1 dekretu ustawodawczego przewiduje, że „dla celów kontroli w przedmiocie stosowania przepisów przewidzianych niniejszym dekretem statki określone w art. 2 podlegają następującym inspekcjom:

[...]

- c) inspekcja doraźna:

[...]

- 5) dla zagranicznych statków lub jednostek handlowych”.

- 22 Zgodnie z art. 21 ust. 1 i 3 dekretu ustawodawczego:

„1. W celu ustalenia, czy środowisko pracy pozostaje w zgodzie z normami i w każdym przypadku, gdy zaistnieje taka potrzeba, właściwy organ morski przeprowadza na pokładzie jednostki inspekcję doraźną przewidzianą w art. 18 ust. 1 lit. c) z urzędu lub na wniosek właściwej miejscowej jednostki sanitarnej (Azienda unità sanitaria locale), przedstawicieli organizacji związkowych, armatorów lub

marynarzy. Inspekcji mogą zażądać również pracownicy za pośrednictwem osoby odpowiedzialnej za bezpieczeństwo środowiska pracy określonej w art. 16.

[...]

3. Inspekcja doraźna na pokładzie zagranicznych statków lub jednostek handlowych przeprowadzona jest zgodnie z procedurami określonymi w memorandum układu w sprawie kontroli państwa portu przybicia”.

Postępowanie poprzedzające wniesienie skargi

- 23 Z uwagi na brak jakichkolwiek informacji w przedmiocie środków przyjętych przez Republikę Włoską w celu zastosowania się do dyrektywy 1999/95 Komisja wszczęła procedurę w trybie art. 226 WE. Po uprzednim umożliwieniu temu państwu członkowskiemu przedstawienia swych uwag Komisja wydała pismem z dnia 19 grudnia 2002 r. uzasadnioną opinię, stwierdzając, że nie dokonano w przepisany terminie transpozycji wspomnianej dyrektywy, oraz wzywając Republikę Włoską do przyjęcia środków niezbędnych w celu zastosowania się do tej opinii w terminie dwóch miesięcy od daty jej doręczenia.
- 24 W swojej odpowiedzi z dnia 14 lutego 2003 r. władze włoskie poinformowały Komisję, że dekret ustawodawczy jest w fazie przygotowania.
- 25 Pismem z dnia 1 lipca 2003 r. wspomniane władze odniosły się do opracowania w trybie administracyjnym tabeli określającej organizację pracy na statku

i formularza do zapisywania godzin pracy na statku zgodnie z załącznikami I i II do dyrektywy 1999/95.

- 26 Z uwagi na brak jakichkolwiek dalszych informacji ze strony władz włoskich Komisja wniosła niniejszą skargę.

W przedmiocie skargi

Argumentacja stron

- 27 Komisja podnosi, że pismo, jakie przekazały jej w dniu 1 lipca 2003 r. władze włoskie, nie odnosi się do żadnego działania, którego celem byłoby ustanowienie zasad wymaganych przez art. 3–9 dyrektywy 1999/95. Opracowanie tabeli i formularza może, jej zdaniem, mieć najwyżej charakter środka przygotowawczego dla przyjęcia zasad odpowiadających wymogom art. 4 tej dyrektywy. Republika Włoska nie przyjęła jeszcze środków niezbędnych w celu zastosowania się do wspomnianej dyrektywy lub przynajmniej nie poinformowała o nich Komisji.
- 28 Rząd włoski podnosi, że dyrektywa 1999/95 ma na celu ustanowienie systemu kontroli i weryfikacji przestrzegania przepisów dyrektywy 1999/63. Transpozycji tej

ostatniej dyrektywy we Włoszech, w zakresie jej podstawowych przepisów, dokonano w drodze art. 11 dekretu ustawodawczego. Administracja włoska przyjęła w trybie administracyjnym tabelę organizacji pracy na statku i formularz do zapisywania godzin pracy na statku, które są zgodne ze wzorami zawartymi odpowiednio w załącznikach I i II do dyrektywy 1999/95. Rząd ten podnosi, że wszystkie ewentualnie niezbędne dodatkowe elementy stosowania miały zostać ujęte w ustawie wspólnotowej nr 306 z dnia 31 października 2003 r., do której w załączniku B załączono tekst dyrektywy 1999/63.

- 29 W odniesieniu do art. 2 i 18 dekretu ustawodawczego rząd włoski dodaje w duplice, że system kontroli i weryfikacji przestrzegania przepisów dyrektywy 1999/63, który został już wprowadzony w życie, dotyczy nie tylko statków pływających pod banderą włoską, ale również wszystkich statków zawijających do portów Wspólnoty. A zatem dyrektywa 1999/95 została już w swych podstawowych aspektach transponowana do prawa krajowego.

Ocena Trybunału

Uwagi wstępne

- 30 Na wstępie należy przypomnieć, że zaistnienie uchybienia należy oceniać w odniesieniu do sytuacji państwa członkowskiego w chwili upływu terminu wyznaczonego w uzasadnionej opinii (zob. w szczególności wyroki z dnia 11 września

2001 r. w sprawie C-71/99 Komisja przeciwko Niemcom, Rec. str. I-5811, pkt 29 oraz z dnia 11 października 2001 r. w sprawie C-110/00 Komisja przeciwko Austrii, Rec. str. I-7545, pkt 13). W konsekwencji ustawa wspólnotowa nr 306 z dnia 31 października 2003 r. nie może zostać wzięta pod uwagę przez Trybunał.

- 31 Biorąc pod uwagę, że w uzasadnieniu skargi Komisja zarzuciła rządowi włoskiemu wyłącznie niewykazanie, iż środki odpowiadające zobowiązaniom ciążącym na państwach członkowskich na mocy art. 3–9 dyrektywy 1999/95 zostały przyjęte, skargę należy rozumieć w ten sposób, że dotyczy ona tylko tych przepisów.

W przedmiocie art. 4 dyrektywy 1999/95

- 32 Należy przypomnieć, że zgodnie z orzecznictwem Trybunału w celu zapewnienia pełnego stosowania dyrektyw, w prawie a nie tylko faktycznie, państwa członkowskie muszą ustanowić dokładne ramy prawne w danej dziedzinie (wyroki: z dnia 28 lutego 1991 w sprawie C-360/87 Komisja przeciwko Włochom, Rec. str. I-791, pkt 13 oraz z dnia 27 listopada 2003 r. w sprawie C-429/01 Komisja przeciwko Francji, Rec. str. I-14355, pkt 40).

- 33 Należy stwierdzić, że dekret ustawodawczy nie spełnia tego wymogu w odniesieniu do art. 4 dyrektywy 1999/95.

34 Przepis ten przewiduje szczególne inspekcje w celu otrzymania dowodów stwierdzających, że statek nie spełnia wymagań dyrektywy 1999/63. Określa on w sposób szczegółowy elementy, na których powinna się skupiać weryfikacja, i wymaga, ażeby w ramach inspekcji nazwanych „szczegółowymi” przeprowadzono zwłaszcza kontrole krzyżowe pomiędzy, z jednej strony, zapisem godzin pracy lub odpoczynku i, z drugiej strony, innymi zapisami związanymi z funkcjonowaniem danego statku.

35 Dekret ustawodawczy nie zawiera jednakże takich wymogów.

36 W konsekwencji skargę należy uznać za zasadną w zakresie, w jakim dotyczy ona art. 4 dyrektywy 1999/95.

W przedmiocie art. 3 dyrektywy 1999/95

37 Artykuł 3 akapit pierwszy dyrektywy 1999/95 nakłada na państwa członkowskie podwójny obowiązek. Pierwszy obowiązek polega na sporządzeniu sprawozdania dla rządu państwa, w którym statek jest zarejestrowany, jeśli państwo członkowskie otrzyma skargę lub uzyska dowód, że dany statek nie spełnia norm określonych w dyrektywie 1999/63.

38 Z orzecznictwa Trybunału wynika, że przepis, który dotyczy jedynie stosunków pomiędzy państwem członkowskim a Komisją lub innymi państwami członkowskimi, nie musi co do zasady podlegać transpozycji (zob. wyroki: z dnia 20 listopada

2003 r. w sprawie C-296/01 Komisja przeciwko Francji, Rec. str. I-13909, pkt 92 oraz ww. wyrok z dnia 27 listopada 2003 r. Komisja przeciwko Francji, pkt 68).

- 39) Należy przypomnieć, że zgodnie z równie utrwalonym orzecznictwem każde z państw członkowskich będących adresatami dyrektywy jest zobowiązane do przyjęcia w ramach swojego krajowego systemu prawnego wszelkich środków niezbędnych w celu zapewnienia pełnej skuteczności dyrektywy, zgodnie z celem, któremu służy (zob. w szczególności wyroki: z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie C-336/97 Komisja przeciwko Włochom, Rec. str. I-3771, pkt 19; z dnia 8 marca 2001 r. w sprawie C-97/00 Komisja przeciwko Francji, Rec. str. I-2053, pkt 9 oraz z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie C-478/99 Komisja przeciwko Szwecji, Rec. str. I-4147, pkt 15).
- 40) Zgodnie z motywami drugim i siódmym celem dyrektywy 1999/95 jest między innymi polepszenie warunków życia i pracy marynarzy oraz bezpieczeństwa na morzu. Celem sprawozdania dla rządu państwa, w którym statek jest zarejestrowany, jest zasygnalizowanie sytuacji oczywistego zagrożenia dla bezpieczeństwa lub zdrowia członków załogi. Służy ono bezpośrednio usunięciu tego zagrożenia i nie dotyczy wyłącznie zwykłego obowiązku poinformowania. Pełna skuteczność normy wymaga zatem transpozycji.
- 41) W konsekwencji należy uwzględnić skargę Komisji w zakresie, w jakim dotyczy ona wspomnianego obowiązku.
- 42) W odniesieniu do drugiego obowiązku przewidzianego w art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 1999/95 zobowiązuje on państwa członkowskie do podjęcia niezbędnych środków, jeśli inspekcja przeprowadzona zgodnie z art. 4 dyrektywy dostarczy odpowiednich dowodów na nieprzestrzeganie norm określonych w dyrektywie 1999/63. Biorąc pod uwagę, jak to zostało stwierdzone w pkt 36 niniejszego wyroku, że nie dokonano transpozycji owego art. 4 do włoskiego prawa krajowego, skargę Komisji należy uznać za zasadną również w zakresie, w jakim dotyczy ona wspomnianego obowiązku.

- 43 Artykuł 3 akapit drugi dyrektywy 1999/95 przewiduje, że tożsamość osoby składającej skargę nie może zostać ujawniona kapitanowi lub właścicielowi danego statku.
- 44 Żaden z przepisów prawa krajowego wskazanych przez rząd włoski nie zawiera tego zakazu.
- 45 W konsekwencji w tym zakresie skarga jest zasadna.

W przedmiocie art. 5 dyrektywy 1999/95

- 46 Przepis ten przewiduje w szczególności, że działania służące poprawie stwierdzonych uchybień mogą i w pewnych okolicznościach muszą polegać na zakazie opuszczenia przez dany statek portu do czasu poprawienia tych uchybień.
- 47 Bezsporne jest, że takie środki nie zostały zawarte w przepisach prawa krajowego wskazanych przez rząd włoski.
- 48 W konsekwencji skargę należy uwzględnić w zakresie, w jakim dotyczy ona art. 5 dyrektywy 1999/95.

W przedmiocie art. 6 dyrektywy 1999/95

- 49 Artykuł 6 ust. 1 dyrektywy 1999/95 nakłada na właściwy organ danego państwa członkowskiego obowiązek poinformowania, w przypadku gdy statek ma zakaz opuszczenia portu zgodnie z art. 5 tejże dyrektywy.
- 50 Adresatami takiej informacji są, z jednej strony, kapitan, właściciel lub armator statku, a z drugiej strony, administracja państwa bandery lub państwa, w którym statek jest zarejestrowany, lub konsul, a w przypadku jego nieobecności najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne danego państwa.
- 51 Uregulowanie krajowe wskazane przez rząd włoski nie ustanawia w tym względzie żadnego obowiązku poinformowania.
- 52 Co prawda, jak to zostało wskazane również w pkt 38 niniejszego wyroku, państwo członkowskie nie jest co do zasady zobowiązane dokonać transpozycji przepisów, które dotyczą jedynie stosunków pomiędzy państwami członkowskimi.
- 53 Należy podkreślić, że w niniejszej sprawie obowiązek poinformowania administracji państwa bandery lub państwa, w którym statek jest zarejestrowany, lub konsula, a w przypadku jego nieobecności najbliższego przedstawicielstwa dyplomatycznego danego państwa stanowi konsekwencję zobowiązań wspomnianego państwa wynikających z międzynarodowego prawa publicznego.

- 54 W istocie z art. 94 ust. 1 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza podpisanej w Montego Bay w dniu 10 grudnia 1982 r., która weszła w życie w dniu 16 listopada 1994 r. i została zatwierdzona przez decyzję Rady 98/392/WE z dnia 23 marca 1998 r. (Dz.U. L 179, str. 1), dotyczącego obowiązków państwa bandery wynika, że każde państwo efektywnie wykonuje swą jurysdykcję i kontrolę nad statkami podnoszącymi jego banderę w dziedzinie administracyjnej, technicznej i socjalnej. W szczególności zgodnie z ust. 2 lit. b) i ust. 3 lit. b) tego artykułu każde państwo poddaje jurysdykcji swego prawa krajowego każdy statek podnoszący jego banderę, jego kapitana, oficerów i załogę w dziedzinie administracyjnej, technicznej i socjalnej dotyczącej statku, a także każde państwo podejmuje wobec statków swej bandery środki konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa na morzu, dotyczące między innymi obsadzenia statku załogą, warunków pracy i szkolenia załóg przy uwzględnieniu odpowiednich umów międzynarodowych.
- 55 Z ust. 6 wspomnianego artykułu wynika, że po otrzymaniu zawiadomienia, że właściwa kontrola statku nie jest wykonywana, państwo bandery powinno zbadać sprawę i, jeżeli będzie to wskazane, podjąć wszelkie działania konieczne dla poprawy sytuacji.
- 56 Wynika z tego, że informacja przewidziana w art. 6 ust. 1 dyrektywy 1999/95 służy bezpośrednio zapewnieniu bezpieczeństwa na morzu w przypadku oczywistego zagrożenia. Pełna skuteczność tego przepisu wymaga zatem dokonania wyraźnej transpozycji do prawa krajowego.
- 57 W konsekwencji należy uwzględnić skargę w zakresie, w jakim dotyczy ona art. 6 ust. 1 dyrektywy 1999/95.

- 58 Co się tyczy art. 6 ust. 2 dyrektywy 1999/95, to ustanawia on zasady związane z ochroną interesów finansowych osób, których dotyczyły przeprowadzone na mocy tej dyrektywy inspekcje. Takie reguły nie znajdują żadnego odpowiednika w przepisach prawa krajowego, na które powołuje się rząd włoski.
- 59 W konsekwencji należy uwzględnić skargę w zakresie, w jakim dotyczy ona art. 6 ust. 2 dyrektywy 1999/95.

W przedmiocie art. 7 dyrektywy 1999/95

- 60 W odniesieniu do tego zarzutu należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału transpozycja dyrektywy do prawa krajowego niekoniecznie wymaga formalnego i dosłownego przeniesienia jej przepisów do wyraźnej i szczególnej normy prawnej, a ogólny kontekst prawny może być wystarczający, o ile faktycznie zapewnia on pełne stosowanie dyrektywy w sposób wystarczająco jasny i ścisły tak, że w przypadku gdy dyrektywa ma na celu stworzenie praw jednostkowych, beneficjenci mogą w pełni korzystać ze swoich praw i, w razie potrzeby, powoływać się na nie przed sądami krajowymi (wyroki z dnia 28 lutego 1991 r. w sprawie C-131/88 Komisja przeciwko Niemcom, Rec. str. I-825, pkt 6 oraz z dnia 15 listopada 2001 r. w sprawie C-49/00 Komisja przeciwko Włochom, Rec. str. I-8575, pkt 21 i 22).
- 61 Jednakże żaden z przepisów prawa krajowego wskazanych przez rząd włoski nie dotyczy prawa do odwołania się od decyzji o zatrzymaniu statku podjętej przez właściwy krajowy organ ani też obowiązku tego organu w zakresie poinformowania o tym prawie kapitana danego statku.

- 62 W konsekwencji skargę Komisji należy uznać za zasadną w zakresie, w jakim dotyczy ona art. 7 dyrektywy 1999/95.

W przedmiocie art. 8 dyrektywy 1999/95

- 63 Artykuł 8 ust. 1 tej dyrektywy dotyczy jedynie stosunków pomiędzy państwami członkowskimi oraz stosunków między nimi a Komisją. Jak zostało przypomniane w pkt 38 niniejszego wyroku, takie przepisy nie muszą co do zasady podlegać transpozycji.

- 64 Jednakże, biorąc pod uwagę, że państwa członkowskie mają obowiązek zapewnić pełne przestrzeganie prawa wspólnotowego, Komisja ma możliwość wykazania, że przestrzeganie przepisu dyrektywy, który reguluje owe stosunki, wymaga przyjęcia specyficznych środków transpozycji do prawa krajowego (zob. ww. wyroki z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie Komisja przeciwko Francji, pkt 92 oraz z dnia 27 listopada 2003 r. w sprawie Komisja przeciwko Francji, pkt 68).

- 65 W niniejszej sprawie Komisja nie przedstawiła argumentów w celu wykazania istnienia praktyki władz włoskich sprzecznej z obowiązkami państw członkowskich wynikającymi z art. 8 ust. 1 dyrektywy 1999/95.

- 66 W konsekwencji należy w tym względzie oddalić skargę Komisji.

67 Jednocześnie należy ją uznać za zasadną w zakresie, w jakim dotyczy ona obowiązku opublikowania przewidzianego w art. 8 ust. 2 dyrektywy 1999/95, skoro przepisy wskazane przez rząd włoski w żaden sposób nie wprowadzają takiego obowiązku do prawa krajowego.

W przedmiocie art. 9 dyrektywy 1999/95

68 Przepisy prawa krajowego wskazane przez rząd włoski nie zawierają żadnej klauzuli zakazującej korzystniejszego traktowania w rozumieniu art. 9 dyrektywy 1999/95.

69 W konsekwencji skargę należy uwzględnić w zakresie, w jakim dotyczy ona wspomnianego przepisu.

70 Mając na względzie całość powyższych rozważań, należy, z jednej strony, stwierdzić, że nie ustanawiając przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych w celu zastosowania się do art. 3–7, 8 ust. 2 i art. 9 dyrektywy 1999/95, Republika Włosa uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążyą na mocy tej dyrektywy, oraz, z drugiej strony, oddalić skargę w pozostałym zakresie.

W przedmiocie kosztów

- 71 Zgodnie z art. 69 § 2 regulaminu kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę. Ponieważ Komisja wniosła o obciążenie Republiki Włoskiej kosztami postępowania, a Republika Włoska przegrała sprawę, należy obciążyć ją kosztami postępowania.

Z powyższych względów Trybunał (czwarta izba) orzeka, co następuje:

- 1) **Nie ustanawiając przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych w celu zastosowania się do art. 3–7, 8 ust. 2 i art. 9 dyrektywy 1999/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. dotyczącej egzekwowania przepisów odnoszących się do godzin pracy marynarzy na pokładach statków zawijających do portów Wspólnoty, Republika Włoska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążyą na mocy tej dyrektywy.**
- 2) **W pozostałym zakresie skarga zostaje oddalona.**
- 3) **Republika Włoska zostaje obciążona kosztami postępowania.**

Podpisy