

Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

► **B**

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)

zmieniona przez:

Dziennik Urzędowy

	nr	strona	data
► <u>M1</u> Dyrektywa Rady (UE) 2018/131 z dnia 23 stycznia 2018 r.	L 22	28	26.1.2018



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

Artykuł 1

Niniejsza dyrektywa wykonuje Umowę w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., zawartą dnia 19 maja 2008 r. między organizacjami partnerów społecznych z sektora transportu morskiego (Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej – ECSA i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej – ETF), stanowiącą załącznik do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

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

1) w klauzuli 1 dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

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

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

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

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

3) klauzula 6 otrzymuje brzmienie:

„1. Marynarze, którzy nie ukończyli 18 roku życia, nie mogą pracować w nocy. Do celów niniejszej klauzuli »noc« definiuje się zgodnie z prawem krajowym i przyjętą praktyką. Noc obejmuje co najmniej dziewięć kolejnych godzin, począwszy nie później niż od północy do co najmniej godziny piątej.

▼B

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

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

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

4) klauzula 13 otrzymuje brzmienie:

- „1. Marynarze nie mogą pracować na statku, jeżeli nie posiadają świadectwa zdrowia potwierdzającego ich przydatność do wykonywanych obowiązków.
- 2. Wyjątki dopuszcza się wyłącznie w sytuacjach przewidzianych niniejszą umową.
- 3. Właściwy organ wymaga, by przed podjęciem pracy na statku marynarze posiadali ważne świadectwo zdrowia, potwierdzające ich przydatność do wykonywania konkretnej pracy na morzu.
- 4. W celu zapewnienia, by świadectwa zdrowia odzwierciedlały faktyczny stan zdrowia marynarzy w odniesieniu do obowiązków, które mają oni wykonywać, właściwy organ, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy oraz uwzględniając odpowiednio mające zastosowanie wytyczne międzynarodowe, określa charakter badania lekarskiego i świadectwa zdrowia.
- 5. Niniejsza umowa nie narusza postanowień Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., z późniejszymi zmianami (zwanej »konwencją STCW«). Właściwy organ zobowiązany jest przyjąć świadectwo zdrowia wydane zgodnie z wymaganiami konwencji STCW do celów pkt 1 i 2 niniejszej klauzuli. Tak samo przyjmuje się świadectwo zdrowia spełniające zasadniczo te wymagania w przypadku marynarzy nieobjętych konwencją STCW.
- 6. Świadectwo zdrowia musi być wystawione przez wykwalifikowanego lekarza lub, w przypadku świadectwa dotyczącego wyłącznie wzroku, przez osobę uznawaną przez właściwy organ za posiadającą kwalifikacje do wydawania takich świadectw. Lekarze wydający opinię w ramach procedur badań lekarskich muszą być całkowicie niezależni zawodowo.

▼B

7. Marynarzom, którym odmówiono wydania świadectwa zdrowia lub których poddano ograniczeniom pod względem zdolności do pracy, zwłaszcza w odniesieniu do czasu pracy, dziedziny lub zakresu działalności gospodarczej, należy umożliwić poddanie się kolejnemu badaniu przez innego niezależnego lekarza lub niezależnego biegłego ds. medycznych.
8. Każde świadectwo zdrowia musi w szczególności zawierać stwierdzenie, że:
 - a) marynarz ma wystarczająco dobry słuch, wzrok oraz posiada zdolność rozpoznawania kolorów, w przypadku gdy jego zdolność do pracy uzależniona jest od zdolności rozpoznawania kolorów; oraz
 - b) marynarz nie cierpi na dolegliwość, która podczas wykonywania pracy na morzu może ulec zaostrzeniu lub skutkować niezdolnością marynarza do służby, lub zagrażać zdrowiu innych osób na pokładzie.
9. O ile nie jest wymagany krótszy okres, z uwagi na szczególny charakter zadań, które ma wykonywać dany marynarz, lub stosownie do wymagań konwencji STCW:
 - a) okres ważności świadectwa zdrowia wynosi najwyżej dwa lata, chyba że marynarz nie ukończył 18 roku życia, kiedy to maksymalny okres ważności świadectwa wynosi jeden rok;
 - b) okres ważności świadectwa potwierdzającego zdolność rozpoznawania kolorów wynosi najwyżej sześć lat.
10. W nagłych sytuacjach właściwy organ może zezwolić marynarzowi na pracę bez ważnego świadectwa zdrowia do czasu zawinięcia do portu, w którym marynarz może otrzymać świadectwo zdrowia od wykwalifikowanego lekarza, pod warunkiem że:
 - a) okres takiego zezwolenia nie przekracza trzech miesięcy; oraz
 - b) marynarz posiada świadectwo zdrowia, które niedawno utraciło ważność.
11. Jeżeli okres ważności świadectwa wygasa w trakcie rejsu, świadectwo zachowuje ważność do czasu zawinięcia do kolejnego portu, w którym marynarz może otrzymać świadectwo zdrowia od wykwalifikowanego lekarza, pod warunkiem że okres ten nie przekracza trzech miesięcy.
12. Świadectwa zdrowia marynarzy pracujących na statkach odbywających zazwyczaj rejsy międzynarodowe muszą być sporządzone przynajmniej w języku angielskim.
13. Rodzaj badania lekarskiego, które ma zostać wykonane, oraz dane szczegółowe, które będą zawarte w świadectwie zdrowia, zostaną określone po zasięgnięciu opinii odpowiednich organizacji armatorów i marynarzy.

▼B

14. Wszyscy marynarze przechodzą regularne badania lekarskie. Marynarze pełniący wachtę, cierpiący na choroby, które na podstawie badania lekarskiego mogą być uznane za konsekwencję pracy w nocy, będą, w miarę możliwości, przesunięci do pracy – do której posiadają kwalifikacje – w porze dziennej.
15. Badanie lekarskie określone w pkt 13 i 14 jest bezpłatne i podlega tajemnicy lekarskiej. Badanie takie może być przeprowadzone w ramach krajowego systemu opieki zdrowotnej.”;

5) klauzula 16 otrzymuje brzmienie:

„Każdy marynarz ma prawo do corocznego płatnego urlopu. Wymiar corocznego płatnego urlopu oblicza się na podstawie co najmniej 2,5 dni kalendarzowych na miesiąc zatrudnienia, pomniejszając go proporcjonalnie za niepełne miesiące. Minimalny okres corocznego płatnego urlopu nie może być zastąpiony wypłatą ekwiwalentu pieniężnego, z wyjątkiem przypadku, gdy stosunek pracy ulega rozwiązaniu.”.

Artykuł 3

1. Państwa członkowskie mogą utrzymać lub wprowadzić nowe, korzystniejsze niż ustanowione w niniejszej dyrektywie, przepisy.
2. Wdrażanie niniejszej dyrektywy w żadnych okolicznościach nie stanowi wystarczających podstaw, by uzasadnić obniżenie ogólnego poziomu ochrony pracowników w obszarach objętych zakresem niniejszej dyrektywy. Nie narusza to prawa państw członkowskich lub partnerów społecznych do ustanawiania, w związku ze zmieniającymi się okolicznościami, przepisów ustawowych, wykonawczych lub warunków umownych innych niż te obowiązujące w chwili przyjęcia niniejszej dyrektywy, z zastrzeżeniem każdorazowej zgodności z minimalnymi wymaganiami ustanowionymi w niniejszej dyrektywie.
3. Stosowanie lub wykładnia niniejszej dyrektywy nie naruszają na żadnych wspólnotowych lub krajowych przepisów, zwyczajów lub praktyk zapewniających bardziej korzystne warunki dla marynarzy.
4. Norma A4.2 pkt 5 lit. b) nie wpływa na zasadę odpowiedzialności pracodawcy przewidzianą w art. 5 dyrektywy 89/391/EWG.

Artykuł 4

Państwa członkowskie określają kary za naruszenie krajowych przepisów ustanowionych na mocy niniejszej dyrektywy. Kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

Artykuł 5

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy lub zapewniają wprowadzenie niezbędnych środków – na podstawie umowy – przez partnerów społecznych, nie później niż dwanaście miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

▼B

2. 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. Tekst tych przepisów niezwłocznie przedstawiają Komisji.

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

Artykuł 6

Stosowanie zasady zasadniczej równoważności wspomnianej w preambule do umowy nie narusza zobowiązań państw członkowskich wynikających z niniejszej dyrektywy.

Artykuł 7

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

Artykuł 8

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.



ZALĄCZNIK

UMOWA

zawarta między ECSA a ETF w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.

PREAMBUŁA

STRONY SYGNATARIUSZE,

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

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

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

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

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

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

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

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

UZGADNIAJĄ, CO NASTĘPUJE:

DEFINICJE I ZAKRES ZASTOSOWANIA

1. Do celów niniejszej umowy i jeżeli szczegółowe przepisy nie stanowią inaczej, wyrażenie:

▼B

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

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

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

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

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

PRAWIDŁA I NORMY

TYTUŁ 1

MINIMALNE WYMAGANIA DLA MARYNARZY DO PRACY NA STATKU

Prawidło 1.1 – Minimalny wiek

1. Żadna osoba poniżej minimalnego wieku nie może zostać zatrudniona czy zaangażowana do pracy ani nie może pracować na statku.

▼B

2. Wyższy minimalny wiek wymagany jest w okolicznościach określonych w niniejszej umowie.

Norma A1.1 – Minimalny wiek

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

Prawidło 1.2 – Świadectwo zdrowia

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

Prawidło 1.3 – Wyszczolenie i kwalifikacje

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

TYTUŁ 2**WARUNKI ZATRUDNIENIA***Prawidło 2.1 – Umowy o pracę zawierane z marynarzami*

1. Zasady i warunki zatrudnienia marynarza określa i wymienia pisemna umowa sformułowana w zrozumiały sposób, której postanowienia można wyegzekwować na drodze prawnej oraz która jest zgodna z normami określonymi w niniejszej umowie.
2. Umowy o pracę zawiera się w warunkach gwarantujących marynarzowi możliwość zapoznania się z umową i zasięgnięcia porady na temat jej warunków oraz dobrowolnej akceptacji tych warunków przed podpisaniem umowy.
3. W zakresie zgodnym z krajowym prawem i praktyką państwa członkowskiego, zakłada się, że umowy o pracę zawierane z marynarzami uwzględniają wszelkie układy zbiorowe pracy, które mają zastosowanie.

Norma A2.1 – Umowy o pracę zawierane z marynarzami

1. Każde państwo członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze zobowiązujące statki pływające pod jego banderą do spełnienia następujących wymagań:
 - a) marynarze pracujący na statkach pływających pod banderą danego państwa muszą pracować na podstawie umowy o pracę podpisanej przez marynarza i armatora lub jego przedstawiciela (lub, jeżeli nie są pracownikami, na podstawie dowodu potwierdzającego uzgodnienia umowne lub inne), zapewniającej im przyzwoite warunki pracy i życia na pokładzie statku, zgodnie z wymaganiami niniejszej umowy;
 - b) marynarzom podpisującym umowę o pracę należy umożliwić zapoznanie się z nią i zasięgnięcie porady na jej temat przed podpisaniem, jak również należy im zapewnić wszelkie inne udogodnienia potrzebne do dobrowolnego zawarcia umowy, z wystarczającym zrozumieniem ich praw i obowiązków;

▼B

c) armator i marynarz muszą posiadać podpisane oryginały umowy o pracę zawartej z marynarzem;

d) należy podjąć środki w celu dopilnowania, by marynarze, w tym kapitan statku, mogli łatwo pozyskać na pokładzie statku informacje o warunkach ich zatrudnienia oraz by informacje takie, włącznie z kopią umowy o pracę zawartej z marynarzem, były również dostępne do wglądu dla urzędników właściwego organu, w tym także w portach, do których statek zawija; oraz

e) marynarzom należy wręczyć dokument zawierający zapis faktów dotyczących ich zatrudnienia na pokładzie statku.

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

a) kopia standardowego formularza umowy; oraz

b) wyciągi z układu zbiorowego pracy podlegające kontroli przez państwo portu.

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

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

a) pełne imię i nazwisko marynarza, datę urodzenia lub wiek oraz miejsce urodzenia;

b) imię i nazwisko/nazwę i adres armatora;

c) miejsce i datę zawarcia umowy o pracę z marynarzem;

d) stanowisko, na którym marynarz ma zostać zatrudniony;

e) wysokość wynagrodzenia marynarza lub wzór do jego obliczenia, jeżeli ma zastosowanie;

f) wymiar corocznego płatnego urlopu lub wzór do jego obliczenia, jeżeli ma zastosowanie;

g) warunki rozwiązania umowy, w tym:

(i) jeżeli umowa została zawarta na czas nieokreślony, warunki uprawniające każdą ze stron do jej rozwiązania oraz wymagany okres wypowiedzenia, który dla armatora nie może być krótszy niż dla marynarza;

(ii) jeżeli umowa została zawarta na czas określony, datę jej wygaśnięcia; oraz

(iii) jeżeli umowa została zawarta na określony rejs, port przeznaczenia i czas, który musi upłynąć od momentu przybycia na miejsce do czasu zakończenia służby przez marynarza;

▼B

- h) świadczenia z tytułu ochrony zdrowia i zabezpieczenia społecznego, które armator zapewnia marynarzowi;
- i) uprawnienia marynarza do repatriacji;
- j) odniesienie do układu zbiorowego pracy, jeżeli ma zastosowanie; oraz
- k) inne informacje, których może wymagać prawo krajowe.

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

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

Prawidło 2.3 – Godziny pracy i wypoczynku

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

Prawidło 2.4 – Prawo do urlopu

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

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

Prawidło 2.5 – Repatriacja

- 1. Marynarze mają prawo do repatriacji bez ponoszenia kosztów.
- 2. Każde państwo członkowskie wymaga, by statki pływające pod jego banderą zapewniły środki finansowe umożliwiające marynarzom należytą repatriację.

*Norma ► **M1** A2.5.1 ◀ – Repatriacja*

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

- a) w przypadku wygaśnięcia umowy o pracę z marynarzem podczas pobytu za granicą;
- b) w przypadku rozwiązania umowy o pracę z marynarzem:
 - (i) przez armatora; lub
 - (ii) przez marynarza, z uzasadnionych przyczyn; oraz

▼B

c) w przypadku gdy marynarze nie są zdolni dalej wywiązywać się z obowiązków wynikających z umowy o zatrudnienie lub nie można oczekiwać, że będą wywiązywali się z tych obowiązków w szczególnych okolicznościach.

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

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

b) maksymalne okresy służby na pokładzie statku, po których marynarz nabywa prawo do repatriacji – okresy takie muszą być krótsze niż 12 miesięcy; oraz

c) dokładne prawa przyznawane przez armatorów w związku z repatriacją, w tym prawa dotyczące miejsc repatriacji, środków transportu, kosztów ponoszonych przez armatora oraz innych działań pozostających w gestii armatorów.

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

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

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

a) właściwy organ państwa członkowskiego, pod którego banderą pływa dany statek, zobowiązany jest zorganizować repatriację takich marynarzy; jeżeli nie dopełni tego obowiązku, repatriacją może zająć się państwo, z którego marynarze mają zostać repatriowani, lub państwo, którego są obywatelami, ubiegając się następnie o zwrot kosztów od państwa członkowskiego, pod którego banderą pływa dany statek;

b) państwo członkowskie, pod którego banderą pływa dany statek, odzyskuje od armatora koszty poniesione w związku z repatriacją marynarzy;

c) marynarze w żadnym przypadku nie mogą zostać obciążeni kosztami repatriacji, z wyjątkiem przypadku przewidzianego w ust. 3 niniejszej normy.

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

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

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

▼B

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

▼M1*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 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;

▼ M1

- 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 należyłości zgodnie z ust. 2 niniejszej normy.

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

- 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 marynarza, w tym takich pozycji, jak: odpowiednie wyżywienie, w razie konieczności – 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 marynarzowi 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.

▼ M1

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.

▼ B

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

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

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

1. Każde państwo członkowskie ustanawia przepisy zapewniające, by zawsze w razie zaginięcia lub zatonięcia statku armator wypłacił każdemu marynarzowi na pokładzie odszkodowanie z tytułu braku zatrudnienia w wyniku zaginięcia lub zatonięcia statku.

2. Przepisy, o których mowa w ust. 1, nie naruszają innych praw, jakie mogą przysługiwać marynarzowi na mocy krajowego prawa państwa członkowskiego w związku z obrażeniami lub szkodami poniesionymi w wyniku zaginięcia lub zatonięcia statku.

Prawidło 2.7 – Poziomy obsadzania statku załogą

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

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

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

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

1. Każde państwo członkowskie prowadzi krajową politykę zachęcającą marynarzy do rozwoju kariery, doskonalenia umiejętności i tym samym zwiększania szans na zatrudnienie w celu zapewnienia stałej i fachowej siły roboczej w sektorze morskim.

2. Celem polityki, o której mowa w ust. 1 niniejszej normy, ma być pomoc marynarzom w zwiększaniu ich kompetencji, kwalifikacji i szans na zatrudnienie.

3. Każde państwo członkowskie, po skonsultowaniu się z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, wyznacza wyraźne cele w obszarze poradnictwa zawodowego, kształcenia i szkolenia marynarzy, których obowiązki na pokładzie związane są przede wszystkim z bezpieczną eksploatacją i nawigacją statku, w tym cele w obszarze szkoleń prowadzonych na bieżąco.

TYTUŁ 3

ZAKWATEROWANIE, ZAPLECZE REKREACYJNE, WYŻYWIENIE I PRZYRZĄDZANIE POSILKÓW

Norma A3.1 – Zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne

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

▼B

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

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

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

Prawidło 3.2 – Wyżywienie i przyrządzanie posiłków

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

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

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

Norma A3.2 – Wyżywienie i przyrządzanie posiłków

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

TYTUŁ 4

OCHRONA ZDROWIA, OPIEKA MEDYCZNA I OCHRONA SOCJALNA

Prawidło 4.1 – Opieka medyczna na statku i na lądzie

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

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

3. Wymagania dotyczące ochrony zdrowia i opieki medycznej na statku obejmują standardy w zakresie środków mających na celu zapewnienie marynarzom ochrony zdrowia i opieki medycznej możliwie jak najbardziej zbliżonej do tej powszechnie dostępnej dla pracowników na lądzie.

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

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

▼B

- a) zapewniają stosowanie wobec marynarzy przepisów ogólnych w sprawie medycyny pracy i opieki medycznej istotnych z punktu widzenia pełnionych obowiązków, jak również przepisów szczegółowych odnoszących się konkretnie do pracy na statku;
 - b) zapewniają marynarzom ochronę zdrowia i opiekę medyczną możliwie jak najbardziej zbliżoną do tej powszechnie dostępnej dla pracowników na lądzie, w tym natychmiastowy dostęp do niezbędnych leków, sprzętu medycznego i udogodnień na potrzeby diagnozy i leczenia, jak również do informacji medycznej i specjalistycznej wiedzy;
 - c) zapewniają marynarzom, w miarę możliwości, prawo do bezzwłocznej wizyty u wykwalifikowanego lekarza medycyny lub stomatologa w portach, do których zawija statek;
 - d) nie ograniczają się do leczenia chorych lub rannych marynarzy, lecz obejmują środki o charakterze zapobiegawczym, takie jak promocja zdrowia i programy edukacji zdrowotnej.
2. Właściwy organ wprowadza standardowy formularz karty zdrowia stosowany przez kapitanów statków oraz personel medyczny na lądzie i na statku. Wypełniony formularz i jego treść są poufne i wykorzystuje się je wyłącznie w celu ułatwienia leczenia marynarzy.
3. Każde państwo członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze ustanawiające wymagania dotyczące pokładowego zaplecza i wyposażenia na potrzeby leczenia szpitalnego i opieki medycznej oraz szkoleń na statkach pływających pod banderą danego państwa.
4. Krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze muszą ustanawiać przynajmniej następujące wymagania:
- a) na pokładzie wszystkich statków musi znajdować się apteczka, sprzęt medyczny i podręcznik medyczny zgodne ze specyfikacją określoną przez właściwy organ i poddawane regularnym inspekcjom przez ten organ; krajowe wymagania muszą uwzględniać rodzaj statku, liczbę osób na pokładzie oraz charakter, miejsce przeznaczenia i czas trwania rejsu, jak również odpowiednie krajowe i międzynarodowe zalecane standardy medyczne;
 - b) na statkach przewożących 100 lub więcej osób i zwykle odbywających rejsy międzynarodowe o czasie trwania przekraczającym 72 godziny musi znajdować się wykwalifikowany lekarz odpowiedzialny za opiekę medyczną; krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze określają również, na jakich innych statkach musi znajdować się lekarz, uwzględniając, między innymi, takie czynniki, jak czas trwania, charakter i warunki rejsu oraz liczbę marynarzy na pokładzie;
 - c) w odniesieniu do statków, na których nie ma lekarza, wymaga się, by na ich pokładzie znajdował się przynajmniej jeden marynarz, który w ramach swoich stałych obowiązków odpowiada za opiekę medyczną i podawanie leków lub przynajmniej jeden marynarz potrafiący udzielać pierwszej pomocy medycznej; w stosunku do osób, które nie są lekarzami i odpowiadają za opiekę medyczną na pokładzie, wymaga się, by miały ukończone odpowiednie szkolenie z zakresu opieki medycznej, spełniające wymagania Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., z późniejszymi zmianami (zwanej „konwencją STCW”); marynarze wyznaczeni do udzielania pierwszej pomocy medycznej muszą mieć ukończone odpowiednie szkolenie z udzielania pierwszej pomocy medycznej, spełniające wymagania konwencji STCW; krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze określają poziom zatwierdzonego wymaganego szkolenia z uwzględnieniem, między innymi, takich czynników, jak czas trwania, charakter i warunki rejsu oraz liczba marynarzy na pokładzie; oraz
 - d) właściwy organ zobowiązany jest zapewnić całodobową dostępność porad lekarskich, w tym porad specjalistycznych, świadczonych w ramach ustalonego

▼B

systemu za pomocą łączności radiowej lub satelitarnej dla statków znajdujących się na morzu; porady lekarskie, włącznie z przekazywaniem informacji medycznej za pomocą łączności radiowej lub satelitarnej, mają być udzielane bezpłatnie wszystkim statkom bez względu na ich banderę.

Prawidło 4.2 – Odpowiedzialność armatorów

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

*Norma ► **M1** A4.2.1 ◀ – Odpowiedzialność armatorów*

1. Każde państwo członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze zobowiązujące armatorów statków pływających pod jego banderą do ochrony zdrowia wszystkich marynarzy pracujących na statkach i zapewnienia im opieki medycznej zgodnie z następującymi minimalnymi standardami:
 - a) armatorzy ponoszą koszty związane z chorobami lub obrażeniami marynarzy pracujących na ich statkach w przypadku wystąpienia takich chorób lub obrażeń w okresie między dniem rozpoczęcia służby a dniem, który można uznać za dzień należytej repatriacji marynarza, lub w przypadku chorób i obrażeń wynikających z zatrudnienia w takim okresie;
 - b) armatorzy zobowiązani są zapewnić zabezpieczenie finansowe na odszkodowanie należne z tytułu śmierci lub długoterminowej niepełnosprawności marynarza w wyniku obrażeń, choroby lub ryzyka związanych z wykonywaną pracą, zgodnie z przepisami prawa krajowego, postanowieniami umowy o pracę zawartej z marynarzem lub stosownie do układu zbiorowego pracy;
 - c) armatorzy zobowiązani są pokryć koszty opieki medycznej, w tym leczenia oraz dostawy niezbędnych leków i sprzętu terapeutycznego oraz zakwaterowania i wyżywienia z dala od domu, do czasu powrotu chorego lub rannego marynarza do zdrowia lub do czasu wydania orzeczenia stwierdzającego stały charakter choroby lub niepełnosprawności; oraz
 - d) armatorzy ponoszą koszty pochówku w przypadku śmierci marynarza na statku lub na lądzie w trakcie zatrudnienia.
2. Krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze mogą ograniczać odpowiedzialność armatora w odniesieniu do pokrycia kosztów opieki medycznej, zakwaterowania i wyżywienia do okresu, który nie może być krótszy niż 16 tygodni od dnia odniesienia obrażeń lub wystąpienia choroby.
3. Jeżeli choroba lub obrażenia skutkują niezdolnością do pracy, armator jest zobowiązany do:
 - a) wypłaty pełnego wynagrodzenia przez cały okres pozostawania marynarza na pokładzie lub do dnia ich repatriacji zgodnie z postanowieniami niniejszej umowy; oraz
 - b) wypłaty całego lub części wynagrodzenia, zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi lub wykonawczymi lub z postanowieniami układów zbiorowych pracy, od dnia repatriacji marynarza lub ich zejścia na ląd, do czasu ich powrotu do zdrowia lub do czasu nabycia przez nich uprawnień do świadczeń pieniężnych na mocy ustawodawstwa danego państwa członkowskiego, jeżeli sytuacja taka ma miejsce wcześniej.

▼B

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

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

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

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

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

▼M1

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 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.

▼ **M1**

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.

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.

▼ **B**

Prawidło 4.3 – Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom

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

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

▼B

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

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

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

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

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

- a) uwzględniać odpowiednie instrumenty międzynarodowe dotyczące bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy ogólnie oraz zagrożeń szczególnych, jak również muszą obejmować wszystkie kwestie istotne w kategoriach zapobiegania wypadkom, obrażeniom i chorobom w miejscu pracy, mogące mieć zastosowanie do pracy marynarzy, zwłaszcza wypadkom, obrażeniom i chorobom mającym związek z pracą na morzu;
- b) określać obowiązki kapitana lub osoby przez niego wyznaczonej do przejęcia szczególnej odpowiedzialności za wdrażanie i przestrzeganie polityki i programu w obszarze bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy na statku; oraz
- c) określać uprawnienia marynarzy na statku, wyznaczonych lub wybranych na przedstawicieli ds. bezpieczeństwa, którzy mają uczestniczyć w posiedzeniach komitetu ds. bezpieczeństwa na statku; komitet taki musi zostać powołany na statku z załogą liczącą pięciu lub więcej marynarzy.

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

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

▼B

5. Właściwy organ zapewnia, aby:
 - a) wypadki, obrażenia i choroby w miejscu pracy były odpowiednio zgłaszane;
 - b) przechowywano, analizowano i publikowano szczegółowe statystyki takich wypadków i chorób oraz, w miarę potrzeb, prowadzono badania ogólnych tendencji i stwierdzonych zagrożeń; oraz
 - c) prowadzono dochodzenie w sprawie wypadków w miejscu pracy.
6. Procedury zgłaszania i dochodzenia w sprawach dotyczących bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy muszą zapewniać ochronę danych osobowych marynarzy.
7. Właściwy organ współpracuje z organizacjami armatorów i marynarzy w celu podejmowania środków na rzecz przekazania wszystkim marynarzom informacji o szczególnych zagrożeniach na pokładach statków, na przykład wysyłając urzędowe powiadomienia zawierające odpowiednie instrukcje.
8. Właściwy organ zobowiązuje armatorów przeprowadzających ocenę ryzyka w związku z zarządzaniem w obszarze bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy do korzystania z odpowiednich danych statystycznych z ich statków oraz z ogólnych statystyk dostarczanych przez właściwy organ.

Prawidło 4.4 – Dostęp do udogodnień socjalnych na lądzie

Każde państwo członkowskie zapewnia łatwy dostęp do udogodnień socjalnych na lądzie, jeżeli takie istnieją. Państwo członkowskie wspiera również rozwój zaplecza socjalnego w wyznaczonych portach w celu zapewnienia marynarzom ze statków przebywających w porcie dostępu do odpowiednich udogodnień i usług socjalnych.

Norma A4.4 – Dostęp do udogodnień socjalnych na lądzie

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

TYTUŁ 5**ZGODNOŚĆ I EGZEKWOWANIE***Prawidło 5.1.5 – Pokładowe procedury wnoszenia skarg*

1. Każde państwo członkowskie wymaga, by na statkach pływających pod jego banderą obowiązywały procedury zapewniające sprawiedliwe, skuteczne i sprawne rozpatrywanie skarg marynarzy w związku ze stwierdzeniem naruszenia wymagań konwencji (w tym praw marynarzy).
2. Każde państwo członkowskie zobowiązane jest zabronić jakiegokolwiek represjonowania marynarza z powodu wniesienia przez niego skargi i stosować kary w przypadkach takiego represjonowania.

▼B

3. Postanowienia niniejszego prawidła nie naruszają prawa marynarza do ubiegania się o zadośćuczynienie za pomocą środków prawnych, które marynarz uzna za właściwe.

Norma A5.1.5 – Pokładowe procedury wnoszenia skarg

1. Bez uszczerbku dla szerszego zakresu, który mogą gwarantować krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze lub układy zbiorowe pracy, marynarze mogą korzystać z pokładowych procedur w celu wnoszenia skarg w różnych sprawach, w których można stwierdzić naruszenie wymagań konwencji (w tym praw marynarzy).

2. Każde państwo członkowskie dopilnowuje, by jego przepisy ustawowe lub wykonawcze uwzględniały pokładowe procedury wnoszenia skarg w celu spełnienia wymagań prawidła 5.1.5. Procedury takie powinny dążyć do rozpatrywania skarg na możliwie najniższym poziomie. Marynarzom przysługuje jednak zawsze prawo do wniesienia skargi bezpośrednio do kapitana oraz do właściwych organów zewnętrznych, jeżeli uznają to za konieczne.

3. Pokładowe procedury wnoszenia skarg muszą uwzględniać prawo marynarza do zaangażowania asysty lub przedstawiciela w trakcie procedury składania skargi oraz środki chroniące marynarzy przed represjami spowodowanymi wniesieniem skargi. Określenie „represjonowanie” obejmuje wszelkie niekorzystne dla marynarza działania z czyjejkolwiek strony, podejmowane wskutek wniesienia skargi, która nie jest ewidentnie bezpodstawna lub złośliwa.

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



POSTANOWIENIA KOŃCOWE

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

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

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

Postanowienia niniejszej umowy nie naruszają bardziej rygorystycznych lub szczeżeńych przepisów prawodawstwa wspólnotowego.

Niniejsza umowa nie wpływa na żadne prawo, zwyczaj lub umowy zapewniające bardziej korzystne warunki dla marynarzy. Warunki niniejszej umowy nie naruszają na przykład przepisów dyrektywy Rady 89/391/EWG w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy, dyrektywy Rady 92/29/EWG dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach ani dyrektywy Rady 1999/63/WE dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy (która ma zostać zmieniona zgodnie z załącznikiem A do niniejszej umowy).

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

EUROPEJSKA FEDERACJA PRACOWNIKÓW TRANSPORTU (ETF)

STOWARZYSZENIE ARMATORÓW WSPÓLNOTY EUROPEJSKIEJ (ECSA)

PRZEWODNICZĄCY SEKTOROWEGO KOMITETU DIALOGU DS. TRANSPORTU MORSKIEGO

BRUKSELA, DNIA 19 MAJA 2008 R.



ZAŁĄCZNIK A

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

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

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

1. Klauzula 1

Wprowadza się ust. 3 w brzmieniu:

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

2. Klauzula 2 lit. c)

Klauzula 2 lit. c) otrzymuje brzmienie:

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

3. Klauzula 2 lit. d)

Klauzula 2 lit. d) otrzymuje brzmienie:

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

4. Klauzula 6

Klauzula 6 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

▼B

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

5. Klauzula 13

Klauzula 13 ust. 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

- „1. Marynarze nie mogą pracować na statku, jeżeli nie posiadają świadectwa zdrowia potwierdzającego ich przydatność do wykonywanych obowiązków.
2. Wyjątki dopuszcza się wyłącznie w sytuacjach przewidzianych niniejszą umową.
3. Właściwy organ wymaga, by przed podjęciem pracy na statku marynarze posiadali ważne świadectwo zdrowia, potwierdzające ich przydatność do wykonywania konkretnej pracy na morzu.
4. W celu zagwarantowania, by świadectwa zdrowia odzwierciedlały faktyczny stan zdrowia marynarzy w odniesieniu do obowiązków, które mają oni wykonywać, właściwy organ, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy oraz uwzględniając odpowiednio mające zastosowanie wytyczne międzynarodowe, określa charakter badania lekarskiego i świadectwa zdrowia.
5. Niniejsza umowa nie narusza postanowień Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., z późniejszymi zmianami (zwanej »konwencją STCW«). Właściwy organ zobowiązany jest przyjąć świadectwo zdrowia wydane zgodnie z wymaganiami konwencji STCW do celów ust. 1 i 2 niniejszej klauzuli. Tak samo przyjmuje się świadectwo zdrowia spełniające zasadniczo te wymagania w przypadku marynarzy nieobjętych konwencją STCW.
6. Świadectwo zdrowia musi być wystawione przez wykwalifikowanego lekarza lub, w przypadku świadectwa dotyczącego wyłącznie wzroku, przez osobę uznawaną przez właściwy organ za posiadającą kwalifikacje do wydawania takich świadectw. Lekarze wydający opinię w ramach procedur badań lekarskich muszą być całkowicie niezależni zawodowo.
7. Marynarzom, którym odmówiono wydania świadectwa zdrowia lub których poddano ograniczeniom pod względem zdolności do pracy, zwłaszcza w odniesieniu do czasu pracy, dziedziny lub zakresu działalności gospodarczej, należy umożliwić poddanie się kolejnemu badaniu przez innego niezależnego lekarza lub niezależnego biegłego ds. medycznych.
8. Każde świadectwo zdrowia potwierdza w szczególności, że:
 - a) marynarz ma wystarczająco dobry słuch, wzrok oraz posiada zdolność rozpoznawania kolorów, w przypadku gdy jego zdolność do pracy uzależniona jest od zdolności rozpoznawania kolorów; oraz
 - b) marynarz nie cierpi na dolegliwość, która podczas wykonywania pracy na morzu może ulec zaostrzeniu lub skutkować niezdolnością marynarza do służby, lub zagrażać zdrowiu innych osób na pokładzie.

▼B

9. O ile nie jest wymagany krótszy okres, z uwagi na szczególny charakter zadań, które ma wykonywać dany marynarz, lub stosownie do wymagań konwencji STCW:
- a) okres ważności świadectwa zdrowia wynosi najwyżej dwa lata, chyba że marynarz nie ukończył 18 roku życia, kiedy to maksymalny okres ważności świadectwa wynosi jeden rok;
 - b) okres ważności świadectwa potwierdzającego zdolność rozpoznawania kolorów wynosi najwyżej sześć lat.
10. W nagłych sytuacjach właściwy organ może zezwolić marynarzowi na pracę bez ważnego świadectwa zdrowia do czasu zawinięcia do portu, w którym marynarz może otrzymać świadectwo zdrowia od wykwalifikowanego lekarza, pod warunkiem że:
- a) okres takiego zezwolenia nie przekracza trzech miesięcy; oraz
 - b) marynarz posiada świadectwo zdrowia, które niedawno utraciło ważność.
11. Jeżeli okres ważności świadectwa wygasa w trakcie rejsu, świadectwo zachowuje ważność do czasu zawinięcia do kolejnego portu, w którym marynarz może otrzymać świadectwo zdrowia od wykwalifikowanego lekarza, pod warunkiem że okres ten nie przekracza trzech miesięcy.
12. Świadectwa zdrowia marynarzy pracujących na statkach odbywających zazwyczaj rejsy międzynarodowe muszą być sporządzone przynajmniej w języku angielskim.”.

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

6. Klauzula 16:

Pierwsze zdanie otrzymuje brzmienie:

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