

31999L0063

L 167/33

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

2.7.1999

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) — Załącznik: Umowa Europejska w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy

RADA UNII EUROPEJSKIEJ

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

uwzględniając wniosek Komisji,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Po wejściu w życie Traktatu z Amsterdamu przepisy Porozumienia w sprawie polityki społecznej, załączonego do Protokołu nr 14 w sprawie Polityki Społecznej, załączonego do Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, zmienione Traktatem z Maastricht, zostały włączone do art. 136-139 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.
- (2) Zgodnie z art. 139 ust. 2 Traktatu przedstawiciele pracodawców i pracowników mogą złożyć wspólny wniosek by umowy zawierane na szczeblu wspólnotowym były wykonywane w drodze decyzji Rady na wniosek Komisji.
- (3) Rada przyjęła dyrektywę 93/104/WE z dnia 23 listopada 1993 r. dotyczącą niektórych aspektów organizacji czasu pracy ⁽¹⁾; transport morski był jednym z rodzajów działalności wyłączonych z zakresu tej dyrektywy.
- (4) Należy uwzględnić właściwe konwencje Międzynarodowej Organizacji Pracy w odniesieniu do organizacji czasu pracy, w szczególności te z nich, które dotyczą godzin pracy marynarzy.
- (5) Zgodnie z art. 3 ust. 2 Porozumienia w sprawie polityki społecznej Komisja przeprowadziła konsultacje z partnerami społecznymi w sprawie możliwych kierunków wspólnotowych działań w odniesieniu do sektorów i rodzajów działalności wyłączonych z zakresu dyrektywy 93/104/WE.
- (6) Po przeprowadzeniu tych konsultacji Komisja uznała za pożądane podjęcie działań w tym obszarze i ponownie przeprowadziła konsultacje z przedstawicielami pracodawców i pracowników na poziomie wspólnotowym w sprawie przewidywanego wniosku zgodnie z art. 3 ust. 3 wspomnianego Porozumienia.
- (7) Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (EC-SA) oraz Federacja Związków Zawodowych Pracowników

Transportu w Unii Europejskiej (FST) powiadomiły Komisję o zamiarze rozpoczęcia negocjacji zgodnie z art. 4 Porozumienia w sprawie polityki społecznej.

- (8) Wspomniane organizacje zawarły w dniu 30 września 1998 r. Porozumienie w sprawie czasu pracy marynarzy. Porozumienie to zawiera wspólny wniosek skierowany do Komisji w sprawie wykonania tego porozumienia poprzez wydanie decyzji Rady, na wniosek Komisji, zgodnie z art. 4 ust. 2 Porozumienia w sprawie polityki społecznej.
- (9) Rada w swojej rezolucji z dnia 6 grudnia 1994 r. w sprawie niektórych aspektów polityki społecznej Unii Europejskiej: wkład w gospodarczą i społeczną zbieżność w Unii ⁽²⁾ zwróciła się do przedstawicieli pracodawców i pracowników z prośbą o wykorzystanie możliwości zawierania umów, ponieważ są oni blisko problemów i realiów społecznych.
- (10) Porozumienie to stosuje się do marynarzy na pokładzie każdego statku pełnomorskiego, niezależnie od tego, czy stanowi własność publiczną czy prywatną, który jest zarejestrowany na terytorium jakiegokolwiek Państwa Członkowskiego i bierze udział w działalności handlowej na morzu.
- (11) Właściwym instrumentem prawnym dla wykonania tego porozumienia jest dyrektywa, w rozumieniu art. 249 Traktatu; wiąże ona zatem Państwa Członkowskie, w zakresie rezultatu, jaki ma być osiągnięty, pozostawiając jednak władzom krajowym swobodę wyboru form i metod.
- (12) Zgodnie z zasadami pomocniczości i proporcjonalności, określonymi w art. 5 Traktatu, cele niniejszej dyrektywy nie mogą być w sposób wystarczający osiągnięte przez Państwa Członkowskie i mogą zatem być lepiej osiągnięte przez Wspólnotę; niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (13) W odniesieniu do pojęć użytych w porozumieniu, które nie zostały w nim w sposób szczegółowy zdefiniowane, niniejsza dyrektywa pozostawia Państwom Członkowskim swobodę zdefiniowania tych terminów zgodnie z ustawodawstwem i praktyką krajową, tak jak w przypadku innych dyrektyw dotyczących polityki społecznej, w których zostały użyte podobne terminy, pod warunkiem że definicje te pozostają w zgodzie z treścią Porozumienia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 307 z 13.12.1993, str. 18.

⁽²⁾ Dz.U. C 368 z 23.12.1994, str. 6.

- (14) Komisja zgodnie z komunikatem z dnia 20 maja 1998 r. opracowała swoją propozycję dyrektywy w sprawie dostosowania i wspierania dialogu społecznego na poziomie Wspólnoty, uwzględniając przedstawicielski status stron sygnatariuszy i zgodność z prawem przepisów tego porozumienia.
- (15) Zgodnie z komunikatem z dnia 14 grudnia 1993 r. dotyczącym stosowania Porozumienia w sprawie polityki socjalnej Komisja powiadomiła Parlament Europejski oraz Komitet Ekonomiczno-Społeczny, w drodze przesłania im tekstu swej propozycji dyrektywy zawierającej Porozumienie.
- (16) Wykonanie Porozumienia przyczyni się do realizacji celów określonych w art. 136 Traktatu,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Celem niniejszej dyrektywy jest wprowadzenie w życie Porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy, zawartego w dniu 30 września 1998 r. przez organizacje reprezentujące przedstawicieli pracodawców i pracowników w sektorze morskim (ECSA oraz FST), wymienione w Załączniku do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Minimalne wymagania

1. Państwa Członkowskie mogą utrzymać w mocy lub wprowadzić przepisy bardziej korzystne niż przepisy ustanowione niniejszą dyrektywą.
2. Wykonanie niniejszej dyrektywy nie może w żadnym przypadku stanowić uzasadnienia dla obniżenia poziomu ochrony pracowników w obszarach objętych niniejszą dyrektywą. Nie

narusza to uprawnień Państw Członkowskich i/lub przedstawicieli pracodawców i pracowników do przyjmowania w związku ze zmianą okoliczności przepisów ustawowych, wykonawczych lub układów zbiorowych pracy innych niż te, które obowiązują w czasie przyjmowania niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że spełnione są minimalne wymagania ustanawiane niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Transpozycja

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 30 czerwca 2002 r. lub najpóźniej do tej daty upewniają się, że przedstawiciele pracodawców i pracowników wprowadzili niezbędne środki w drodze zawarcia porozumienia, przy czym Państwa Członkowskie są zobowiązane do podjęcia każdego niezbędnego środka umożliwiającego im w każdym czasie zagwarantowanie uzyskania celów przewidzianych niniejszą dyrektywą. Państwa Członkowskie niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

2. Wspomniane przepisy określone w akapicie pierwszym powinny zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to powinno towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

Artykuł 4

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 21 czerwca 1999 r.

W imieniu Rady

L. SCHOMERUS

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

UMOWA EUROPEJSKA

w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy

uwzględniając Porozumienie w sprawie polityki społecznej załączone do Protokołu w sprawie Polityki Społecznej, dołączonego do Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 3 ust. 4 i art. 4 ust. 2;

a także mając na uwadze, co następuje:

artykuł 4 ust. 2 Porozumienia w sprawie polityki społecznej stanowi, że porozumienia zawierane na poziomie wspólnotowym mogą być wprowadzane w życie na wspólny wniosek stron sygnatariuszy w drodze decyzji Rady na wniosek Komisji;

strony sygnatariusze składają niniejszym taki wniosek,

STRONY SYGNATARIUSZE UZGODNILI, CO NASTĘPUJE:

Klauzula 1

1. Umowa stosuje się do marynarzy na pokładzie każdego statku pełnomorskiego, niezależnie od tego, czy jest on własnością publiczną, czy prywatną, który jest zarejestrowany na terytorium Państwa Członkowskiego i który bierze udział w działalności handlowej na morzu. Do celów niniejszej umowy przyjmuje się, że statek, który jest wpisany w dwóch państwach, jest zarejestrowany w tym państwie, pod którego banderą pływa.
2. W razie wątpliwości właściwy organ Państwa Członkowskiego rozstrzyga, czy statki mają być uznane za statki pełnomorskie lub biorące udział w działalności handlowej na morzu do celów niniejszej umowy. Należy zasięgnąć opinii związków armatorów i marynarzy.

Klauzula 2

Do celów niniejszej umowy:

- a) wyrażenie „godziny pracy” oznacza czas, w którym marynarz jest zobowiązany do świadczenia pracy na rzecz statku;
- b) wyrażenie „godziny odpoczynku” oznacza czas poza godzinami pracy; wyrażenie to nie obejmuje czasu krótkich przerw w pracy;
- c) wyrażenie „marynarz” oznacza każdą osobę, która jest zatrudniona lub zaciągnięta w jakimkolwiek charakterze na pokładzie statku pełnomorskiego, do której stosuje się niniejszą umowę;
- d) wyrażenie „armator” oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę, taką jak kierownik lub czarterujący statek bez załogi, która przejęła od armatora odpowiedzialność za eksploatację statku i, przejmując taką odpowiedzialność, wyraziła gotowość do przejścia wszelkiej towarzyszącej odpowiedzialności i zobowiązań.

Klauzula 3

W granicach ustanowionych w klauzuli 5 określić należy albo maksymalną ilość godzin pracy, której nie wolno przekraczać w danym okresie czasu, albo minimalną ilość godzin odpoczynku, które muszą być zapewnione w danym okresie czasu.

Klauzula 4

Bez uszczerbku dla klauzuli 5 przy ustalaniu normalnych godzin pracy marynarzy stosuje się w zasadzie normę opartą na ośmiodzinnym 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.

Klauzula 5

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 należyтым 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.

Klauzula 6

Marynarze, którzy nie ukończyli 18 roku życia nie mogą pracować w nocy. Do celów niniejszej klauzuli za „noc” uważa się okres przynajmniej dziewięciu następujących po sobie godzin, które obejmują czas między północą a godziną piątą rano. Przepis niniejszy nie musi być stosowany, jeżeli zaszkodziłby on skutecznemu wyszkoleniu marynarzy między 16 a 18 rokiem życia zgodnie z przyjętymi programami i harmonogramami.

Klauzula 7

1. Kapitan statku ma prawo wymagać od marynarza świadczenia pracy w sytuacjach bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa statku, osób znajdujących się na pokładzie, ładunku lub konieczności niesienia pomocy innym statkom albo osobom, które znalazły się w niebezpieczeństwie na morzu.
2. Zgodnie z ust. 1 kapitan statku może tymczasowo zawiesić stosowanie harmonogramu godzin pracy lub godzin

odpoczynku i wymagać od marynarza świadczenia koniecznych godzin pracy do czasu przywrócenia normalnej sytuacji.

3. Najszybciej, jak to jest wykonalne, po przywróceniu normalnej sytuacji kapitan zapewnia, żeby wszyscy marynarze, którzy świadczyli pracę w planowanym czasie odpoczynku uzyskali odpowiedni okres odpoczynku.

Klauzula 8

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.

Klauzula 9

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, które nadają moc prawną niniejszej umowie.

Klauzula 10

1. Podczas ustalania, zatwierdzania lub zmiany poziomu obsadzenia statku załogą konieczne jest wzięcie pod uwagę potrzeby unikania lub minimalizowania, o ile jest to wykonalne, wydłużonych godzin pracy, w celu zapewnienia odpowiedniego odpoczynku i ograniczenia zmęczenia.
2. Jeżeli zapisy lub inne dowody wskazują naruszenie przepisów dotyczących godzin pracy lub godzin odpoczynku, podejmuje się działania obejmujące w razie konieczności zmianę obsadzenia statku załogą w celu zapobieżenia przyszłym naruszeniom.
3. Wszystkie statki, do których ma zastosowanie niniejsza umowa, muszą być odpowiednio, bezpiecznie i skutecznie obsadzone załogą, zgodnie z dokumentem dotyczącym minimalnej bezpiecznej obsady lub innym odpowiednikiem wydanym przez właściwy organ.

Klauzula 11

Osoby, które nie ukończyły 16. roku życia, nie mogą być zatrudniane na statku.

Klauzula 12

Armator zapewnia kapitanowi odpowiednie środki w celu spełnienia zobowiązań wynikających z niniejszej umowy, włącznie z tymi, które odnoszą się do właściwego obsadzenia statku załogą. Kapitan podejmuje wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami dotyczącymi godzin pracy i odpoczynku wynikającymi z niniejszej umowy.

Klauzula 13

1. Wszyscy marynarze muszą posiadać zaświadczenie, z którego wynika, że są fizycznie zdolni do wykonywania pracy, w której mają być zatrudnieni na morzu.

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.

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, przes-

Sporządzono w Brukseli, dnia 30 września 1998 r.

Federacja Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA)

nięci do pracy w porze dziennej, do której posiadają kwalifikacje.

2. Badanie lekarskie określone w ust. 1 jest bezpłatne i podlega tajemnicy lekarskiej. Badanie takie może być przeprowadzone w ramach państwowego systemu opieki zdrowotnej.

Klauzula 14

Armatorzy morscy na żądanie właściwych organów krajowych udzielają informacji w sprawie marynarzy pełniących służbę na nocnej wachcie i innych osób pracujących w nocy.

Klauzula 15

Marynarze muszą mieć zapewnione środki bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, odpowiednie do charakteru ich pracy. Dostępna musi być odpowiednia ochrona i środki prewencyjne lub ułatwienia w odniesieniu do bezpieczeństwa i ochrony zdrowia marynarzy pracujących w dzień i w nocy.

Klauzula 16

Każdy marynarz ma prawo do corocznego płatnego urlopu wynoszącego co najmniej cztery tygodnie lub do odpowiedniej części tego urlopu w przypadku zatrudnienia trwającego krócej niż rok, zgodnie z warunkami nabywania uprawnień i przyznawania takiego urlopu ustanowionymi w ustawodawstwie krajowym i/lub krajowych zwyczajach.

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