

## I

(Akty ustawodawcze)

## DYREKTYWY

## DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2013/54/UE

z dnia 20 listopada 2013 r.

**dotycząca pewnych obowiązków państwa bandery w zakresie zgodności z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r. oraz jej egzekwowania**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Działania Unii w dziedzinie transportu morskiego mają na celu, między innymi, polepszenie warunków życia i pracy marynarzy na statkach, polepszenie ich bezpieczeństwa i ochrony na morzu oraz zapobieganie zanieczyszczeniu spowodowanemu przez wypadki na morzu.
- (2) Unia jest świadoma faktu, że większość wypadków na morzu jest bezpośrednio spowodowana przez czynniki ludzkie, zwłaszcza zmęczenie.
- (3) Jednym z głównych celów unijnej polityki bezpieczeństwa na morzu jest wyeliminowanie statków nieodpowiadających normom.
- (4) Dnia 23 lutego 2006 r. Międzynarodowa Organizacja Pracy (MOP) przyjęła Konwencję o pracy na morzu z 2006 r. (zwaną dalej „konwencją”) z zamiarem stworzenia jednego spójnego i aktualnego instrumentu

obejmującego również podstawowe zasady, które można znaleźć w innych międzynarodowych konwencjach dotyczących pracy.

- (5) Zgodnie z art. VIII konwencji wchodzi ona w życie po upływie 12 miesięcy od dnia zarejestrowania ratyfikacji przynajmniej 30 członków MOP, których łączny udział w światowym tonażu brutto statków wynosi 33 %. Warunek ten spełniono dnia 20 sierpnia 2012 r., konwencja weszła zatem w życie dnia 20 sierpnia 2013 r.
- (6) Decyzja Rady 2007/431/WE <sup>(3)</sup> upoważniła państwa członkowskie do ratyfikowania konwencji i wzywa się państwa członkowskie, aby jak najszybciej to uczyniły.
- (7) Konwencja określa minimalne światowe normy, aby zapewnić prawo wszystkim marynarzy do godnych warunków życia i pracy, niezależnie od obywatelstwa marynarzy i bandery statków, na których pracują, oraz by ustanowić równe warunki konkurencji.
- (8) Różne części konwencji, zarówno te dotyczące obowiązków państwa bandery, jak i obowiązków państwa portu, są włączane do różnych aktów prawnych Unii. Celem niniejszej dyrektywy jest wprowadzenie pewnych przepisów dotyczących zgodności i egzekwowania przewidzianych w tytule 5 konwencji w odniesieniu do tych części konwencji, w przypadku których nie przyjęto jeszcze przepisów dotyczących wymaganej zgodności i egzekwowania. Części te odpowiadają elementom przedstawionym w załączniku do dyrektywy Rady 2009/13/WE <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 299 z 4.10.2012, s. 153.<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 8 października 2013 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 15 listopada 2013 r.<sup>(3)</sup> Decyzja Rady 2007/431/WE z dnia 7 czerwca 2007 r. upoważniająca państwa członkowskie do ratyfikowania, w interesie Wspólnoty Europejskiej, Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu z 2006 r. (Dz.U. L 161 z 22.6.2007, s. 63).<sup>(4)</sup> 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).

- (9) Dyrektywa 2009/13/WE wdraża Umowę zawartą między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (dalej zwaną „umową”), załączoną do tej dyrektywy. Niniejsza dyrektywa nie narusza dyrektywy 2009/13/WE, powinna zatem zapewnić zgodność z korzystniejszymi przepisami prawa Unii zgodnie z tą dyrektywą.
- (10) Mimo że dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE <sup>(1)</sup> reguluje kwestie obowiązków państwa bandery poprzez włączenie dobrowolnego systemu audytu państw członkowskich IMO do prawa Unii oraz poprzez wprowadzenie certyfikacji jakości krajowych organów morskich, uznaje się, że oddzielna dyrektywa dotycząca norm pracy na morzu byłaby bardziej odpowiednia i lepiej odzwierciedlałaby różne cele i procedury, bez wywierania wpływu na dyrektywę 2009/21/WE.
- (11) Dyrektywa 2009/21/WE ma zastosowanie do konwencji IMO. W każdym wypadku państwa członkowskie mogą opracować, wdrożyć i utrzymać system zarządzania jakością w odniesieniu do operacyjnych aspektów działań związanych z państwem bandery prowadzonych przez ich administrację morską, objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy.
- (12) Państwa członkowskie powinny zapewnić skuteczne wywiązanie się ze swoich obowiązków jako państwa bandery, w odniesieniu do wdrożenia przez statki pływające pod ich banderą właściwych części konwencji. Tworząc skuteczny system mechanizmów monitorowania, w tym inspekcji, dane państwo członkowskie może, w stosownych przypadkach, upoważnić instytucje publiczne lub inne organizacje w rozumieniu przepisu 5.1.2 konwencji, na warunkach w niej określonych.
- (13) Zgodnie z art. 2 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(2)</sup> zadania podstawowe Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego obejmują współdziałanie agencji z państwami członkowskimi oraz przekazywanie, na wniosek państwa członkowskiego, odpowiednich informacji, aby wspierać monitorowanie uznanych organizacji, które występują w imieniu państw członkowskich, bez uszczerbku dla praw i obowiązków państwa bandery.
- (14) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa

członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki działań możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

- (15) Stosowanie niniejszej dyrektywy nie może w żadnym przypadku prowadzić do obniżenia poziomu ochrony aktualnie obejmującej marynarzy na mocy prawa Unii,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

#### Artykuł 1

##### Przedmiot

Niniejsza dyrektywa ustanawia zasady, które pozwalają państwom członkowskim skutecznie wywiązywać się ze swoich obowiązków jako państwa bandery dotyczących wdrażania postanowień właściwych części konwencji. Niniejsza dyrektywa nie narusza dyrektyw 2009/13/WE i 2009/21/WE ani też żadnych bardziej rygorystycznych norm regulujących warunki życia i pracy marynarzy zawartych w tych dyrektywach.

#### Artykuł 2

##### Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy, oprócz odpowiednich definicji zawartych w załączniku do dyrektywy 2009/13/WE, stosuje się następującą definicję:

„właściwe części konwencji” oznaczają części konwencji, których treść uznaje się za odpowiadającą przepisom załącznika do dyrektywy 2009/13/WE.

#### Artykuł 3

##### Monitorowanie zgodności

1. Państwa członkowskie zapewniają stworzenie skutecznych i właściwych mechanizmów egzekwowania i monitorowania, w tym przeprowadzanie inspekcji w odstępach czasu przewidzianych w konwencji, tak by warunki życia i pracy marynarzy na statkach pływających pod banderą tych państw członkowskich spełniały obecnie i w przyszłości wymogi właściwych części konwencji.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 132).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiające Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1).

2. Jeżeli chodzi o statki o tonażu brutto mniejszym niż 200, nieodbywające rejsów międzynarodowych, państwa członkowskie mogą, po konsultacjach z właściwymi organizacjami armatorów i marynarzy, podjąć decyzję o dostosowaniu mechanizmów monitorowania, w tym inspekcji – zgodnie z art. II ust. 6 konwencji – tak by uwzględnić konkretne warunki właściwe dla takich statków.

3. Wypełniając swoje zobowiązania wynikające z niniejszego artykułu, państwa członkowskie mogą w stosownych przypadkach upoważnić do przeprowadzania inspekcji instytucje publiczne lub inne organizacje, w tym należące do innego państwa członkowskiego, jeżeli to państwo wyrazi zgodę, które ich zdaniem posiadają wystarczające zdolności, kompetencje i niezależność. W każdym przypadku państwo członkowskie ponosi pełną odpowiedzialność za inspekcje warunków życia i pracy odnośnych marynarzy na statkach pływających pod jego banderą. Niniejszy przepis nie narusza dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE<sup>(1)</sup>.

4. Państwa członkowskie ustanawiają jasne cele i normy obejmujące administrowanie ich systemami inspekcji, a także odpowiednie całościowe procedury ich oceny stopnia, w jakim te cele i normy są spełniane.

5. Każde państwo członkowskie zapewnia marynarzom na statkach pływających pod jego banderą dostęp do kopii umowy. Dostęp ten może być elektroniczny.

#### Artykuł 4

##### Personel odpowiedzialny za monitorowanie zgodności

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby członkowie personelu, w tym pracownicy instytucji lub innych organizacji („uznanych organizacji” w rozumieniu konwencji), upoważnieni do wykonywania inspekcji zgodnie z art. 3 ust. 3 oraz odpowiedzialni za weryfikację odpowiedniego wdrożenia właściwych części konwencji mieli wykształcenie, kompetencje, zakres zadań, pełne umocowanie prawne, status i niezależność niezbędne lub pożądane do tego, by móc przeprowadzać weryfikacje i zapewniać zgodność z właściwymi częściami konwencji. Zgodnie z konwencją inspektorzy muszą być umocowani do podejmowania stosownych czynności, aby zapobiec opuszczeniu portu przez statek do momentu podjęcia niezbędnych działań.

2. Każde upoważnienie udzielone w zakresie inspekcji obejmuje co najmniej prawo uznanej organizacji do żądania usunięcia braków, które ta organizacja stwierdzi w warunkach życia i pracy marynarzy, oraz do wykonywania w tym zakresie inspekcji na wniosek państwa portu.

3. Każde państwo członkowskie ustanawia:

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 47).

a) system zapewniający, aby praca wykonywana przez uznane organizacje była odpowiednia, co obejmuje przekazywanie informacji na temat wszystkich mających zastosowanie krajowych przepisów ustawowych i wykonawczych oraz odpowiednich instrumentów międzynarodowych; oraz

b) procedury komunikowania się z tymi organizacjami oraz nadzoru nad nimi.

4. Każde państwo członkowskie przedkłada w Międzynarodowym Biurze Pracy aktualny wykaz wszelkich uznanych organizacji upoważnionych do występowania w jego imieniu i zapewnia jego aktualizację. W wykazie określone są zadania, do których wypełniania upoważniono uznane organizacje.

#### Artykuł 5

##### Procedury składania skarg na statkach, rozpatrywanie skarg i działania naprawcze

1. Każde państwo członkowskie zapewnia wprowadzenie odpowiednich procedur składania skarg na statkach w swoich przepisach ustawowych lub wykonawczych.

2. Jeżeli państwo członkowskie otrzyma skargę, której nie uważa za w sposób oczywisty bezzasadną, lub uzyska dowód zaświadczający, że statek, który pływa pod jego banderą, nie spełnia wymogów właściwych części konwencji, lub że istnieją poważne nieprawidłowości w odniesieniu do jego środków wykonawczych, to państwo członkowskie podejmuje kroki niezbędne do zbadania tej sprawy i zapewnienia, aby zostały podjęte działania mające na celu usunięcie wszelkich stwierdzonych nieprawidłowości.

3. Personel rozpatrujący skargi lub powiadamiany o nich zapewnia poufność źródła wszelkich zażaleń lub skarg zawierających zarzut zagrożenia lub nieprawidłowości w odniesieniu do warunków życia i pracy marynarzy lub naruszenia przepisów ustawowych i wykonawczych oraz nie informuje armatora, przedstawiciela armatora lub operatora statku o fakcie, że dana inspekcja została przeprowadzona w wyniku takich zażaleń lub skarg.

#### Artykuł 6

##### Sprawozdania

1. Sprawozdania Komisji, które mają być przygotowywane zgodnie z art. 9 dyrektywy 2009/21/WE, zawierają kwestie objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy.

2. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wykonania i stosowania przepisu 5.3 konwencji w odniesieniu do obowiązków zapewnienia pracy najpóźniej do dnia 31 grudnia 2018 r. W stosownych przypadkach sprawozdanie to może zawierać wnioski dotyczące środków mających na celu poprawę warunków życia i pracy w sektorze morskim.

**Artykuł 7****Transpozycja**

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 31 marca 2015 r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

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

**Artykuł 8****Wejście w życie**

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

**Artykuł 9****Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 20 listopada 2013 r.

*W imieniu Parlamentu  
Europejskiego*  
M. SCHULZ  
*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*  
V. LEŠKEVIČIUS  
*Przewodniczący*

---

**Oświadczenie Komisji**

„Komisja uważa, że tytuł nie odzwierciedla należycie zakresu dyrektywy”.

---