

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu

COM(2012) 129 final – 2012/62 (COD)

oraz wniosku w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej odpowiedzialności państwa bandery w zakresie egzekwowania przepisów dyrektywy 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

COM(2012) 134 final – 2012/65 (COD)

(2012/C 299/28)

Sprawozdawca: **Anna BREDIMA**

W dniu 29 marca 2012 r. Parlament i w dniu 11 kwietnia 2012 r. Rada, postanowiły, zgodnie z art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu

COM(2012) 129 final – 2012/62 (COD)

oraz

wniosku w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej odpowiedzialności państwa bandery w zakresie egzekwowania przepisów dyrektywy 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

COM(2012) 134 final – 2012/65 (COD).

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 25 czerwca 2012 r.

Na 482. sesji plenarnej w dniach 11–12 lipca 2012 r. (posiedzenie z 11 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 141 głosami – 6 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski

1.1 Konwencja MOP o pracy na morzu z 2006 r. stanowi pierwszy kodeks pracy na morzu, określany na szczeblu międzynarodowym jako „czwarty filar” głównych konwencji dotyczących morza. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny z zadowoleniem przyjmuje wnioski, których celem jest ustanowienie niezbędnych procedur z myślą o skutecznym wdrażaniu konwencji przez państwa członkowskie UE występujące w roli zarówno państwa bandery, jak i państwa portu.

1.2 Celem Konwencji o pracy na morzu – deklaracji praw marynarza – jest zapewnienie wszechstronnej międzynarodowej ochrony praw marynarzy i ustanowienie równych warunków dla krajów i armatorów pragnących zapewnić im uczciwe warunki pracy i życia oraz ich ochronę przed nieuczciwą konkurencją ze strony statków niespełniających odpowiednich norm.

1.3 Komitet ponownie wzywa Unię Europejską do przyśpieszenia wysiłków na rzecz ratyfikacji Konwencji przez państwa

członkowskie. Zgadza się z nadrzędną zasadą, że przepisy UE dotyczące warunków pracy muszą być zgodne z przepisami międzynarodowymi, takimi jak zapisy Konwencji o pracy na morzu, bez uszczerbku dla wyższych norm, które mogą istnieć w UE.

1.4 Komitet zauważa, że kontrola warunków życia i pracy marynarzy na statkach wymaga odpowiedniej liczby inspektorów dysponujących dużymi umiejętnościami. Wnosi, by Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu oraz Protokół ustaleń w sprawie kontroli państwa portu (MOU) wspierały odpowiednie szkolenie inspektorów, tak aby przygotować ich do przeprowadzania kontroli związanych z Konwencją o pracy na morzu, kiedy wejdzie ona w życie.

1.5 Mogą występować obszary, w których obecna dyrektywa 2009/16 i Konwencja (oraz związane z nią wytyczne MOP dotyczące kontroli państwa portu) będą się różniły co do zakresu i procedur. Komitet uważa, że w przypadku obu tych

instrumentów będzie konieczne usprawnienie procedur kontroli i egzekwowania prawa poprzez rozszerzenie przekazanych Komisji Europejskiej uprawnień związanych z wdrażaniem.

1.6 Zgodność i egzekwowanie wymogów strukturalnych dotyczących zakwaterowania marynarzy, zwłaszcza w poszczególnych sektorach przemysłu morskiego, będą stanowić poważne wyzwanie. Oficerowie kontroli państwa portu powinni przyjąć do wiadomości postanowienia państwa bandery dotyczące odpowiednich przepisów, sankcji, odstępstw i wyjątków zgodnie z deklaracjami zgodności.

1.7 Przy kontrolach mniejszych statków obsługujących trasy krajowe – w przeciwieństwie do dużych statków na trasach międzynarodowych – wskazana jest pewna elastyczność, a dla oceny braków z myślą o dalszych działaniach potrzebne będą wytyczne dotyczące proponowanych aktów delegowanych.

1.8 Komitet uważa, że proponowane procedury dla oficerów kontroli państwa portu w przypadku skarg związanych z Konwencją o pracy na morzu, które nie mogą zostać rozwiązane na pokładzie statku, powinny przewidywać drugi etap – odesłania skargi do armatora w celu podjęcia przez niego odpowiednich działań. Krok ten jest zgodny z procedurami zawartymi w Konwencji o pracy na morzu.

1.9 Komitet wzywa Komisję Europejską, aby zagwarantowała, że egzekwowanie przestrzegania przez kraje trzecie przyszłych przepisów UE dotyczących państw zapewniających siłę roboczą będzie zgodne z duchem i literą Konwencji o pracy na morzu.

1.10 Szeroka definicja „marynarza” może obejmować różnych pracowników zatrudnionych na pokładzie statków. Komitet uważa, że państwa członkowskie przy wdrażaniu i egzekwowaniu Konwencji o pracy na morzu powinny przyjąć do wiadomości wyjaśnienia i odnośne wytyczne Międzynarodowej Organizacji Pracy oraz że należy respektować prerogatywy państw bandery do czynienia ustaleń w tym zakresie.

1.11 Ponieważ proponowana dyrektywa w sprawie zakresu odpowiedzialności państwa bandery nie jest wystarczająco precyzyjna, jeśli chodzi o przekazywanie przez administrację zadania przeprowadzania kontroli lub wydawania zaświadczeń uznanym organizacjom, Komitet zakłada, że państwa członkowskie będą w stanie to uczynić poprzez akty transponowane.

2. Wprowadzenie

2.1 Celem Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. przyjętej przez Międzynarodową Organizację Pracy (MOP) 23 lutego 2006 r. jest ustanowienie równych warunków konkurencji w światowym przemyśle morskim poprzez ustalenie wspólnych norm minimalnych dla wszystkich bander oraz marynarzy.

2.2 Konwencja, nazywana deklaracją praw marynarzy, została zaprojektowana tak, aby uzyskać niemal jednomyślną ratyfikację dzięki stanowczym zapisom na temat praw oraz

elastyczności odnośnie do wdrażania bardziej technicznych wymogów oraz z powodu korzyści, jakie uzyskują z niej statki państw, które ratyfikują ten dokument. Jest to „czwarty filar” międzynarodowych uregulowań prawnych dla żeglugi morskiej wysokiej jakości, uzupełniający trzy kluczowe konwencje Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO): Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencja SOLAS) z 1974 r., Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (konwencja STCW) z 1978 r. oraz Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (konwencja MARPOL) 73/78. Celem Konwencji jest zapewnienie wszechstronnej międzynarodowej ochrony praw marynarzy i ustanowienie równych warunków dla krajów i armatorów pragnących zapewnić im uczciwe warunki pracy i życia oraz chroniących ich przed nieuczciwą konkurencją ze strony statków niespełniających odpowiednich norm.

2.3 Minimalne normy Konwencji o pracy na morzu muszą być wdrażane przez wszystkie kraje, które ją ratyfikują poprzez normy i wymogi krajowe. System egzekwowania i zgodności dla swej skuteczności wymaga szeroko zakrojonej współpracy międzynarodowej. Ponieważ kilka wymogów zawartych w Konwencji kieruje się do armatorów i państw bandery, ważne jest, aby konwencję tę ratyfikowały państwa, dla których przemysł morski ma duże znaczenie.

3. Streszczenie wniosku Komisji

3.1 We wnioskach podkreśla się, że państwa członkowskie i Komisja wspierały pracę MOP na rzecz przyjęcia Konwencji o pracy na morzu. To, że UE była zainteresowana wejściem w życie Konwencji, widać w decyzji 2007/431/WE⁽¹⁾, która zezwala państwom członkowskim na ratyfikowanie konwencji w interesie UE.

3.2 Komisja podkreśla znaczenie umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. zatwierdzonej poprzez dyrektywę 2009/13/WE⁽²⁾. Dzięki tej dyrektywie ustawodawstwo europejskie stało się zgodne z normami międzynarodowymi ustanowionymi w Konwencji.

3.3 Wnioski dotyczące dyrektywy zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu⁽³⁾ oraz dyrektywy dotyczącej odpowiedzialności państwa bandery w zakresie egzekwowania przepisów dyrektywy Rady 2009/13/WE 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⁽⁴⁾ mają za zadanie promowanie polityki UE dotyczącej zawodów związanych z morzem poprzez wdrożenie Konwencji o pracy na

⁽¹⁾ Dz.U. L 161 z 22.6.2007, s. 63–64.

⁽²⁾ Dz.U. L 124 z 20.5.2009, s. 30–50.

⁽³⁾ COM(2012) 129 final.

⁽⁴⁾ COM(2012) 134 final.

morzu z 2006 r. Celem obecnych inicjatyw jest ustanowienie koniecznego mechanizmu i procedur na rzecz zapewnienia pełnego i skutecznego wdrożenia Konwencji przez państwa członkowskie zarówno w roli państwa bandery, jak i państwa portu. Obie dyrektywy wejdą w życie wraz z wejściem w życie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., z uwzględnieniem dwunastomiesięcznego okresu transpozycji.

3.4 Wnioski dotyczące zmiany dyrektywy w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (2009/16/WE) obejmują następujące kwestie:

- dodanie morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności do dokumentów poddawanych weryfikacji przez inspektorów;
- rozszerzenie zakresu inspekcji na nowe pozycje (np. istnienie odpowiedniej umowy o pracę podpisanej przez obie strony dla każdego marynarza, wraz z klauzulami wymaganymi w umowie);
- rozszerzenie zakresu postępowania wyjaśniającego w przypadku skarg oraz przewidzenie odpowiednich procedur;
- wprowadzenie nowych przepisów dotyczących uprawnień delegowanych i uprawnień do wdrażania w związku z wejściem w życie traktatu z Lizbony.

3.5 Proponowana nowa dyrektywa w sprawie odpowiedzialności państwa bandery:

- określa zobowiązanie państw bandery UE do ustanowienia mechanizmów na rzecz wypełnienia swoich zobowiązań związanych z egzekwowaniem dyrektywy 2009/13/WE;
- przewiduje, że osoby odpowiedzialne za kontrolę kwestii objętych dyrektywą 2009/13/WE będą dysponować profesjonalnymi kwalifikacjami i niezależnością;
- określa zasady i procedury, które powinny być realizowane przez kompetentnych pracowników państwa bandery przy rozpatrywaniu skarg na pokładzie statków pływających pod banderą państw UE.

4. Uwagi ogólne

4.1 Komitet zgadza się z nadrzędną zasadą, że ustawodawstwo UE dotyczące warunków pracy musi być w pełni zgodne z ustawodawstwem międzynarodowym, takim jak Konwencja o pracy na morzu i konwencja STCW, bez uszczerbku dla wyższych norm, które mogą istnieć w UE.

4.2 Komitet zauważa, że Konwencja o pracy na morzu z 2006 r. nie jest jeszcze wiążąca z punktu widzenia prawa międzynarodowego i musi zostać wdrożona przez poszczególne państwa poprzez prawo krajowe. W wytycznych MOP odnośnie do kontroli przeprowadzanych przez państwa bandery i państwa portu podkreśla się, że w każdym przypadku właściwe prawo krajowe, przepisy i zbiorowe układy pracy oraz inne środki na rzecz wdrażania Konwencji o pracy na morzu w państwie

bandery powinny być postrzegane jako ostateczne określenie wymogów obowiązujących w państwie bandery. Ponadto wspomina się tam o elastyczności przy wdrażaniu Konwencji o pracy na morzu w zakresie zasadniczej równoważności na szczeblu krajowym oraz o swobodzie przyznanej państwom bandery w zakresie konkretnych działań podejmowanych w celu wdrażania. Z tego względu pojawi się potrzeba wspólnej interpretacji i wdrożenia Konwencji o pracy na morzu przez państwa członkowskie UE i inne państwa.

4.3 Komitet stwierdza, że przyjęcie dyrektywy 2009/13/WE 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. stanowi przykład wielkiego sukcesu sektorowego dialogu społecznego, który powinien przynieść wymierne skutki. Największą trudność będzie stanowić wyeliminowanie przyczyn zmęczenia marynarzy poprzez kontrolę godzin ich snu i wypoczynku.

4.4 Komitet pragnie przypomnieć swoje opinie:

- w sprawie trzeciego pakietu środków prawnych na rzecz bezpieczeństwa na morzu ⁽⁵⁾, w której wspierał wysiłki na rzecz optymalnej transpozycji Konwencji o pracy na morzu do prawa UE; wzywał do tego, aby UE zdecydowanie wsparła wysiłki na rzecz ratyfikacji Konwencji na drodze promowania ratyfikacji przez kraje należące do Europejskiego Obszaru Gospodarczego i kraje trzecie, z którymi istnieją umowy o współpracy gospodarczej;
- w sprawie „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.” ⁽⁶⁾, w której wzywał „państwa członkowskie do ratyfikowania konwencji MOP z 2006 r. w sprawie pracy na morzu, która stworzy na szczeblu ogólnościowym równe dla wszystkich warunki pracy na statkach i zachęci młodych ludzi do kariery w zawodzie marynarza”;
- w sprawie wzmocnienia norm pracy na morzu ⁽⁷⁾, w której wzywał państwa członkowskie UE do jak najszybszego ratyfikowania MLC i zalecał opracowanie wytycznych operacyjnych dla państw bandery i portu.

4.5 EKES pragnie również wskazać na swoją wcześniejszą opinię poświęconą Białej księdze w sprawie jednolitego europejskiego obszaru transportu ⁽⁸⁾, w której zauważył, że „państwa członkowskie UE powinny ratyfikować Konwencję Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącą pracy na morzu, aby stworzyć równe warunki konkurencji w skali międzynarodowej, bez uszczerbku dla wyższych standardów, które mogą obowiązywać w UE. Przepisy UE powinny być w pełni zgodne przepisami międzynarodowymi, a w szczególności z tą Konwencją i z konwencją Międzynarodowej Organizacji Morskiej o wymaganiach w zakresie wykszolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht (konwencja STCW)”.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 195–201.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 255 z 22.9.2010, s. 103.

⁽⁷⁾ Dz.U. C 97 z 28.4.2007, s. 33.

⁽⁸⁾ Dz.U. C 24 z 28.1.2012, s. 146.

4.6 Propozycje spełniają oczekiwania zainteresowanych podmiotów, jeżeli chodzi o wzmocnienie bezpieczeństwa na morzu, poprawę jakości transportu i ustanowienie bardziej sprawiedliwych warunków konkurencji między podmiotami i banderami z UE a podmiotami i banderami spoza UE. EKES popiera więc zasadę egzekwowania Konwencji o pracy na morzu poprzez ulepszenie przepisów UE. Działania UE będą sprzyjać celom utworzonej przez wiceprzewodniczącego Siima Kallasa grupy roboczej ds. zatrudnienia i konkurencyjności w sektorze żegluga morskiej, która zaleciła egzekwowanie postanowień Konwencji (czerwiec 2011 r.).

5. Uwagi szczegółowe

Zmiany dyrektywy 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu

5.1 Zdaniem EKES-u należy rozszerzyć zakres uprawnień delegowanych i wykonawczych przyznanych Komisji, aby określić szczegółowo zharmonizowane sposoby wdrożenia procedur kontroli państwa portu w zakresie inspekcji statków na mocy Konwencji o pracy na morzu. Należy przy tym uwzględnić odpowiednie wytyczne MOP oraz zapewnić dostosowanie do zakresu i procedur dyrektywy 2009/16.

5.2 W opinii w sprawie trzeciego pakietu bezpieczeństwa morskiego⁽⁹⁾ EKES przyjął z zadowoleniem „wprowadzenie obowiązku kontroli warunków pracy na statkach, ponieważ czynnik ludzki często odgrywa istotną rolę w morskich wypadkach. Inspekcja warunków życia i pracy marynarzy na pokładzie oraz ich kwalifikacji wymaga zwiększenia obsady inspektorów mających szczególne kompetencje w tej dziedzinie”. Dlatego odpowiednie przeszkolenie inspektorów będzie konieczne, by umożliwić im prowadzenie kontroli przestrzegania Konwencji o pracy na morzu, gdy konwencja ta wejdzie w życie. EKES wzywa Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu i strony memorandum paryskiego do położenia nacisku na szkolenia inspektorów kontrolujących przestrzeganie Konwencji.

5.3 EKES zwraca uwagę, że na mocy art. 13 lit. c) dyrektywy 2009/16/WE w sprawie kontroli państwa portu „podczas każdej wstępnej inspekcji statku właściwy organ zapewnia, aby inspektor przynajmniej zweryfikował ogólny stan statku, w tym warunki higieniczne, także w maszynowni oraz pomieszczeniach mieszkalnych”. Jednakże według wytycznych MOP dla oficerów kontroli państwa portu prowadzących kontrole na mocy konwencji z 2006 r. wstępna (i często jedyna) inspekcja dotyczy głównie sprawdzenia morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności na danym statku. Dokumenty te stanowią dowód *prima facie*, że wymogi konwencji dotyczące warunków pracy i życia marynarzy zostały spełnione w stopniu określonym w certyfikatach. Niemniej w niektórych sytuacjach może zostać przeprowadzona bardziej szczegółowa inspekcja w celu sprawdzenia tychże warunków. Może występować więcej obszarów, w których obecna dyrektywa UE 2009/16 i konwencja oraz związane z nią wytyczne MOP będą się różniły co do zakresu i procedur. Dlatego konieczne będzie usprawnienie procedur kontroli i egzekwowania w ramach obu instrumentów poprzez rozszerzenie uprawnień wykonawczych Komisji, aby ustanowić odpowiednie zharmonizowane sposoby postępowania.

5.4 Zgodność i egzekwowanie wymagań strukturalnych dotyczących zakwaterowania marynarzy, zwłaszcza w poszczególnych sektorach przemysłu morskiego, np. na statkach handlowych lub małych statkach, będą stanowić poważne wyzwanie. EKES odnotowuje, że Konwencja o pracy na morzu zezwala państwom bandery, w odpowiednich przypadkach, na wprowadzenie w drodze postanowień prawnych i regulacyjnych lub innych równoważnych środków oraz w ramach konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy odstępstw, wyjątków lub innych sposobów elastycznego stosowania norm konwencji bądź na usankcjonowanie takich kroków. EKES oczekuje więc, że oficerowie kontroli państwa portu będą wydawać swoje oceny, uwzględniając decyzje państwa bandery, zgodnie z deklaracjami zgodności.

5.5 W konwencji uznaje się, że członkowie MOP potrzebują elastyczności, aby zareagować na specyficzne warunki krajowe, szczególnie jeżeli chodzi o małe statki i statki niewypływające w rejsy międzynarodowe lub specjalne rodzaje statków. Regularne kontrole małych statków wypływających w rejsy krajowe nie muszą być takie same jak dla dużych statków wypływających w rejsy międzynarodowe. Ponadto EKES przewiduje, że kontrole państwa portu będą napotykać na problemy operacyjne, jeżeli chodzi o bardziej szczegółowe kontrole i ocenę niedostatków w kontekście dalszych działań. Uważa, że takie kwestie należy dogłębnie rozważyć i rozsądnie rozwiązać poprzez zaproponowane akty delegowane, które uwzględniałyby obowiązujące przepisy krajowe dotyczące wdrażania Konwencji o pracy na morzu.

5.6 Proponowany nowy art. 18a „Skargi związane z Konwencją o pracy na morzu” stanowi w ust. 1, że jeżeli skarga dotycząca spraw objętych Konwencją o pracy na morzu nie została rozwiązana na poziomie statku, oficer kontroli przeprowadzanej przez państwo portu powiadamia o tym państwo bandery w celu podjęcia przez nie odpowiednich działań. EKES uważa, że proponowane procedury powinny obejmować drugi etap polegający na przekazywaniu skarg armatorowi w celu podjęcia przez niego odpowiednich działań. Krok ten jest zgodny z procedurami przewidzianymi w Konwencji o pracy na morzu.

Nowa dyrektywa w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery

5.7 Proces ratyfikacji/wdrażania Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. jest już na zaawansowanym etapie w wielu państwach członkowskich UE lub też już się zakończył. Wdrożenie jej wymogów w zakresie naboru i pośrednictwa pracy oraz ochrony socjalnej marynarzy będących obywatelami państwa zapewniającego siłę roboczą, przebywającymi lub zamieszkałymi w nim stworzy poważne problemy operacyjne. Komitet wzywa Komisję, aby pilnie zajęła się tą kwestią i zagwarantowała, że egzekwowanie przestrzegania przez kraje trzecie przyszłych przepisów UE dotyczących państw zapewniających siłę roboczą będzie zgodne z duchem i zapisami Konwencji o pracy na morzu.

5.8 Państwa bandery zachęcają armatorów do ustanawiania środków zapewniających zgodność. W art. 2 Konwencji określenie „marynarz” oznacza „każdą osobę zatrudnioną, zaangażowaną do pracy lub pracującą w jakimkolwiek charakterze na

⁽⁹⁾ Dz.U. C 318, 23.12.2006, s. 195–201.

statku, do którego ma zastosowanie umowa”. W tak szerokim ujęciu za marynarzy można uznać personel statku czarterującego, np. geologów lub nurków na pokładzie statków branży eksploatacji przybrzeżnej bądź pracowników niezatrudnionych bezpośrednio przez armatorów, czy też strażników na pokładzie statków, zatrudnionych na mocy postanowień umownych w celu odstraszenia piratów. MOP uznała, że może dojść do sytuacji, w których członek będzie mieć wątpliwości co do uznania niektórych kategorii osób pracujących przez pewien okres na pokładzie statku za marynarzy w rozumieniu Konwencji i przedstawiła odpowiednie wyjaśnienie w Rezolucji VII z 94. sesji (ds. morza) Międzynarodowej Konferencji Pracy. W każdym przypadku, a także zgodnie z art. 2 ust. 3, w razie wątpliwości czy należy uznać daną kategorię osób za marynarzy w rozumieniu Konwencji, kwestię tę określa właściwy organ w każdym państwie członkowskim po przeprowadzeniu konsultacji z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy. Zdaniem EKES-u państwa członkowskie powinny uwzględnić rezolucje MOP i powiązane z nimi wytyczne podczas wdrażania i egzekwowania postanowień Konwencji, a zasadę tę należy zdecydowanie utrzymać.

5.9 Jeżeli chodzi o art. 4 „Personel odpowiedzialny za monitorowanie zgodności”, EKES uważa, że wytyczne MOP dla oficerów kontroli państwa portu prowadzących kontrole na mocy Konwencji z 2006 r. zostały opracowane w celu

wspierania administracji państwa portu w skutecznym wdrażaniu zadań wynikających z Konwencji. W większości przypadków kontrole będą obejmowały personel już wykwalifikowany na mocy obecnych międzynarodowych ustaleń dotyczących kontroli państwa portu, opracowanych w powiązaniu z konwencjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej oraz regionalnych protokołów ustaleń w sprawie kontroli państwa portu. Faktycznie chodzi tutaj o państwa UE stosujące memorandum paryskie i dyrektywę 2009/16/WE.

5.10 Ważnym aspektem wdrażania Konwencji o pracy na morzu będzie wydawanie przez organy administracji państwa bandery certyfikatów pracy na morzu i deklaracji zgodności. Na mocy przepisu 5.1.1 Konwencji członkowie mogą upoważnić organizacje, takie jak towarzystwa klasyfikacyjne, do przeprowadzenia kontroli lub wydania certyfikatów lub obu tych czynności. Zasada ta jest uznana w prawie UE, częściowo w dyrektywie 2009/15/WE w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich, a częściowo w dyrektywie 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery. Ponieważ proponowana dyrektywa nie precyzuje w wystarczającym stopniu możliwości delegowania zadań przez administrację uznanym organizacjom, EKES zakłada, że państwa członkowskie będą mogły tego dokonywać w drodze przepisów służących transpozycji dyrektywy.

Bruksela, 11 lipca 2012 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Staffan NILSSON
