



SEJM

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

IV kadencja

Prezes Rady Ministrów

RM 10-104-03

Druk nr 1835
Warszawa, 24 lipca 2003 r.

Pan

Marek Borowski

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- **o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o pracy na morskich statkach handlowych** wraz z projektem aktu wykonawczego.

co do którego Rada Ministrów zadeklarowała, że ma na celu dostosowanie polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej.

Jednocześnie, zgodnie z wymogami art. 34 ust. 5 Regulaminu Sejmu, przekazuję, przetłumaczone na język polski, teksty przepisów Unii Europejskiej, do których ma być dostosowane prawo polskie.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o pracy na morskich statkach handlowych

Art. 1. W ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. Nr 138, poz. 1545 oraz z 2002 r. Nr 41, poz. 365) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 9:

a) uchyla się § 2,

b) § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. Terenowy organ administracji morskiej, na którego obszarze działania znajduje się port rozpoczęcia podróży, może, w uzasadnionych przypadkach, zezwolić na wykonywanie przez czas oznaczony stałego przewozu między portami polskimi przez statek podnoszący banderę państwa innego niż państwo członkowskie Unii Europejskiej.”;

2) w art. 12 po § 2 dodaje się § 2a w brzmieniu:

„§ 2a. Nazwę statku używanego wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości kadłuba do 24 m, zatwierdza właściwy związek sportowy o zasięgu ogólnokrajowym prowadzący polski rejestr jachtów.”;

3) w art. 26 § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób i tryb prowadzenia polskiego rejestru jachtów, wzór dokumentu rejestracyjnego i wysokość opłat rejestrowych, z uwzględnieniem odpowiednio przepisów art. 29 ustawy i zasady proporcjonalności opłat.”;

4) w art. 33:

a) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. W razie niezgłoszenia statku lub okoliczności podlegających wpisowi do rejestru okrętowego izba morska może nałożyć na obowiązane do zgłoszenia karę grzywny w wysokości od 500 do 10 000 PLN, w celu spowodowania zgłoszenia. Grzywny nie uiszczone mogą być umorzone w całości lub części w przypadku dokonania zgłoszenia przez obowiązane.”,

b) po § 2 dodaje się § 2a w brzmieniu:

„§ 2a. Na postanowienie o nałożeniu kary grzywny, o której mowa w § 2, przysługuje zażalenie.”;

5) w art. 37 w § 2 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„W razie niezwrócenia certyfikatu okrętowego stosuje się art. 33 § 2 i 2a.”;

6) w art. 39 w § 1 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„Obowiązek ten nie dotyczy statków używanych do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości do 5 m, nie uprawiających żeglugi międzynarodowej.”;

7) w art. 282 uchyla się § 4;

8) w art. 284 § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Postanowienia art. 282 § 3 stosuje się odpowiednio.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (Dz. U. Nr 61, poz. 258, z 1994 r. Nr 113, poz. 547, z 1998 r. Nr 113, poz. 717, z 2000 r. Nr 109, poz. 1156 oraz z 2002 r. Nr 240, poz. 2060) w art. 57 w ust. 3 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) minimalny czas wypoczynku nie może być krótszy niż 77 godzin na tydzień oraz 10 godzin na dobę.”.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 1, który wchodzi w życie z dniem przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski wprowadza kilka niezbędnych zmian związanych z dostosowywaniem prawa polskiego do prawa UE.

Zmiana w art. 9 ustawy została wprowadzona w związku z koniecznością dostosowania przepisów ustawy do Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski). Przepis ten wejdzie w życie z dniem przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej i będzie dotyczył wyłącznie państw innych, niż państwa członkowskie UE.

Zapis proponowany w art. 12 § 2a jest wypełnieniem luki, jaka powstała w konsekwencji powierzenia prowadzenia polskiego rejestru jachtów związkowi sportowemu o zasięgu krajowym.

Uszczegółowienia wymaga również upoważnienie dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej dotyczące określenia, w drodze rozporządzenia, sposobu i trybu prowadzenia polskiego rejestru jachtów, wzoru dokumentu rejestracyjnego i wysokości opłat rejestrowych (art. 26 § 2).

Zmiany wymagała również treść art. 33 § 2 ustawy – Kodeks morski z dnia 18 września 2001 r., który nadaje izbie morskiej prowadzącej rejestr okrętowy, uprawnienie do stosowania w celu przymuszenia do zgłoszenia statku do rejestru, przepisów o postępowaniu przynaglającym w zakresie prowadzenia ksiąg wieczystych. Przepisy te zostały uchylone; zastąpiono je uprawnieniem do nakładania kary grzywny na obowiązanego. Ze względu na brak możliwości wyegzekwowania od właściciela lub armatora statku obowiązku zwrotu certyfikatu okrętowego tj. dokumentu urzędowego, stanowiącego dowód polskiej przynależności statku – zaproponowano analogiczne postępowanie w celu przymuszenia do zwrotu certyfikatu. Dodane w art. 37 § 2 zdanie drugie przywołuje możliwość zastosowania przez izbę morską – kary grzywny, która jednakże może być umorzona po dokonaniu zwrotu certyfikatu (także po dokonaniu zgłoszenia statku do rejestru).

Także przepis art. 5 ustawy z dnia 18 lutego 2001 r. – Przepisy wprowadzające ustawę – Kodeks morski, w którym znowelizowano art. 56 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich RP i administracji morskiej, nadaje dyrektorowi urzędu morskiego prawo nakładania kar pieniężnych na osoby wykraczające przeciwko obowiązkowi zgłoszenia statku lub okoliczności podlegającej wpisowi do rejestru okrętowego. Nie daje natomiast prawa do nakładania kar pieniężnych na osoby odmawiające zwrotu dokumentu urzędowego czyli certyfikatu okrętowego. Należy podkreślić, że proponowana zmiana ograniczy możliwość posługiwania się certyfikatem okrętowym w sposób nieuprawniony, np. w celu uzyskania kredytu z banku zabezpieczonego hipoteką morską, a także legitymowania się certyfikatem w celu potwierdzenia polskiej przynależności statku, mimo że statek został już prawomocnie (czasowo lub na stałe) wykreślony z polskiego rejestru okrętowego.

Skreślenie § 4 z art. 282 uznano za konieczne, ponieważ ograniczał on odpowiedzialność właściciela zatopionego mienia utrudniającego żeglugę – do wysokości wartości tego mienia, często o wiele niższej, niż koszt jego usunięcia w celu przywrócenia żeglowności szlaku. Zmiana brzmienia § 2 art. 284 jest konsekwencją skreślenia § 4 z art. 282.

Wobec sprostowania błędu w Dyrektywie Rady 1999/63/EC z 21 czerwca 1999 r. w sprawie układu przyjętego przez Związek Armatorów Morskich Wspólnoty Europejskiej i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu Unii Europejskiej dotyczącego regulacji czasu pracy marynarzy (OJ L167 z 2 lipca 1999 r.) zaistniała konieczność dokonania odpowiedniej zmiany w ustawie z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych. Zaproponowana zmiana oznacza zwiększenie minimalnego czasu wypoczynku do 77 godzin w tygodniu, co jest korzystne dla pracowników zatrudnionych na morskich statkach handlowych o polskiej przynależności.

Dostosowuje się też przepisy prawa polskiego do prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

Ustawa o zmianie ustawy – Kodeks morski dotyczy armatorów statków morskich i instytucji zajmujących się kabotażem oraz prowadzeniem rejestrów okrętowych i rejestru jachtów. Zmiana w ustawie o pracy na morskich statkach handlowych dotyczy bezpośrednio pracowników zatrudnionych na morskich statkach handlowych, dla których został wydłużony czas minimalnego wypoczynku w okresie tygodniowym.

2. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu oraz sektora publicznego

Wejście w życie przedmiotowej regulacji prawnej nie ma wpływu na dochody i wydatki budżetu państwa. Może natomiast mieć wpływ na dochody uzyskane z grzywien nakładanych w celu przymuszenia do zwrotu certyfikatu okrętowego, który utracił ważność.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie przedmiotowej regulacji prawnej nie ma bezpośredniego wpływu na rynek pracy.

4. Wpływ na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki

Wejście w życie przedmiotowego projektu nie będzie miało bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki.

5. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Wejście w życie przedmiotowego projektu nie będzie miało bezpośredniego wpływu na sytuację i rozwój regionów.

6. Skutki prawne regulacji

Wejście w życie przedmiotowego projektu ustawy, uwzględniającego normy unijne, pozwoli na bardziej efektywną realizację obszarów gospodarki morskiej.

7. Konsultacje społeczne

Projekt był przedmiotem szerokich konsultacji społecznych m.in. z urzędami i izbami morskimi, związkami armatorów, związkami zawodowymi marynarzy i rybaków oraz Krajową Izbą Gospodarki Morskiej. W projekcie uwzględniono wszystkie uwagi zgłoszone w toku konsultacji z zainteresowanymi grupami i organizacjami społecznymi.

UZASADNIENIE DOSTOSOWAWCZEGO CHARAKTERU PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY – KODEKS MORSKI ORAZ USTAWY O PRACY NA MORSKICH STATKACH HANDLOWYCH

Celem projektowanej ustawy jest dostosowanie przepisów obowiązującego Kodeksu morskiego oraz ustawy o pracy na morskich statkach handlowych do uregulowań prawa europejskiego zawartych w następujących aktach prawa pochodnego Wspólnoty:

- Rozporządzeniu Rady (EWG) Nr 3577/92 z 7 grudnia 1992 dotyczącym stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski),
- Dyrektywie Rady 1999/63/WE z 21 lipca 1999 dotyczącej 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.

Projektowana nowelizacja przewiduje zmianę brzmienia art. 9 ustawy – Kodeks morski. Zmiana brzmienia poprzez wykreślenie §2 jest konieczna ze względu na konieczność dostosowania przepisów ustawy do postanowień Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 3577/92 z 7 grudnia 1992 dotyczącym stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski). Projektowana zmiana likwiduje wymóg posiadania przez statek polskiej przynależności w celu wykonywania kabotażu morskiego. Jednocześnie zmienione brzmienie §3 ogranicza zakres przyznanej swobody kabotażu morskiego bez konieczności uzyskania zezwolenia terenowego organu administracji morskiej, do statków podnoszących banderę państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

Art. 2 projektu wprowadza zmianę w brzmieniu przepisu art.57 ust.3 dotyczącą minimalnego czasu wypoczynku marynarzy. Dotychczasowe określenie czasu wypoczynku w wymiarze „72 godzin” zostaje zastąpione wyrażeniem „77 godzin”. Projektowana zmiana spowodowana została błędem w tekście Dyrektywy Nr 1999/63/WE, poprawionym poprzez odpowiednią erratę (Corrigendum – Dz. Urz. WE Nr L244, 16/09/99, s. 64). Projektowana ustawa dostosowuje przepisy ustawy o morskich statkach handlowych do wymogów określonych w Dyrektywie Nr 1999/63/WE w tym zakresie.



**URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**

MINISTER

Prof. dr hab. Danuta Hübner

Sekr. Min. DH/ 23B/2003/ DPE-pwr

Warszawa 21 07. 2003

Pan

Aleksander Proksa

Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o pracy na morskich statkach handlowych, z prawem Unii Europejskiej wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106 poz. 49), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedłożonym projektem ustawy (pismo nr RM-10-104-03), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. Celem projektowanej ustawy jest dokonanie niezbędnych zmian w przepisach ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. Nr 138, poz. 1545 ze zmianami) oraz ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (Dz. U. Nr 61, poz. 258 ze zmianami).
- II. Zmiany wprowadzane do przepisów ustawy Kodeks morski mają za zadanie dostosowanie przepisów ustawy do aktów prawa pochodnego Wspólnoty oraz usunięcie istniejących luk w prawie polskim.
- III. Przedmiot projektowanej regulacji uregulowany jest w następujących aktach prawa pochodnego Unii Europejskiej:
 - Rozporządzeniu Rady (EWG) Nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. wprowadzającym zasadę swobody świadczenia usług w transporcie morskim pomiędzy Państwami Członkowskimi (kabotaż morski) (Dz. Urz. WE Nr L364, 12/12/92, s.7),

- Dyrektywie Rady Nr 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie Układu przyjętego przez Związek Armatorów Morskich Wspólnoty Europejskiej i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu Unii Europejskiej dotyczącego regulacji czasu pracy marynarzy (Dz. Urz. WE Nr L167 z 02/07/1999, s. 1).

IV. Projekt przewiduje zmianę dotychczasowego brzmienia art. 9 ustawy Kodeks morski poprzez usunięcie §2 i zmianę brzmienia §3. Zaproponowane zmiany w projekcie są konieczne, ze względu na obowiązujące Rozporządzenie Rady (EWG) Nr 3577/91 wprowadzające swobodę prowadzenia kabotażu morskiego na terenie Wspólnoty, oraz konieczność usunięcia z przepisów krajowych wszelkich przepisów regulujących materię objętą rozporządzeniami wspólnotowymi lub z nimi sprzecznych. Należy stwierdzić, iż rozwiązanie zaproponowane w projekcie usuwa istniejącą sprzeczność z postanowieniami Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 3577/92 i jednocześnie ogranicza zakres przyznanej swobody prowadzenia kabotażu do statków podnoszących banderę Państwa Członkowskiego Unii Europejskiej, pozostając w zgodności z postanowieniami ww. Rozporządzenia.

V. Art. 2 projektu wprowadza zmianę w brzmieniu przepisu art.57 ust.3 dotyczącą minimalnego czasu wypoczynku marynarzy. Dotychczasowe określenie czasu wypoczynku w wymiarze „72 godzin” zostaje zastąpione wyrażeniem „77 godzin”. Projektowana zmiana spowodowana została błędem w tekście Dyrektywy Nr 1999/63/WE, poprawionym poprzez odpowiednią erratę (Corrigendum – Dz. Urz. WE Nr L244, 16/09/99, s. 64). Projektowana zmiana dostosowuje przepisy ustawy o morskich statkach handlowych do wymogów określonych w Dyrektywie Nr 1999/63/WE.

VI. Obowiązujące obecnie przepisy Kodeksu morskiego przewidują możliwość wpisu do polskiego rejestru statków o przynależności innej niż polska, jedynie na czas oznaczony i po spełnieniu warunków określonych w art.13 §1 ustawy. Rozporządzenie Rady (EWG) NR 613/91 zakłada swobodę przenoszenia statków z jednego rejestru do drugiego na terenie Wspólnoty, określając warunki przeniesienia statku pomiędzy rejestrami na terenie Wspólnoty. Ze względu na fakt, iż Rozporządzenie Rady (EWG) Nr 613/91 obowiązuje bezpośrednio, zawarte w nim postanowienia nie mogą być przenoszone do krajowego porządku prawnego. Zasada bezpośredniego obowiązywania rozporządzeń unijnych zakłada wyłączenie stosowania przepisów prawa krajowego sprzecznych z postanowieniami zawartymi w

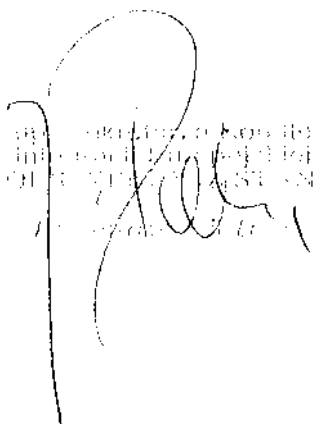
rozporządzeniach wspólnotowych. W związku z powyższym utrzymanie dotychczasowych zapisów dotyczących prowadzenia rejestru w ustawie–Kodeks morski nie powoduje wyłączenia obowiązywania postanowień Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 613/91. Jednak, ze względu na konieczność dokonania zmian w przepisach aktów wykonawczych wydanych na podstawie ustawy-Kodeks morski regulujących zagadnienia związane z prowadzeniem polskiego rejestru statków, może okazać się konieczna zmiana odnośnych przepisów ustawy-Kodeks morski, tak aby uzyskać zgodność z przepisami Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 613/91.

W konkluzji pragnę stwierdzić, iż projekt ustawy o zmianie ustawy-Kodeks morski oraz ustawy o pracy na morskich statkach handlowych jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:

Pan
Andrzej Piłat
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury


Andrzej Piłat
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 200... r.

w sprawie rejestru polskich jachtów morskich

Na podstawie art. 26 § 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r.- Kodeks morski (Dz. U. Nr 138 poz. 1545 oraz z 2002 r. Nr 41, poz.365 oraz z 2003 r. Nr , poz.) zarządza się, co następuje:

- § 1. Rozporządzenie określa sposób prowadzenia rejestru polskich jachtów morskich o długości całkowitej nie większej niż 24 m, wzór certyfikatu jachtowego, tryb jego wydawania oraz opłaty za czynności rejestrowe.
- § 2.1. W rozumieniu niniejszego rozporządzenia polskim jachtem morskim, zwanym dalej „jachtem”, jest statek stanowiący polską własność, używany wyłącznie do uprawiania sportu i rekreacji na wodach morskich, niezależnie od rodzaju napędu.
2. Pod pojęciem jachtu stanowiącego polską własność należy rozumieć odpowiednio przepisy art. 73 Kodeksu morskiego.
- § 3.1. Jacht podlega obowiązkowi wpisu do rejestru polskich jachtów morskich, zwanego dalej „rejestrem”, prowadzonego przez związek sportowy działający pod nazwą Polski Związek Żeglarski z siedzibą w Warszawie, zwany dalej „PZZ”.
2. Obowiązkowi wpisu do rejestru nie podlega:
- 1) statek śródlądowy używany wyłącznie do uprawiania sportu i rekreacji, posiadający dokumenty wymagane dla tego typu statków śródlądowych, uprawiający żeglugę po morskich wodach osłoniętych, uważanych również, na mocy odrębnych przepisów, za śródlądowe drogi wodne;
 - 2) jacht, łódź lub inne urządzenie pływające, przeznaczone do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości całkowitej nie większej niż 5 m, nie uprawiające żeglugi międzynarodowej;
 - 3) jacht lub łódź monotypowej klasy regatowej, posiadające certyfikat pomiarowy, uprawiające treningi i regaty na wodach morskich.
- § 4. Jacht nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego prowadzonego przez izbę morską właściwą dla portu macierzystego tego jachtu.

§ 5.1. Jacht należy zgłosić do rejestru przed rozpoczęciem jego eksploatacji.

2. Obowiązek zgłoszenia jachtu do rejestru spoczywa na jego właścicielu. Wymagana jest forma pisemna tego zgłoszenia.

§ 6.1. Zgłoszenie jachtu do rejestru powinno zawierać:

- 1) proponowaną nazwę jachtu, ewentualne nazwy poprzednie;
 - 2) port macierzysty;
 - 3) znak wywoławczy, jeżeli został nadany;
 - 4) nazwę stoczni (lub sposób budowy), miejsce i rok zakończenia budowy;
 - 5) typ i numer budowy;
 - 6) materiał kadłuba;
 - 7) długość całkowitą i szerokość jachtu;
 - 8) pojemność brutto, jeżeli jacht został pomierzony;
 - 9) rodzaj napędu, a dla jachtów z napędem żaglowym powierzchnię ożaglowania;
 - 10) wytwórcę, typ i moc silnika napędowego;
 - 11) oznaczenie i adres właściciela (współwłaścicieli) jachtu i jego armatora;
 - 12) podstawę nabycia własności jachtu;
 - 13) wskazanie poprzedniego rejestru i datę wykreślenia z niego, o ile jacht był zarejestrowany w innym rejestrze.
2. Przed wpisem do rejestru nazwa jachtu podlega zatwierdzeniu przez PZZ, po sprawdzeniu w Indeksie nazw statków sportowych, prowadzonym przez PZZ na mocy odrębnych przepisów, czy nie została już nadana lub zastrzeżona dla innego jachtu.
 3. Jednocześnie z zatwierdzeniem nazwy PZZ przydziela jachtowi międzynarodowy numer na żaglu, poprzedzony skrótem POL.
 4. Portem macierzystym może być wyłącznie polski port morski lub przystań morska.
 5. Za długość całkowitą należy przyjmować długość jachtu mierzoną pomiędzy skrajnymi punktami kadłuba, z pominięciem steru, bukszprytu i odbojnic oraz innych elementów wystających poza obrys właściwego kadłuba.
 6. Za szerokość należy przyjmować szerokość kadłuba mierzoną w jego najszerszym miejscu na zewnętrznej powierzchni poszycia z pominięciem odbojnic.
 7. Za powierzchnię ożaglowania jachtu należy przyjmować sumę powierzchni podstawowych żagli przymasztowych i powierzchni trójkąta pomiędzy masztem, najwyższym sztagiem i linią równoległą do wodnicy przechodzącą przez punkt przecięcia

linii tego sztagu z pokładem lub bukszprytem.

8. Właściciela jachtu oznacza się przez podanie:

- 1) w odniesieniu do osoby prawnej - pełnej nazwy i siedziby osoby prawnej lub nazwy i siedziby jej zakładu głównego lub oddziału;
- 2) w odniesieniu do osoby fizycznej - imienia i nazwiska, miejsca zamieszkania w Polsce oraz obywatelstwa.

9. Jeżeli jacht stanowi przedmiot współwłasności, podaje się rodzaj współwłasności oraz wielkość udziałów w częściach procentowych.

§ 7. Do zgłoszenia jachtu do rejestru należy dołączyć dokumenty potwierdzające dane zawarte w zgłoszeniu, a w szczególności:

- 1) dokumenty stwierdzające poprzednie nazwy jachtu;
- 2) dokument stwierdzający przydzielenie znaku wywoławczego;
- 3) dokument potwierdzający wymiary jachtu (co najmniej długość całkowitą i szerokość) lub świadectwo pomiarowe, jeżeli jacht został pomierzony;
- 4) uwierzytelniony odpis dokumentu stwierdzającego nabycie własności lub współwłasności jachtu; dla jachtu budowanego systemem gospodarczym - pisemne oświadczenie budowniczego;
- 5) jeżeli właścicielem jachtu jest osoba prawna - dokument stwierdzający pełną jej nazwę i siedzibę oraz wskazujący imiona i nazwiska osób upoważnionych do działania w imieniu tej osoby;
- 6) jeżeli armator nie jest właścicielem jachtu - uwierzytelniony odpis dokumentu uprawniającego armatora jachtu do uprawiania żeglugi we własnym imieniu;
- 7) jeżeli jacht był wpisany do rejestru okrętowego lub zarejestrowany w urzędzie morskim - dowód wykreślenia z tego rejestru;
- 8) jeżeli jacht był wpisany do rejestru za granicą - dowód wykreślenia z tego rejestru lub dokument uwierzytelniający to wykreślenie;
- 9) jeżeli wystawiono świadectwo o banderze - oryginał tego świadectwa.

§ 8. Dokumenty stanowiące podstawę wpisów do rejestru i inne dokumenty dotyczące wpisów stanowią akta rejestrowe, które wraz z księgami rejestru przechowywane są w wieczystocie.

§ 9. Wpis jachtu do rejestru polega na dokonaniu zapisów w księdze rejestru. Księga rejestru powinna zawierać:

- 1) w rubryce 1: numer rejestracyjny;
- 2) w rubryce 2: numer na żaglu oraz jego zmiany;
- 3) w rubryce 3: nazwę jachtu, nazwy poprzednie oraz zmiany następujące po wpisie,
- 4) w rubryce 4: znak wywoławczy oraz jego zmiany;
- 5) w rubryce 5: port macierzysty jachtu oraz jego zmiany;
- 6) w rubryce 6: właściciela, współwłaścicieli i ich adresy oraz zmiany w tym zakresie;
- 7) w rubryce 7: armatora jachtu i jego adres oraz zmiany w tym zakresie;
- 8) w rubryce 8: stocznię, miejsce i rok zakończenia budowy, typ i numer budowy;
- 9) w rubryce 9: materiał kadłuba;
- 10) w rubryce 10: długość całkowitą i szerokość jachtu;
- 11) w rubryce 11: pojemność brutto, jeżeli jacht był pomierzony;
- 12) w rubryce 12: rodzaj napędu, dla jachtów żaglowych powierzchnię ożaglowania;
- 13) w rubryce 13: wytwórcę, typ i moc silnika napędowego oraz zmiany silnika;
- 14) w rubryce 14: poprzedni rejestr, jeżeli istniał i datę wykreślenia z tego rejestru;
- 15) w rubryce 15: datę wpisania jachtu do rejestru oraz podpis osoby dokonującej wpisu;
- 16) w rubryce 16: wykreślenie jachtu z rejestru z podaniem przyczyny, podstawy i daty wykreślenia oraz podpis osoby dokonującej wykreślenia;
- 17) w rubryce 17: zmiany danych wpisanych w rubrykach 1 – 13, niezależnie od wpisu zmiany dokonanego w odpowiedniej rubryce oraz datę wpisania zmiany i podpis osoby dokonującej wpisu.

§ 10.1. Czynności związane z prowadzeniem rejestru mogą wykonywać wyłącznie osoby odpowiednio przeszkolone i upoważnione przez Zarząd Główny PZZ na mocy stosownej uchwały.

2. Przed dokonaniem zapisów w księdze rejestru upoważniona osoba zobowiązana jest do:

- 1) zbadania, czy złożone zgłoszenie i dołączone do niego dokumenty odpowiadają wymaganiom określonym w § 6, a dane są zgodne z rzeczywistością;
- 2) w razie uzasadnionych wątpliwości – zobowiązania zgłaszającego do uzupełnienia lub uwierzytelnienia danych.

3. W razie niewyjaśnienia wątpliwości związanych z danymi o zgłaszanym do rejestru jachcie, Sekretarz Generalny PZZ może odmówić dokonania wpisu jachtu do rejestru. Odmowa powinna być sformułowana na piśmie, z podaniem powodów tej odmowy.

4. Od odmowy wpisu jachtu do rejestru przysługuje odwołanie do Zarządu Głównego PZŻ.
- § 11. Rejestr jachtów jest jawny. Osoby zainteresowane mogą żądać poświadczanego odpisu z rejestru.
- § 12.1. Po wpisaniu do rejestru jacht otrzymuje certyfikat jachtowy, którego wzór jest określony w załączniku do rozporządzenia.
2. Prawo do podpisywania certyfikatu jachtowego ma Sekretarz Generalny PZŻ lub w jego zastępstwie upoważniony członek Zarządu Głównego PZŻ, wskazany na mocy stosownej uchwały tego organu. Na certyfikacie jachtowym i odpisach z rejestru odciska się pieczęć okrągłą PZŻ.
- § 13. Certyfikat jachtowy stanowi dowód polskiej własności jachtu i potwierdza prawo do uprawiania żeglugi pod polską banderą.
- § 14. Jacht nabyty za granicą może uzyskać w polskim urzędzie konsularnym świadectwo o banderze, stanowiące tymczasowe świadectwo polskiej przynależności, jak dla statku nabywanego za granicą, podlegającego wpisowi do rejestru okrętowego. O wydaniu tego świadectwa polski urząd konsularny zawiadamia PZŻ.
- § 15.1. Właściciel lub armator jachtu są zobowiązani do pisemnego zgłoszenia zmiany okoliczności wpisanych w rejestrze lub nowych okoliczności podlegających wpisowi, wraz z dowodami stwierdzającymi te okoliczności.
2. W razie niezgłoszenia przez właściciela lub armatora okoliczności podlegających wpisowi do rejestru, PZŻ może dokonać wpisu z urzędu, zaznaczając to przy tym wpisie.
3. Po wprowadzeniu zmian w księdze rejestru, PZŻ dokonuje odpowiedniej zmiany w certyfikacie jachtowym lub w razie potrzeby wystawia nowy certyfikat.
- § 16. Z rejestru wykreśla się jacht, który:
- 1) zatonął lub uległ zniszczeniu;
 - 2) zaginął;
 - 3) przestał być polską własnością;
 - 4) utracił charakter jachtu morskiego.
- § 17.1 Za dokonanie wpisu jachtu do rejestru i za inne związane z tym czynności pobiera się opłaty. Opłaty określa się w jednostkach taryfowych (j.t.) i ustala się w następujący sposób:

- 1) za wpis jachtu do rejestru 150 j.t.;
- 2) za wprowadzenie zmian do rejestru 50 j.t.;
- 3) za wystawienie duplikatu lub odpisu certyfikatu jachtowego 10 j.t.

2. Wartość złotowa jednostki taryfowej stanowi równowartość 0,2 SDR · Specjalnych Praw Ciągnięcia, liczona według średniego kursu walutowego z poprzedniego tygodnia, podanego w tabelach kursowych Narodowego Banku Polskiego.

§ 18. Właściciel lub armator jachtu, który był uprzednio wpisany do rejestru okrętowego, jest zobowiązany do zgłoszenia tego jachtu do rejestru polskich jachtów morskich w ciągu 3 lat od dnia wejścia w życie rozporządzenia. Po tym terminie jachty będą wykreślane z rejestrów okrętowych z urzędu.

§ 19. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

7/45/es

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302 i z 2003 r. Nr 19, poz. 165).



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

CERTYFIKAT JACHTOWY
PLEASURE CRAFT CERTIFICATE

NR
No.

ZARZĄD GŁÓWNY POLSKIEGO ZWIĄZKU ŻEGLARSKIEGO ZAŚWIADCZA, ŻE NIŻEJ OPISANY JACHT STANOWI POLSKĄ WŁASNOŚĆ, MA PRAWO PODNOSZENIA POLSKIEJ BANDERY I ZOSTAŁ WPISANY DO REJESTRU POLSKICH JACHTÓW MORSKICH.

The National Board of the Polish Yachting Association certifies that the yacht, described below, has the Polish nationality, is entitled to fly the Polish flag and is entered in the Polish Register of Sea-going Yachts.

NAZWA JACHTU / Yacht name		NAZWY POPRZEDNIE / Previous names	
NUMER NA ZAGLU / Sail No.	ZNAK WYWOŁAWCZY / Call sign	PORT MACIERZYSTY / Port of registry	
NAZWA I ADRES WŁAŚCICIELA / Name and address of the Owner		NAZWA I ADRES ARMATORA / Name and address of the Operator	
STOCZNIA, MIEJSCE BUDOWY / Shipyard, place of build		TYP I NR BUDOWY / Type and yard number	ROK BUDOWY / Year of build
DLUGOŚĆ CAŁKOWITA / Length overall	m	SZEROKOŚĆ / Breadth	m
RODZAJ NAPĘDU / Kind of propulsion		POWIERZCHNIA OŻAGLOWANIA / Sail area	m ²
MATERIAŁ KADŁUBA / Material of hull		SILNIK NAPĘDOWY – WYTWÓRCA, TYP, MOC / Propulsion engine – maker, type, power	

NINIEJSZY CERTYFIKAT WYDANO NA PODSTAWIE ART. 24 § 3 USTAWY Z DNIA – KODEKSU MORSKIEGO (Dz.U. z 2001 r. Nr poz.)
This Certificate has been issued by virtue of art. 24 § 3 of the Maritime Code Act of the (Journal of laws of 2001 No. item

Warszawa, dnia
the

PIECZĘĆ
seal

.....
PODPIS / signature

UWAGA / Notice

W RAZIE ZMIANY DANYCH DOTYCZĄCYCH JACHTU, WŁAŚCICIELA LUB ARMATORA, NALEŻY NIE-
ZWŁOCZNIE ZAWIADOMIĆ POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI.

In the event of any changes to yacht's particulars or ownership, the Polish Yachting Association is to be informed of this immediately.

POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI
ul.Chocimska 14, 00-791 Warszawa
tel. 022 - 849573 fax 022 - 8480402
e-mail pva@polbox.pl

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia w sposób istotny upraszcza obecnie obowiązującą procedurę uzyskania dla jachtu o długości nie większej niż 24 m dokumentu stwierdzającego prawo własności i prawo do bandery, zastępując obowiązek wpisu do rejestru okrętowego i związanego z tym obowiązku pomierzenia, dla jachtu uprawiającego żeglugę międzynarodową – obowiązkiem wpisu do rejestru jachtów, bez względu na rodzaj uprawianej żeglugi, z wyłączeniem jachtów śródlądowych uprawiających żeglugę po wodach osłoniętych, małych jednostek uprawiających żeglugę plażową oraz jednostek regatowych. Wskazanie PZZ jako organu rejestrowego spowoduje przejęcie przez ten związek sportowy wszystkich czynności administracyjnych związanych z uprawianiem żeglugi na jachtach morskich, a więc zatwierdzanie nazwy, nadawanie numeru na żaglu POL i wystawianie certyfikatu jachtowego. Nie da się połączyć tych czynności w jedną, ze względu na obowiązującą sekwencję uzyskiwania określonych dokumentów. Np. decyzja o zatwierdzeniu nazwy jest niezbędna do uzyskania znaku wywoławczego, a znak wywoławczy powinien być znany przed uzyskaniem wpisu do rejestru.

Należy zwrócić uwagę na lokalizację organu rejestrowego w Zarządzie Głównym PZZ w Warszawie, co może powodować pewne utrudnienia dla właścicieli i armatorów jachtów. Z drugiej strony wydaje się niewskazane przeniesienie tych czynności np. do nadmorskich okręgowych związków żeglarskich, ze względu na znaczny zakres uprawnień i odpowiedzialności, które wynikają z prowadzenia rejestru przy braku zaplecza etatowego i organizacyjnego tych organizacji terenowych.

Odstąpienie od wymogu pomierzenia jachtów powoduje konieczność określenia długości całkowitej i szerokości, jako istotnych wyróżników identyfikujących rejestrowany jacht, w sposób obiektywny. Projekt rozporządzenia przewiduje zamiast pomierzenia przez organ pomiarowy (co może być nadal wykonywane na życzenie armatora) – zmierzenie wyłącznie długości całkowitej i szerokości, co może być przeprowadzone w dowolnych warunkach, na wodzie i po wyslipowaniu jachtu, przez niezależnego rzeczoznawcę, którym powinien być inspektor PRS lub PZZ dokonujący pierwszego przeglądu technicznego tego jachtu. Dowodem dokonania tych pomiarów powinno być wystawione zaświadczenie tego inspektora. Procedura taka jest np. stosowana przy określaniu wymiarów statku śródlądowego nie podlegającego obowiązkowi pomiarowemu.

Problem ten jest istotny, ponieważ nie można dokonywać wpisu do rejestru wymiarów jachtu wyłącznie na podstawie deklaracji właściciela. W przeciwnym razie może dochodzić do sytuacji, że będą występowały istotne różnice w wartościach podanych w certyfikacie jachtowym, dokumencie klasyfikacyjnym i karcie bezpieczeństwa, co może budzić wątpliwości co do

- 2 -

wiarygodności tych dokumentów. Pod tym względem certyfikat jachtowy powinien być traktowany jako dokument źródłowy, a to wymaga udokumentowania danych.

Podobny problem, w mniejszym stopniu, występuje w odniesieniu do parametrów silnika. Można by to rozwiązać w analogiczny sposób, posługując się potwierdzeniem danych przez niezależnego rzeczoznawcę. Należy uwzględnić fakt, że zgłaszający wpis jachtu do rejestru właściciel, często nie dysponuje dokładnymi danymi, posługując się wartościami przybliżonymi.

Zaproponowany układ księgi rejestrowej, z 17 rubrykami umożliwi prowadzenie rejestru w sposób czytelny i dokładny.

Jako ważną zasadę przyjęto, że prowadzenie rejestru może być powierzone wyłącznie osobom posiadającym odpowiednie kompetencje, potwierdzone uchwałą Zarządu Głównego PZZ, w celu uniemożliwienia prowadzenia rejestru przez osoby przypadkowe. Wprowadzono możliwość odwołania się zainteresowanego od decyzji odmowy wpisania jachtu do rejestru do Zarządu Głównego PZZ.

Załączony wzór certyfikatu jachtowego został istotnie uproszczony w porównaniu do certyfikatu okrętowego, zawierając wszystkie istotne dane umożliwiające identyfikację jachtu, jego właściciela i armatora i w sposób wyraźny określający cel jego wydawania.

Wysokość opłat za czynności rejestrowe określono w jednostkach taryfowych, analogicznie do innych aktów wykonawczych dotyczących żeglugi morskiej, przyjmując wartości zbliżone do kosztów innych czynności administracyjnych z tego zakresu.

Przyjęto 3 letni okres przejściowy w celu wykreślenia jachtów istniejących z rejestrów okrętowych i przeniesienie ich do rejestru jachtów morskich. Problem ten dotyczy kilkuset jachtów i rozłożenie tego procesu w czasie wydaje się uzasadnione. Przyjęto 3 miesięczny okres wejścia w życie rozporządzenia, ze względu na konieczność przygotowania się PZŻ do podjęcia czynności rejestrowych.

Tabela zgodności

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o pracy na morskich statkach handlowych

UE	JUE	JPL	Treść	Przepisy intertemporalne	Uwagi
<p>Rozporządzenie Rady (EWG) NR 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992r. dotyczące zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski)</p>	<p>Artykuł 1</p>	<p>Art.9 a) § 2 uchyla się b) § 3 nowe brzmienie</p>	<p>uchylony przepis przewidywał możliwość uprawiania stałego przewozu pasażerów lub ładunku tylko przez statek o polskiej przynależności</p> <p>„§ 3. Terenowy organ administracji morskiej, na którego obszarze działania znajduje się port rozpoczęcia podróży, może, w uzasadnionych przypadkach zezwolić na wykonywanie przez czas oznaczony stałego przewozu pomiędzy portami polskimi przez statek podnoszący banderę państwa innego niż państwo członkowskie Unii Europejskiej”.</p>	<p>Przepis ten wejdzie w życie z dniem przystąpienia RP do UE</p>	
<p>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</p>	<p>Klauzula 5 (Skorygowana na dnia 2 lipca 1999)</p>	<p>Art.57 ust.3 pkt 1 ustawy o pracy na morskich statkach handlowych</p>	<p>„1) minimalny czas wypoczynku nie może być krótszy niż 77 godzin na tydzień oraz 10 godzin na dobę.”</p>	<p>Przepis wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.</p>	

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 3577/92

z dnia 7 grudnia 1992 r.

dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając zmieniony projekt Komisji¹,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego²,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego³,

a także mając na uwadze, co następuje:

dnia 12 lipca 1992 r. Parlament Europejski przyjął rezolucję w sprawie liberalizacji kabotażu morskiego i jego skutków ekonomicznych i społecznych;

zgodnie z art. 61 Traktatu swoboda w świadczeniu usług w branży transportu morskiego ma podlegać postanowieniom tytułu dotyczącego transportu;

zniesienie ograniczeń w świadczeniu usług transportu morskiego w obrębie Państw Członkowskich jest niezbędne dla ustanowienia rynku wewnętrznego; rynek wewnętrzny obejmować będzie obszar, na którym zapewniony jest swobodny przepływ towarów, osób, usług i środków finansowych;

swoboda świadczenia usług powinna mieć zastosowanie w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich;

beneficjentami tej swobody powinni być armatorzy Wspólnoty eksploatujący statki zarejestrowane i pływające pod banderą Państwa Członkowskiego, bez względu na to, czy posiada ono linię brzegową, czy nie;

swoboda ta zostanie rozszerzona na statki zarejestrowane w Euros, po przyjęciu tego rejestru;

w celu uniknięcia zakłóceń w konkurencji, armatorzy Wspólnoty korzystający ze swobody w celu świadczenia usług kabotażowych powinni stosować się do wszystkich warunków świadczenia usług kabotażowych w Państwie Członkowskim, w którym zarejestrowane są ich statki; armatorzy Wspólnoty eksploatujący statki zarejestrowane w Państwie Członkowskim,

¹ Dz.U. nr C 73 z 19.3.1991, str. 27.

² Dz.U. nr C 295 z 26.11.1990, str. 687 i opinia wydana dnia 20 listopada 1992 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

³ Dz.U. nr C 56 z 7.3.1990, str. 70.

którzy nie mają prawa wykonywania kabotażu w tym państwie, powinni jednak korzystać z przepisów niniejszego rozporządzenia przez okres przejściowy;

wprowadzenie tej swobody powinno następować stopniowo i niekoniecznie musi uwzględniać w ten sam sposób wszystkie rodzaje takich usług, biorąc pod uwagę charakter niektórych usług specjalnych i rozmiary starań, jakie niektóre gospodarki Wspólnoty przedstawiające różne stopnie rozwoju będą musiały czynić;

wprowadzenie usług publicznych pociągające za sobą niektóre prawa i zobowiązania wobec zainteresowanych armatorów może być usprawiedliwione w celu zapewnienia należytego funkcjonowania regularnego transportu na wyspy, z wysp i między wyspami, pod warunkiem, niedyskryminacji z powodu narodowości lub stałego miejsca zamieszkania;

powinny zostać przyjęte przepisy pozwalające na podjęcie środków ochronnych w zakresie silnie zaburzonego rynku transportu morskiego lub w razie wystąpienia na tym rynku krytycznej sytuacji; w tym celu powinno się wprowadzić odpowiednie procedury podejmowania decyzji;

uwzględniając potrzebę zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego i możliwych dostosowań w świetle doświadczeń, Komisja powinna składać sprawozdania z wprowadzania niniejszego rozporządzenia w życie i w razie potrzeby przedkładać dodatkowe propozycje,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Od dnia 1 stycznia 1993 r. swobodę w świadczeniu usług transportu morskiego w obrębie Państwa Członkowskiego (kabotażu morskiego) mają ci armatorzy Wspólnoty, których statki są zarejestrowane i pływają pod banderą Państwa Członkowskiego, pod warunkiem, że statki te spełniają wszystkie warunki wykonywania kabotażu w tym Państwie Członkowskim, łącznie ze statkami zarejestrowanymi w Euro, po przyjęciu tego rejestru przez Radę.

2. W drodze odstępstwa, stosowanie przepisu ust. 1 wymagającego, aby statki te spełniały wszystkie warunki świadczenia usług kabotażowych w Państwie Członkowskim, w którym są one w tym czasie zarejestrowane, zostaje tymczasowo zawieszona do dnia 31 grudnia 1996 r.

Artykuł 2

Do celów niniejszego rozporządzenia:

1. „usługi transportu morskiego w obrębie Państwa Członkowskiego (kabotaż morski)” oznaczają usługi świadczone za wynagrodzeniem i obejmują zwłaszcza:
 - a) kabotaż kontynentalny: przewóz pasażerów lub towarów drogą morską między portami położonymi na terenie kontynentu lub głównego terytorium jednego i tego samego Państwa Członkowskiego bez zawijania na wyspy;

- b) przybrzeżne usługi dostawcze: przewóz pasażerów lub towarów drogą morską między jakimkolwiek portem Państwa Członkowskiego i instalacjami lub budowlami położonymi na szelfie kontynentalnym tego Państwa Członkowskiego;
- c) kabotaż wyspowy: przewóz pasażerów lub towarów drogą morską między:
 - portami położonymi na kontynencie a jedną lub więcej wyspami jednego i tego samego Państwa Członkowskiego;
 - portami położonymi na wyspach jednego i tego samego Państwa Członkowskiego;

Zarówno Ceuta jak i Melilla są uważane za porty położone na wyspach.

2. „armator Wspólnoty” oznacza:

- a) firmy krajowe założone w Państwie Członkowskim zgodnie z prawem tego państwa i prowadzące działalność transportu morskiego;
 - b) firmy transportu morskiego założone zgodnie z prawem Państwa Członkowskiego, których siedziba i miejsce rzeczywistego zarządzania firmą znajduje się w tym Państwie Członkowskim;
- lub
- c) firmy krajowe założone w poza Wspólnotą lub firmy prowadzące działalność transportu morskiego założone poza Wspólnotą i zarządzane przez firmy krajowe Państwa Członkowskiego, jeżeli ich statki są zarejestrowane i pływają pod banderą Państwa Członkowskiego zgodnie z jego prawem.

3. „zamówienie na usługi publiczne” oznacza umowę zawartą między właściwymi władzami Państwa Członkowskiego i armatorem Wspólnoty w celu świadczenia społeczeństwu odpowiednich usług transportowych.

Zamówienie na usługi publiczne może obejmować zwłaszcza:

- usługi transportowe spełniające ustalone normy ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i jakości,
- dodatkowe usługi transportowe,
- usługi transportowe według określonych stawek i podlegające specjalnym warunkom, zwłaszcza dla pewnych kategorii pasażerów lub na określonych trasach,
- dostosowanie usług do aktualnych wymagań.

4. „zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych” oznaczają zobowiązania, jakich zainteresowany armator Wspólnoty, jeżeli brałby on pod uwagę swój interes

gospodarczy, nie przyjąłby lub nie przyjąłby w takim samym zakresie lub na takich samych zasadach;

5. „poważne zaburzenia na wewnętrznym rynku transportowym” oznaczają pojawienie się na tym rynku specyficznych dla tego rynku trudności, które:

- mogą prowadzić do poważnych i potencjalnie długotrwałych nadwyżek podaży nad popytem,
- są spowodowane lub uległy pogorszeniu przez działania kabotażu morskiego, i
- stwarzają poważne zagrożenie dla finansowej stabilności i przetrwania znaczącej liczby armatorów Wspólnoty,

pod warunkiem, że prognozy krótko- i średnioterminowe dla tego rynku nie wskazują na jakiegokolwiek istotne i długotrwałe polepszenie sytuacji.

Artykuł 3

1. W przypadku statków wykonujących kabotaż kontynentalny i statków wycieczkowych, odpowiedzialność za wszystkie sprawy dotyczące ich załogi spoczywać będzie na państwie, w którym dany statek jest zarejestrowany (państwo bandery), za wyjątkiem statków o wielkości mniejszej niż 650 gt, kiedy mogą być stosowane warunki państwa przyjmującego.

2. W przypadku statków wykonujących kabotaż wyspowy, odpowiedzialność za wszystkie sprawy dotyczące ich załogi spoczywać będzie na państwie, w którym dany statek wykonuje usługi transportu morskiego (państwo przyjmujące).

3. Jednakże od dnia 1 stycznia 1999 r. dla statków towarowych powyżej 650 gt wykonujących kabotaż wyspowy, kiedy dany rejs następuje po lub przed rejsem do lub z innego państwa, odpowiedzialność za wszystkie sprawy dotyczące ich załogi spoczywać będzie na państwie, w którym dany statek jest zarejestrowany (państwo bandery).

4. Komisja dokładnie zbada ekonomiczne i społeczne skutki liberalizacji kabotażu wyspowego i przedłoży Radzie sprawozdanie najpóźniej do dnia 31 grudnia 1996 r.

Na podstawie tego sprawozdania Komisja przedstawi Radzie propozycję, która będzie mogła zawierać regulacje przepisów o obywatelstwie załogi ustalonych w ust. 2 i 3 tak, aby ostateczny system został przyjęty przez Komisję w odpowiednim czasie i przed dniem 1 stycznia 1999 r.

Artykuł 4

1. Państwo Członkowskie może przyjmować zamówienia na usługi publiczne lub nakładać obowiązek świadczenia usług publicznych jako warunek prowadzenia usług kabotażowych, na firmy żeglugowe uczestniczące w świadczeniu regularnych usług na, z i między wyspami. Zawsze wtedy, gdy Państwo Członkowskie przyjmuje zamówienia na usługi publiczne lub nakłada obowiązek świadczenia usług publicznych, postępować będzie stosując zasadę niedyskryminowania wobec armatorów Wspólnoty.

2. Przy nakładaniu obowiązku świadczenia usług publicznych Państwa Członkowskie ograniczone są do wymagań dotyczących obsługiwanych portów, regularności rejsów, ich ciągłości, częstotliwości, zdolności do świadczenia tych usług, stawek opłat i załogi statku.

Tam, gdzie ma to zastosowanie, wynagrodzenie za zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych musi być osiągalne dla wszystkich armatorów Wspólnoty.

3. Istniejące zamówienia na usługi publiczne mogą pozostawać w mocy aż do czasu wygaśnięcia danej umowy.

Artykuł 5

1. W przypadku poważnych zaburzeń na rynku transportu wewnętrznego spowodowanych liberalizacją kabotażu Państwo Członkowskie może zwrócić się do Komisji o przyjęcie środków ochronnych.

Po konsultacjach z innymi Państwami Członkowskimi Komisja podejmie w ciągu 30 dni roboczych po otrzymaniu odpowiedniego wniosku od Państwa Członkowskiego, tam gdzie to stosowne, decyzję w sprawie przyjęcia środków ochronnych. Środki takie mogą obejmować czasowe wyłączenie danego obszaru z obowiązywania przepisów niniejszego rozporządzenia, nieprzekraczające 12 miesięcy.

Komisja poinformuje Radę i Państwa Członkowskie o każdej decyzji podjętej w sprawie środków ochronnych.

Jeżeli po upływie trzydziestu dni roboczych Komisja nie podejmie decyzji w tej sprawie, to zainteresowane Państwo Członkowskie jest upoważnione do stosowania środków, o jakie się zwróciło, aż do czasu podjęcia decyzji przez Komisję.

W nagłych przypadkach Państwa Członkowskie mogą jednak przyjąć jednostronnie stosowne środki tymczasowe, które mogą pozostać w mocy przez okres nie dłuższy niż trzy miesiące. W takim przypadku Państwa Członkowskie muszą niezwłocznie poinformować Komisję o przyjęciu takich środków. Komisja może unieważnić te środki lub zatwierdzić je bez zmian, bądź wprowadzić do nich zmiany do czasu podjęcia ostatecznej decyzji zgodnie z akapitem drugim.

2. Komisja może również przyjąć środki ochronne działając z własnej inicjatywy, po konsultacjach z Państwami Członkowskimi.

Artykuł 6

1. W drodze odstępstwa wyłącza się czasowo obowiązywanie niniejszego rozporządzenia w stosunku do następujących rodzajów morskich usług transportowych prowadzonych w rejonie Morza Śródziemnego i wzdłuż wybrzeży Hiszpanii, Portugalii i Francji:

- usługi statków wycieczkowych do dnia 1 stycznia 1995 r.,
- transport towarów strategicznych (ropa naftowa, produkty pochodzące z ropy naftowej i woda pitna) do dnia 1 stycznia 1997 r.,

- usługi statków mniejszych niż 650 gt do dnia 1 stycznia 1998 r.,
- usługi statków pasażerskich i promów regularnych linii do dnia 1 stycznia 1999 r.

2. W drodze odstępstwa wyłącza się czasowo do dnia 1 stycznia 1999 r. obowiązywanie niniejszego rozporządzenia w stosunku do kabotażu wykonywanego w rejonie Morza Śródziemnego oraz kabotażu dotyczącego archipelagów Wysp Kanaryjskich, Azorów i Madery, wysp Ceuta i Melilla, wysp Francji wzdłuż wybrzeża atlantyckiego i francuskich departamentów zamorskich.

3. Z uwagi na spójność społeczno-gospodarczą odstępstwo, o którym mowa w ust. 2, jest rozszerzone na Grecję do dnia 1 stycznia 2004 r. dla regularnych usług pasażerskich oraz promowych prowadzonych statkami mniejszymi niż 650 gt.

Artykuł 7

Do spraw objętych niniejszym rozporządzeniem stosuje się art. 56 Traktatu.

Artykuł 8

Bez naruszenia postanowień Traktatu dotyczących prawa do prowadzenia działalności gospodarczej i przepisów niniejszego rozporządzenia osoba świadcząca usługi transportu morskiego może, w takim celu, czasowo prowadzić działalność w Państwach Członkowskich, w których jest ona już prowadzona, na tych samych zasadach, jakie wprowadzone są przez to państwo dla jego firm krajowych.

Artykuł 9

Przed przyjęciem przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych we wdrażaniu niniejszego rozporządzenia, Państwa Członkowskie przeprowadzą konsultacje z Komisją. Poinformują one Komisję o wszystkich przyjętych w tej sprawie środkach.

Artykuł 10

Do dnia 31 grudnia 1995 r. Komisja złoży Radzie sprawozdanie z wprowadzania niniejszego rozporządzenia w życie, a następnie składać będzie w tej sprawie sprawozdania co dwa lata i, gdy to właściwe, przedstawi wszelkie niezbędne propozycje.

Artykuł 11

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1995 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 7 grudnia 1992 r.

W imieniu Rady

J. MacGREGOR

Przewodniczący

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 partnerzy społeczni mogą złożyć wspólny wniosek by umowy zawierane na poziomie 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 pracy¹; 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 zostały 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 partnerami społecznymi na poziomie wspólnotowym w sprawie przewidywanego wniosku zgodnie z art. 3 ust. 3 wspomnianego Porozumienia;
- 7) Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) oraz Federacja Związków

¹ Dz.U. L 307 z 13.12.1993, str. 18.

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. Umowę w sprawie czasu pracy marynarzy. Umowa ta zawiera wspólny wniosek skierowany do Komisji w sprawie wykonania tej umowy 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 Unii² zwróciła się do partnerów społecznych z prośbą o wykorzystanie możliwości zawierania umów, ponieważ są oni blisko problemów i realiów społecznych;
- 10) Umowa 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 tej Umowy 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, określonych 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 Umowie, które nie zostały w niej 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 Umowy;
- 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 tej Umowy;
- 15) zgodnie z komunikatem z dnia 4 grudnia 1993 r. dotyczącym stosowania Porozumienia w sprawie polityki społecznej, Komisja powiadomiła Parlament Europejski oraz Komitet Ekonomiczno - Społeczny, w drodze przesłania im tekstu swej propozycji dyrektywy zawierającej Umowę;
- 16) wykonanie Umowy przyczyni się do realizacji celów, określonych w art. 136 Traktatu,

² Dz.U. C 368 z 23.12.1994, str. 6.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Celem niniejszej dyrektywy jest wprowadzenie w życie Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy, zawartej w dniu 30 września 1998 r. przez organizacje reprezentujące partnerów społecznych 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 partnerów społecznych 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 wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 30 czerwca 2002 r., lub najpóźniej do tej daty upewnią się, że partnerzy społeczni wprowadzili niezbędne środki w drodze zawarcia umowy, 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 powiadamią 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 określone 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 4 ust. 2;

a także mając na uwadze, co następuje:

art. 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 przypadku 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 którego 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 przejęcia 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 ośmiogodzinnym dniu pracy, z jednym dniem wolnym od pracy co tydzień oraz odpoczynkiem w święta państwowe. Państwa Członkowskie mogą posiadać procedury zatwierdzania lub rejestrowania układów zbiorowych pracy, które określają normalne godziny pracy marynarzy na mniej korzystnych zasadach niż w niniejszej normie.

Klauzula 5

1. Limity godzin pracy lub odpoczynku wynoszą albo:
 - a) maksymalna ilość godzin pracy, która nie przekracza:
 - (i) 14 godzin w każdym okresie 24-godzinnym; oraz
 - (ii) 72 godzin w każdym okresie siedmiodniowym;
 - lub
 - b) minimalna 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, 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, jeżeli 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, Państw 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 wachty 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 zgodnym 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. Jak 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. Ustalić należy 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. Kopię 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 będą przechodzić 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 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.

Sporządzono w Brukseli, dnia 30 września 1998 r.

*Federacja Związków Zawodowych
Pracowników Transportu w Unii
Europejskiej (FST)*

*Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty
Europejskiej (ECSA)*

LISTA PRZEKAZANYCH DOKUMENTÓW
DO
PROJEKTU USTAWY
O ZMIANIE USTAWY – KODEKS MORSKI
ORAZ USTAWY O PRACY NA MORSKICH STATKACH HANDLOWYCH

przyjętego przez Radę Ministrów
w dniu 1 lipca 2003 r.

1.	Deklaracja dotycząca dostosowawczego charakteru projektu ustawy wraz z uzasadnieniem jego dostosowawczego charakteru
2.	Projekt ustawy z uzasadnieniem oraz projektem aktu wykonawczego
3.	Zestawienie przepisów dostosowujących projektowanej ustawy z odpowiednimi przepisami Unii Europejskiej (tabela zgodności)
4.	Opinia Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej o zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej wydana dnia 21 lipca 2003 r.
5.	Tłumaczenie następujących aktów prawa Unii Europejskiej, w wersji papierowej: Rozporządzenie Rady (EWG) NR 3577/92 dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski) Dyrektywa Rady 1999/63/WE dotycząca Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (I'ST) Załącznik: Umowa Europejska w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy