

MONIKA TOMASZEWSKA

## STATUS KONWENCJI MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI PRACY O PRACY NA MORZU Z 2006 R. W PRAWIE WSPÓLNOTOWYM

*Skonsolidowana Konwencja Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu została przyjęta 23.02.2006 r. podczas 94. sesji Międzynarodowej Konferencji Pracy MOP zwołanej w Genewie. Całą sesję zdeterminowały problemy sektora morskiego oraz warunki pracy na morzu. Pracę nad konsolidacją Konwencji i zaleceń związanych z tą sferą rozpoczęto już w 2001 r. Autorka artykułu wymienia 35 Konwencji MOP, ale Konwencja MLC pochłania aż 87 dotychczasowych aktów MOP. W założeniu Konwencja MLC ma być nowoczesnym instrumentem prawnym, który zyskałby rangę Powszechnego Morskiego Kodeksu Pracy komasującego wszystkie przyjęte od 1919 r. Konwencje i zalecenia.*

*W odniesieniu do Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu z 2006 r. włączenie jej do systemu prawnego Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich następuje etapowo. Wspólnota Europejska chce jak najszybciej związać się jej postanowieniami. Szybka ratyfikacja, zdaniem Komisji Europejskiej, świadczyłaby o wiodącej pozycji UE na arenie międzynarodowej i to zachęciłoby pozostałych członków MOP do ratyfikacji Konwencji.*

*Nadrzędnym celem Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. jest osiągnięcie i utrzymanie jednakowych warunków pracy w żegludze morskiej, jak również zapewnienie uczciwszych warunków konkurencji.*

### 1. WPROWADZENIE

Sektor morski, w tym praca na morzu, jest przedmiotem regulacji prawa międzynarodowego publicznego głównie ze względu na ogólnoświatowy zasięg. Wiodącą rolę odrywają tu dwa systemy prawne: Międzynarodowej Organizacji Pracy oraz Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Wspólnota Europejska, z powodu regionalnego charakteru większości przypadków, przyjęła praktykę uznawania międzynarodowych standardów, rzadko decydując się na przyjmowanie rozwiązań konkurencyjnych bądź, co czasami niestety występuje, wzajemnie się wykluczających. Prawne związanie się aktami prawa międzynarodowego Wspólnota Europejska osiąga dwoma sposobami. Pierwszy polega na przystąpieniu Wspólnoty Europejskiej do konwencji (umowy międzynarodowej), na podstawie prawnomiędzynarodowej podmiotowości – jako samodzielna organizacja

międzynarodowa<sup>1</sup>. Przypadek ten dotyczy jedynie umów otwartych dla organizacji międzynarodowych (np. Konwencja o prawie morza<sup>2</sup>). Innym sposobem uznania prawa międzynarodowego jest upoważnienie państw członkowskich Wspólnoty Europejskiej (w specjalnie do tego celu przyjętej decyzji) do ratyfikowania konkretnej umowy międzynarodowej. W takiej sytuacji państwa podejmują solidarne działania w interesie Wspólnoty<sup>3</sup>. Upoważnienie powyższe jest wydawane pod warunkiem, że zakres konwencji (umowy) międzynarodowej mieści się w celach i zadaniach, które realizuje Wspólnota w ramach przyznanych na jej kompetencji. Ponieważ Wspólnota ma jedynie kompetencje powierzone, istnienie danej kompetencji powinno znaleźć uzasadnienie we wnioskach sformułowanych przez Radę przed związaniem się daną umową międzynarodową, opartych na konkretnej analizie relacji przewidywanej umowy międzynarodowej do prawa wspólnotowego, potwierdzającej, że zawarcie takiej umowy może oddziaływać na przepisy wspólnotowe i w jakim zakresie. „Nie jest jednak konieczne istnienie całkowitej zgodności między zakresem, jaki obejmuje umowa międzynarodowa, i zakresem uregulowań wspólnotowych. Gdy przychodzi do ustalenia, czy zostało spełnione kryterium wyrażone w formule **w każdym razie należą do dziedziny, która jest już w znacznej mierze objęta wspólnymi uregulowaniami** (użyte w opinii ETS nr 2/91<sup>4</sup>), należy oprzeć analizę nie tylko na tym, jaki jest obszar normowania postanowień umownych, ale również na tym, jaki jest ich charakter oraz treść. Nadto należy wziąć pod uwagę nie tylko obecny stan prawa wspólnotowego w danej dziedzinie, ale również kierunek jego rozwoju, o ile jest on do przewidze-

---

<sup>1</sup> Art. 300 TWE statuuje ogólną kompetencję Wspólnoty Europejskiej do zawierania umów międzynarodowych. Upoważnienie o charakterze generalnym należy odróżnić od szczegółowych uprawnień do zaciągania zobowiązań na podstawie art. 111 TWE (porozumienia dotyczące spraw walutowych lub dewizowych) i 133 TWE (porozumienia dotyczące wspólnej polityki handlowej), względnie na podstawie art. 300 TWE (umowy o stowarzyszeniu).

<sup>2</sup> Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay 10.12.1982 r., została zawarta przez Wspólnotę i wszystkie państwa członkowskie w ramach kompetencji wspólnej oraz zatwierdzona na mocy decyzji Rady 23.03.1998 r. dotyczącej zawarcia przez Wspólnotę Europejską Konwencji Narodów Zjednoczonych z 10.12.1982 r. o prawie morza i Porozumienia z 28.07.1994 r. odnoszącego się do stosowania jego części XI, O.J. z 1998, L 179, s. 1–2; por. Sprawa C-459/03 Komisja przeciwko Irlandii, zwana dalej wyrokiem w sprawie „MOX-Plant”, Zb.Orz. 2005, s. I-4635, pkt 83. Wobec tego Trybunał jest właściwy dla wykładni odpowiednich przepisów konwencji o prawie morza, które wchodzą w zakres kompetencji wspólnych; por. opinię Rzecznika Generalnego Juliana Kokotta przedstawioną 20.11.2007 r. w sprawie C-308/06 *The International Association of Independent Tanker Owners The International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo), The Greek Shipping Co-operation Committee, Lloyds Register, The International Salvage Union przeciwko The Secretary of State for Transport*, dotąd niepublikowana w zbiorze, pkt 33.

<sup>3</sup> *Opinion of the Court 2/91 of 19 March 1993 on the Convention N° 170 of the International Labour Organization concerning safety in the use of chemicals at work*, ECR 1993, s. I-1061, pkt 5 oraz sprawa C-45/07 *Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Greckiej*, dotąd nie publikowany w zbiorze, pkt 31.

<sup>4</sup> *Opinion of the Court 2/91, op.cit.*

nia w momencie tej analizy”<sup>5</sup>. Z przytoczonego fragmentu opinii ETS wynika, że zawierane umowy, czy to przez Wspólnotę Europejską bezpośrednio, czy razem z państwami, bądź poprzez państwa członkowskie, realizują interesy i cele wspólnotowe, dlatego wymaga się uprzedniej oceny zgodności Traktatu i konkretnej umowy międzynarodowej.

Reprezentacja Wspólnoty w stosunkach zewnętrznych w kontaktach z innymi państwami czy organizacjami międzynarodowymi jest uznawana za „przedłużenie” jej uprawnień wewnętrznych. „Zasada przekazanych uprawnień musi bowiem zostać zachowana zarówno w działaniach wewnętrznych, jak i w działaniach międzynarodowych Wspólnoty”<sup>6</sup>. Jednakże poszczególne uprawnienia nie zawsze są wyraźną konsekwencją konkretnych postanowień Traktatu, lecz mogą być z tychże postanowień wyprowadzone. „Kompetencja Wspólnoty przyjęcia na siebie zobowiązań międzynarodowych może wynikać nie tylko z wyraźnych przepisów Traktatu, lecz także zostać z tych przepisów wyprowadzona”<sup>7</sup>. Odnośnie do zakresu normowania Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu z 2006 r. nie ulega wątpliwości, że Wspólnota Europejska ma legitymację, wspólnie z państwami, do prowadzenia polityki społecznej, w której ramach realizuje cel niedyskryminującego podejścia do zatrudnienia oraz warunków pracy, jak też poprawy warunków życia i pracy<sup>8</sup>. Może więc realizować powyższe cele stosując własne rozwiązania bądź korzystać z gotowych wzorców ochrony pracowników przyjętych przez inne organizacje międzynarodowe.

Niezależnie jednak od sposobu związania się prawem międzynarodowym, który zależy od przesłanek materialnych oraz formalnych, skutek jest jednakowy. Powoduje uznanie umowy (konwencji) za część prawa wspólnotowego, która wiąże w relacjach wewnętrznych Wspólnotę Europejską z państwami członkowskimi, natomiast sama konwencja (umowa) międzynarodowa staje się źródłem wzajemnych zobowiązań<sup>9</sup>. Odtąd, jako część prawa wspólnotowego, podlega charakterystycznym dla ponadnarodowego porządku prawnego zasadom obowiązywania i stosowania. Ratyfikowane umowy korzystają też z pierwszeństwa

---

<sup>5</sup> *Opinia Trybunału (w pełnym składzie) 1/03 z 7.02. 2006 r. w sprawie Kompetencji Wspólnoty do zawarcia nowej konwencji z Lugano o jurysdykcji i uznawaniu orzeczeń sądowych oraz ich wykonywaniu w sprawach cywilnych i handlowych*, Zb. Orz. 2006, s. I-01145, pkt 124–128

<sup>6</sup> *Opinion of the Court 2/94 of 28 March 1996 (Accession by the Community to the Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms)*, O.J. 1996, C 180, s. 1.

<sup>7</sup> *Opinion of the Court 2/94 of 28 March 1996 (Accession by the Community to the Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms)*, O.J. 1996, C 180, s. 1.

<sup>8</sup> Art. 2. Art. 3 TWE oraz inne przepisy Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, w tym: Tytuł III rozdziału I Pracownicy oraz Tytułu XI Polityka społeczna, edukacja, kształcenie zawodowe i młodzież.

<sup>9</sup> Skutek ten wyraża wprost art. 300 ust. 7 TWE, por. sprawa C-459/03 *Komisja przeciwko Irlandii, zwany dalej wyrokiem w sprawie „MOX-Plant”*, Zb.Orz. 2005, s. I-4635, pkt 82, a także sprawa C-344/04 *IATA i ELFAA*, Zb.Orz. 2006, s. I-403, pkt 36 oraz sprawa C-431/05 *Merck Genéricos – Produtos Farmacêuticos*, Zb.Orz. 2007, s. I-7001, pkt 31.

w stosowaniu przed przepisami wtórnego prawa wspólnotowego<sup>10</sup>. Trybunał bada w związku z tym zgodność z prawem międzynarodowym działań instytucji wspólnotowych w odniesieniu do przepisów takich umów. Jednak ostateczną ocenę uzależnia od spełnienia warunku, że ani charakter, ani struktura tej umowy międzynarodowej nie stoją na przeszkodzie takiemu zastosowaniu, np. nie zachodzi kolizja z zasadami ogólnymi prawa wspólnotowego lub przepisami Traktatu. Umowa wpływa przede wszystkim na relacje pomiędzy Wspólnotą a jej państwami członkowskimi. W wypadku, gdy jednostki chcą się powołać na konkretną umowę międzynarodową, jej przepisy muszą być pod względem treści bezwarunkowe i wystarczająco precyzyjne<sup>11</sup>. Powyższe kryteria są spełnione np. w odniesieniu do Konwencji o prawie morza<sup>12</sup>, co umożliwiło Trybunałowi zastosowanie jej postanowień w stosunku do podmiotów prywatnych i to na długo przed wydaniem decyzji Rady z dnia 23.03.1998 r. dotyczącej zawarcia przez Wspólnotę Europejską Konwencji Narodów Zjednoczonych z 10.12.1982 r. o prawie morza.

Wspólnota Europejska wykorzystuje również inne, poza art. 300 TWE, możliwości włączenia standardów międzynarodowych do prawa wspólnotowego. Najczęściej służą do tego dyrektywy, które zobowiązują do osiągnięcia celu, pozwalając państwom członkowskim na dobór środków i metod zgodny z prawem krajowym<sup>13</sup>. W takim przypadku część normatywna dyrektywy jest albo wiernym odzwierciedleniem umowy albo umowa stanowi jej załącznik. W każdym razie włączenie umowy w system wspólnotowy na podstawie art. 300 TWE zasadniczo różni się od włączenia jej w formie dyrektywy, gdyż w tym drugim wypadku źródłem zobowiązań jest już dyrektywa. Różnice te są bardziej widoczne na poziomie stosowania prawa ze względu na to, że Trybunał Europejski nie może powołać się bezpośrednio na przepisy umowy międzynarodowej jako podstawy rozstrzygnięcia konkretnej sprawy. Może natomiast, do czego się zobowiązał, podnosząc swoje zobowiązanie do rangi zasady ogólnej prawa wspólnotowego, dokonywać wykładni przepisów dyrektywy zgodnej z tą umową (prawem międzynarodowym)<sup>14</sup>. Zgodność z umową międzynarodową

<sup>10</sup> Sprawa C-61/94 *Komisja przeciwko Niemcom*, ECR 1996, s. I-3989, pkt 52, sprawa C-286/02 *Bellio F.lli*, Rec. s. I-3465, pkt 33, oraz sprawa C-344/04 *IATA i ELFAA*, Zb.Orz. 2006, s. I-403, pkt 35.

<sup>11</sup> Sprawa 12/86 *Demirel*, ECR 1987, s. 3719, pkt 14, sprawa C-162/96 *Racke*, ECR 1998, s. I-3655, pkt 31 oraz sprawa C-344/04, *op.cit.*, pkt 39.

<sup>12</sup> Sprawa C-286/90 *Poulsen i Diva Navigation*, ECR 1992, s. I-6019, pkt 13, 15, 25.

<sup>13</sup> Art. 249 TWE.

<sup>14</sup> Wspólnota Europejska nie jest automatycznie związana każdym prawem międzynarodowym. Trybunał stwierdza wprawdzie, że kompetencje Wspólnoty należy wykonywać z uwzględnieniem prawa międzynarodowego, niemniej dalsze rozważania zawarte w licznych orzeczeniach wskazują na to, że stwierdzenie to dotyczy zwyczajowego prawa międzynarodowego, por. sprawa C-286/90, *op.cit.*, pkt 9 i nast., jak też sprawa C-162/96, *op.cit.*, pkt 45. Zgodność z prawem działania Wspólnoty nie zależy od jego zgodności z konwencją międzynarodową, której Wspólnota nie jest stroną – por. sprawa C-377/98 *Niderlandy przeciwko Parlamentowi i Radzie*, ECR 2001, s. I-079, pkt 52 oraz opinia Rzecznika Generalnego Juliane Kokott przedstawiona 20.11.2007 r. w sprawie C-308/06 *The International Association of Independent Tanker Owners The International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo), The Greek Shipping Co-operation Committee, Lloyds' Register, The International Salvage Union przeciwko The Secretary of State for Transport*, dotąd niepublikowana w zbiorze, pkt 38. Wyjątek dotyczy norm o charakterze *ius cogens*.

muszą zachować przepisy prawa wtórnego<sup>15</sup>. W razie konfliktu pierwotnego prawa wspólnotowego z prawem międzynarodowym pierwszeństwo mają przepisy wspólnotowe, w tym jego zasady ogólne<sup>16</sup>. Wynika to z faktu, że dla Wspólnoty Europejskiej najważniejsze jest „zapewnienie jednolitego i spójnego stosowania przepisów wspólnotowych i prawidłowego działania tworzonego przez nie systemu mającego chronić pełną skuteczność prawa wspólnotowego”<sup>17</sup>, jak również skuteczna realizacja własnych celów i zadań.

## 2. GENEZA, ZAŁOŻENIA I STRUKTURA KONWENCJI MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI PRACY O PRACY NA MORZU

Skonsolidowana Konwencja Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu została przyjęta dnia 23.02.2006 r. podczas 94. sesji Międzynarodowej Konferencji Pracy MOP zwołanej w Genewie przez radę administracyjną Międzynarodowego Biura Pracy. Całą sesję zdominowały problemy sektora morskiego oraz warunki pracy na morzu.

Prace nad konsolidacją konwencji i zaleceń związanych z tą sferą rozpoczęto już w 2001 r. Jednak od samego początku ich cel wykraczał poza opracowanie jednolitego tekstu, obejmującego dotychczasowy dorobek MOP w tym zakresie. Warto jednak choć skrótowo przybliżyć listę konwencji, które złożyły się na treść konwencji MOP z 2006 r.:

- Konwencja (nr 7) określająca najniższy wiek dopuszczania dzieci do pracy w marynarce, Genua, 09.07.1920<sup>18</sup>,
- Konwencja (nr 8) w sprawie odszkodowania na wypadek bezrobocia z powodu rozbicia się statku, Genua, 09.07.1920<sup>19</sup>,
- Konwencja (nr 9) w sprawie pośrednictwa pracy dla marynarzy, Genua, 10.07.1920<sup>20</sup>,
- Konwencja (nr 16) o obowiązkowych oględzinach lekarskich dzieci i młodocianych zatrudnionych na statkach, Genewa, 11.11.1921<sup>21</sup>,

---

<sup>15</sup> Sprawa C-61/94, *op.cit.*, pkt 52.

<sup>16</sup> A. Wróbel, *Komentarz do art. 1*, [w:] *Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską. Komentarz*, pod red. A. Wróbla, Warszawa 2008, s. 131.

<sup>17</sup> *Opinia Trybunału (w pełnym składzie) 1/03 z 7.02.2006 r. w sprawie Kompetencji Wspólnoty do zawarcia nowej konwencji z Lugano o jurysdykcji i uznawaniu orzeczeń sądowych oraz ich wykonywaniu w sprawach cywilnych i handlowych*, Zb. Orz. 2006, s. I-1145, pkt 124–128.

<sup>18</sup> Dz.U. z 1925 r., Nr 54, poz. 370.

<sup>19</sup> Dz.U. z 1925 r., Nr 54, poz. 372.

<sup>20</sup> Dz.U. z 1925 r., Nr 54, poz. 374.

<sup>21</sup> Dz.U. z 1925 r., Nr 54, poz. 388.

- Konwencje (nr 22 i 23) dotyczące umowy najmu i repatriacji marynarzy, Genewa, 26.07.1926<sup>22</sup>,
- Konwencja (nr 53) w sprawie świadectwa kwalifikacyjnego oficerów, Genewa 1936<sup>23</sup>,
- Konwencja (nr 54) dotycząca płatnych urlopów w żegludze, Genewa 1936<sup>24</sup>,
- Konwencja (nr 55) w sprawie odpowiedzialności właścicieli statków, Genewa 1936<sup>25</sup>,
- Konwencja (nr 56) w ubezpieczenia chorobowego, Genewa 1936<sup>26</sup>,
- Konwencja (nr 57) w sprawie czasu pracy i składu osobowego, Genewa 1936<sup>27</sup>,
- Konwencja (nr 58) w sprawie minimalnego wieku, zrewidowana, Genewa 1936<sup>28</sup>,
- Konwencja (nr 68) dotycząca zaopatrzenia w żywność i służby żywienia załóg na statkach, Seattle, 27.06.1946<sup>29</sup>,
- Konwencja (nr 69) dotycząca świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych, Seattle, 27.06.1946<sup>30</sup>,
- Konwencja (nr 70) w sprawie ubezpieczenia społecznego marynarzy, Genewa 1946<sup>31</sup>,
- Konwencja (nr 72) w sprawie płatnego urlopu wypoczynkowego, Genewa 1946<sup>32</sup>,
- Konwencja (nr 73) dotycząca badania lekarskiego marynarzy, Seattle, 29.06.1946<sup>33</sup>,
- Konwencja (nr 74) dotycząca świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy, Seattle, 29.06.1946<sup>34</sup>,
- Konwencja (nr 75) dotycząca pomieszczenia załogi na statku, Genewa 1946<sup>35</sup>,
- Konwencja (nr 76) w sprawie wynagrodzenia, czasu pracy i składu

---

<sup>22</sup> Dz.U. z 1931 r., Nr 106, poz. 821.

<sup>23</sup> Nieratyfikowana przez Polskę.

<sup>24</sup> Nieratyfikowana przez Polskę.

<sup>25</sup> Nieratyfikowana przez Polskę.

<sup>26</sup> Nieratyfikowana przez Polskę.

<sup>27</sup> Nieratyfikowana przez Polskę.

<sup>28</sup> Nieratyfikowana przez Polskę.

<sup>29</sup> Dz.U. z 1954 r., Nr 44, poz. 198.

<sup>30</sup> Dz.U. z 1954 r., Nr. 44, poz. 196.

<sup>31</sup> Nieratyfikowana przez Polskę.

<sup>32</sup> Nieratyfikowana przez Polskę.

<sup>33</sup> Dz.U. z 1954 r., Nr 44, poz. 198.

<sup>34</sup> Dz.U. z 1954 r., Nr 44, poz. 200.

<sup>35</sup> Nieratyfikowana przez Polskę.

- osobowego, Genewa 1946<sup>36</sup>,
- Konwencja (nr 91) dotycząca płatnych urlopów marynarzy (zrewidowana w 1949 r.), Genewa, 18.06.1949<sup>37</sup>,
  - Konwencja (nr 92) dotycząca pomieszczenia załogi na statku (zrewidowana w 1949 r.), Genewa, 18.06.1949<sup>38</sup>,
  - Konwencja (nr 93) w sprawie wynagrodzenia, czasu pracy i składu osobowego (zrewidowana), Genewa 1949<sup>39</sup>,
  - Konwencja (nr 109) w sprawie wynagrodzenia, czasu pracy i składu osobowego (zrewidowana), Genewa 1958<sup>40</sup>,
  - Konwencja (nr 133) dotycząca pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające), Genewa, 30.10.1970<sup>41</sup>,
  - Konwencja (nr 134) dotycząca zapobiegania wypadkom marynarzy przy pracy, Genewa, 30.10.1970<sup>42</sup>,
  - Konwencja (nr 145) dotycząca ciągłości zatrudnienia marynarzy, Genewa, 28.10.1976<sup>43</sup>,
  - Konwencja (nr 146) w sprawie rocznego płatnego urlopu, Genewa 1976<sup>44</sup>,
  - Konwencja (nr 147) dotycząca minimalnych norm na statkach handlowych, Genewa, 29.10.1976<sup>45</sup>,
  - Konwencja w sprawie pomocy społecznej dla marynarzy, Genewa 1987<sup>46</sup>,
  - Konwencja (nr 164) w sprawie opieki zdrowotnej i opieki medycznej dla marynarzy, Genewa 1987<sup>47</sup>,
  - Konwencja (nr 165) w sprawie ubezpieczenia społecznego marynarzy (zrewidowana), Genewa 1987<sup>48</sup>,
  - Konwencja (nr 166) w sprawie repatriacji marynarzy (zrewidowana), Genewa 1987<sup>49</sup>,
  - Konwencja (nr 178) dotycząca inspekcji warunków pracy i życia mary-

---

<sup>36</sup> Nieratyfikowana przez Polskę.

<sup>37</sup> Dz.U. z 1968 r., Nr 39, poz. 277.

<sup>38</sup> Dz.U. z 1954 r., Nr 44, poz. 202.

<sup>39</sup> Nieratyfikowana przez Polskę.

<sup>40</sup> Nieratyfikowana przez Polskę.

<sup>41</sup> Dz.U. z 1994 r., Nr 107, poz. 512.

<sup>42</sup> Dz.U. z 1980 r., Nr 28, poz. 117.

<sup>43</sup> Dz.U. z 1979 r., Nr 29, poz. 166.

<sup>44</sup> Nieratyfikowana przez Polskę.

<sup>45</sup> Dz.U. z 1997r., Nr 72, poz. 454.

<sup>46</sup> Nieratyfikowana przez Polskę.

<sup>47</sup> Nieratyfikowana przez Polskę.

<sup>48</sup> Nieratyfikowana przez Polskę.

<sup>49</sup> Nieratyfikowana przez Polskę.

- narzy, Genewa, 22.10.1996<sup>50</sup>,
- Konwencja (nr 179) w sprawie rekrutacji i naboru marynarzy, Genewa 1996<sup>51</sup>,
  - Konwencja (nr 180) w sprawie czasu pracy marynarzy i obsady osobowej na statku, Genewa 1996<sup>52</sup>.

Założeniem MOP było uaktualnienie standardów pracy na morzu, stworzenie przejrzystych, spójnych, akceptowanych i stosowanych przez jak największą liczbę państw międzynarodowych standardów pracy sektora morskiego. Zakładano więc opracowanie nowoczesnego instrumentu prawnego, który zyskałby rangę Powszechnego Morskiego Kodeksu Pracy łączącego wszystkie przyjęte od 1919 r. konwencje i zalecenia. Ponadto Konwencja o pracy na morzu miała za zadanie uzupełnić trzy podstawowe konwencje morskie przyjęte pod rządami Międzynarodowej Organizacji Morskiej: Konwencję SOLAS (o bezpieczeństwie życia na morzu), Konwencję MARPOL (o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki) oraz Konwencję STCW dotyczącą kwalifikacji marynarzy. Przyjęcie Konwencji i wejście postanowień w życie oznacza zbudowanie czwartego filara międzynarodowych uregulowań sektora morskiego<sup>53</sup>, opartego na stabilnych warunkach zatrudnienia i gwarancji ich nieobniżania, przyczyniając się w ten sposób do podniesienia atrakcyjności zawodu marynarza. W efekcie Konwencja o pracy na morzu z 2006 r. określa normy pracy stosowane w odniesieniu do załóg statków morskich o pojemności brutto 500 ton i więcej, wykonujących rejsy międzynarodowe lub trasy między portami obcych państw. Ogół jej postanowień podzielno na pięć odrębnych tytułów, w których uregulowano w kolejności:

- w tytule 1 – minimalne warunki wymagane do pracy na morzu, obejmujące zdrowie, szkolenie, minimalny wiek i zasady rekrutacji,
- w tytule 2 – warunki pracy określone w treści umowy o pracę, godziny pracy, ochronę wynagrodzeń, prawo do urlopu i repatriacji oraz do odszkodowania w razie utraty statku,
- w tytule 3 – warunki zakwaterowania na statku,
- w tytule 4 – ochronę socjalną,
- w tytule 5 – zdefiniowano zakres odpowiedzialności dotyczący stosowania Konwencji, to jest wymóg wprowadzenia przez państwa bandery skutecznych zasad stosowania Konwencji opartych na systemie wydawania certyfikatów, a od państw portu i państw dostarczających siłę ro-

<sup>50</sup> Dz.U. z 2004 r., Nr 139, poz. 1472.

<sup>51</sup> Nieratyfikowana przez Polskę.

<sup>52</sup> Nieratyfikowana przez Polskę.

<sup>53</sup> *Sprawozdanie A6-0019/2007 w sprawie wniosku dotyczącego decyzji Rady upoważniającej państwa członkowskie do ratyfikowania, w interesie Wspólnoty Europejskiej, skonsolidowanej Konwencji z 2006 r. Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu, COM (2006) 0288 – C6-0241/2006 – 2006/0103(CNS).*



boczą – czuwania nad jej przestrzeganiem przez przeprowadzanie stosownych inspekcji.

Na każdy tytuł składają się dwa rodzaje norm powiązane w zhierarchizowany system: kod A odpowiada części wiążącej, a kod B niewiążącej, zawierającej postanowienia, ułatwiające interpretację obowiązujących reguł.

Wartość Konwencji o pracy na morzu podnoszą również nowatorskie mechanizmy wdrażania jej postanowień. Wprowadza ona tzw. **certyfikat pracy na morzu i deklarację pracy na morzu**, które są wydawane przez państwo statkom pływającym pod jego banderą po uprzedniej kontroli warunków pracy pod kątem ich zgodności z prawem krajowym oraz uregulowaniami wynikającymi z Konwencji. Do certyfikatu dołącza się deklarację wymieniającą przepisy krajowe, mające zastosowanie według ustalonego wykazu zagadnień poruszanych w Konwencji. Oba zaświadczenia, przy braku dowodów uzasadniających twierdzenie przeciwne, stanowią o zgodności z prawem państwa bandery oraz zaleceniami Konwencji. Prawdziwość danych zawartych w certyfikatach może być przedmiotem kontroli państwa portu, chociażby poprzez inspekcję statków, która, w sytuacjach skrajnych naruszeń, może prowadzić do ich zatrzymania. Powyższe środki państwo portu może zastosować w razie stwierdzenia braków związanych z bezpieczeństwem lub ochroną środowiska, ale również ze względu na złe warunki zatrudnienia marynarzy.

Nałożenie przez Konwencję o pracy na morzu z 2006 r. licznych obowiązków związanych z ochroną pracy i zdrowia marynarzy stawia w gorszej sytuacji, przede wszystkim w mniej konkurencyjnej, państwa, które ratyfikowały Konwencję, w stosunku do tych, które tego nie uczyniły. Zapobiega temu klauzula „braku bardziej preferencyjnego traktowania”, która gwarantuje, że statki pływające pod banderą państwa, które nie ratyfikowało Konwencji, nie będą korzystały z bardziej preferencyjnego traktowania niż statki pływające pod banderą państwa, które ją ratyfikowało. Wprowadzenie powyższej klauzuli ma głównie zapobiec nieuczciwej konkurencji pomiędzy armatorami z różnych państw, natomiast same państwa zachęcać do niemal powszechnej ratyfikacji Konwencji.

### 3. STATUS KONWENCJI MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI PRACY O PRACY NA MORZU Z 2006 R. – ASPEKTY FORMALNE

Włączenie Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu z 2006 r. do systemu prawnego Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich następuje etapowo. Najpierw Rada wydała decyzję, w której upoważniła państwa członkowskie do ratyfikowania, w interesie Wspólnoty Europej-

skiej, przedmiotowej Konwencji<sup>54</sup>. Stosowny wniosek Komisja Europejska złożyła Radzie 15.06.2006 r.<sup>55</sup> i po konsultacji z Parlamentem Europejskim<sup>56</sup> Rada przyjęła wspomnianą decyzję 7.06.2007 r. wyznaczając termin zakończenia tego procesu do 31.12.2010 r.

Upoważnienie do ratyfikacji Konwencji udzielone państwom członkowskim jest niezbędne, gdyż pewna jej część wchodzi w zakres kompetencji wykonywanych przez Wspólnotę Europejską samodzielnie, a więc bez udziału państw członkowskich. W przypadku kompetencji przekazanych Wspólnocie na wyłączność państwa utraciły prawo do samodzielnego podejmowania działań, w tym prawo do tworzenia prawa krajowego, jak również prawo do związania umowami międzynarodowymi. Wobec integralności Konwencji o pracy na morzu przeszkoda w jej ratyfikowaniu dotyczy całości Konwencji, a nie tylko jej części. Powyższe konkluzje zostały oparte na linii orzeczniczej Trybunału w sprawie kompetencji zewnętrznej państw członkowskich, której początkiem była słynna sprawa AETR<sup>57</sup>. Trybunał niezmiennie stoi na stanowisku, że przyjęcie określonych wspólnotowych zasad realizujących cele Traktatu uniemożliwia państwom członkowskim, poza działaniem w ramach wspólnych instytucji, „podejmowanie zobowiązań, które mogłyby naruszyć wskazane zasady lub zmienić ich zakres”<sup>58</sup>. Wobec tego państwa członkowskie nie mogą dłużej z własnej inicjatywy ratyfikować Konwencji o pracy na morzu, z 2006 r., jako że jej przepisy dotyczące koordynacji systemów zabezpieczeń społecznych należą do wyłącznej kompetencji Wspólnoty.

W tytule XI Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, która reguluje obszar polityki społecznej, powierzono partnerom społecznym prawo inicja-

---

<sup>54</sup> Decyzja Rady 2007/431/WE z dnia 7.06.2007 r. upoważniająca państwa członkowskie do ratyfikowania, w interesie Wspólnoty Europejskiej, Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu z 2006 r., Dz.Urz. UE z 2007, L 161, s. 63, 22.06.2007 r.

<sup>55</sup> KOM (2006)0288) wersja ostateczna.

<sup>56</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego A6-0019/2007 przyjęto 5.02.2007 r.

<sup>57</sup> *Sprawa 22/70 Komisja przeciwko Radzie*, zwana wyrokiem w sprawie AETR, Rec. 1971, s. 263, pkt 22.

<sup>58</sup> *Ibidem*. Podobnie ETS orzekł w sprawie C-45/07 *Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Greckiej*, dotąd niepublikowana w zbiorze, pkt 17. Tłem sporu było przedstawienie przez Republikę Grecką Komitetowi Bezpieczeństwa na Morzu IMO propozycji, w której państwo członkowskie wezwało komitet do zbadania kwestii ustanowienia list kontrolnych (*check lists*) oraz innych instrumentów, które byłyby odpowiednie dla ułatwienia państwom stronom konwencji SOLAS kontroli zgodności statków i urzędzeń portowych z wymogami ustanowionymi w rozdziale XI-2 załącznika do tej konwencji oraz w kodeksie ISPS. Komisja Europejska uznała, że propozycja przedstawiona przez Republikę Grecką organizacji międzynarodowej stanowi stanowisko krajowe, wkraczające w dziedzinę należącą do wyłącznej zewnętrznej kompetencji Wspólnoty. Wobec tego 10.05.2005 r. Komisja wezwała Grecję do usunięcia uchybienia, by następnie wnieść sprawę do ETS. W wyroku ETS stwierdził naruszenie zobowiązań traktatowych, w tym art. 10 TWE, mimo że Wspólnota nie ma statusu członka IMO, gdyż – zdaniem ETS – brak członkostwa „w żaden sposób nie upoważnia państwa członkowskiego działającego indywidualnie w ramach swojego członkostwa w organizacji międzynarodowej do podejmowania zobowiązań, które mogą naruszyć zasady wspólnotowe przyjęte w celu realizacji celów traktatu”.

tywy legislacyjnej w sprawach dotyczących m.in. warunków pracy pracowników. Artykuł 138 TWE stanowi, że wszelkie inicjatywy w tym obszarze muszą być uprzednio skonsultowane z partnerami społecznymi w zakresie możliwego „kierunku działania, a następnie w sprawie treści rozważanego wniosku”. Komisja jest wobec tego zobowiązana powstrzymać się od działań legislacyjnych do momentu zajęcia stanowiska przez reprezentatywne organizacje uprawnione do zawierania porozumień społecznych na szczeblu wspólnotowym. W tym aspekcie Komisja przeprowadziła konsultacje z przedstawicielami podmiotów reprezentujących pracodawców i reprezentujących pracowników, dotyczące zasadności rozszerzenia obowiązującego wspólnotowego dorobku prawnego przez przyjęcie skonsolidowanej Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. Partnerzy społeczni zdecydowali o przystąpieniu do negocjacji na podstawie art. 139 ust. 1 Traktatu. Efektem dialogu partnerów społecznych prowadzonego na szczeblu wspólnotowym było zawarcie 19.05.2008 r., w związku z pierwszym Europejskim Dniem Morza, Umowy w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. Następnym etapem było zwrócenie się partnerów społecznych do Komisji o przedłożenie wniosku dotyczącego dyrektywy Rady w sprawie wdrożenia zawartej przez nich umowy i załącznika A do tej umowy na mocy prawa UE, zgodnie z art. 139 Traktatu. W odpowiedzi Komisja sformułowała wniosek 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<sup>59</sup>. Po wypełnieniu procedury konsultacji z Parlamentem Europejskim przyjęto dyrektywę Rady 2009/13/WE 16.02.2009 r. w sprawie wdrożenia przedmiotowej umowy<sup>60</sup>.

#### 4. FUNKCJE KONWENCJI MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI PRACY O PRACY NA MORZU Z 2006 R.

W przypadku żeglugi morskiej zasadniczego znaczenia nabiera określenie i wprowadzenie w życie ogólnościowych minimalnych standardów w odniesieniu do zatrudnienia oraz warunków zdrowia i bezpieczeństwa marynarzy zatrudnionych lub pracujących na pokładach statków morskich. Zasadnicze znaczenie ma normalizacja statusu marynarza w celu ograniczenia niepożądanych skutków globalizacji, w tym dumpingu społecznego, który stawa w niekorzystnej sytuacji marynarzy i armatorów przestrzegających obowiązujące przepisy<sup>61</sup>.

---

<sup>59</sup> KOM(2008) 422, wersja ostateczna.

<sup>60</sup> Dz.Urz. UE 2009, L 124, s. 30.

<sup>61</sup> Sprawozdanie A6-0019/2007 w sprawie wniosku dotyczącego decyzji Rady upoważniającej państwa członkowskie do ratyfikowania, w interesie Wspólnoty Europejskiej, skonsolidowanej Kon-

Regulacja o tak sprecyzowanym zakresie obowiązywania spełnia w istocie podwójną funkcję. Przede wszystkim realizuje funkcję ochronną – dominującą dla prawa pracy – gdyż ustanawia normy ochronne i warunki pracy, których w drodze czynności prawnej (zawartej umowy) wyłączyć nie można. Ustalenie „minimalnych standardów” prowadzi więc do zmiany rozkładu ryzyka kontraktowego, w którym zgoda „słabszej” strony umowy (pracownika) na warunki mniej korzystne od minimalnych nie wywiera skutków prawnych. Zamiast postanowień naruszających minimalne standardy znajdują zastosowanie te standardy. Funkcja ochronna realizowana jest dzięki normom stabilizującym warunki pracy w całym sektorze transportu morskiego.

Konwencja realizuje również funkcję gospodarczą poprzez stworzenie warunków uczciwej konkurencji. Zakłada zniesienie różnic w dwóch najważniejszych płaszczyznach: z jednej strony – między operatorami europejskimi i operatorami państw trzecich, z drugiej – między różnymi banderami, których przepisy socjalne nie nakładają jednakowych obciążeń. Od realizacji powyższej funkcji zależy ograniczenie niekorzystnych skutków związanych ze zmianą miejsca zatrudnienia marynarzy i wyłączenia ich z europejskiego rynku pracy. Mała konkurencyjność europejskiego rynku pracy wynika z czynników finansowych, ogromnych rozbieżności ekonomicznych i prawnych w światowym transporcie morskim, które łącznie wpływają na koszt siły roboczej, w tym na wynagrodzenia i koszty socjalne.

Z kolei dyrektywa, której treścią jest Konwencja, wprowadza dodatkowe mechanizmy ochronne – ich zakres ogranicza wiążąca moc zawartej przez partnerów umowy. Mianowicie, dyrektywa Rady 2009/13/WE nie narusza istniejących przepisów wspólnotowych, które są bardziej szczegółowe lub zapewniają marynarzom wyższy poziom ochrony<sup>62</sup>, ani też nie ogranicza państw członkowskich lub partnerów społecznych do utrzymania lub wprowadzenia korzystniejszych przepisów niż postanowienia dyrektywy<sup>63</sup>. Konwencja, a co za tym idzie, dyrektywa wprowadzają nieobniżalny poziom ochrony, poniżej którego żadnej normy (wspólnotowej czy krajowej) ustanowić nie można. Nie może wobec tego zostać wykorzystana w celu uzasadnienia obniżenia już przyznanego pracownikom ogólnego poziomu ochrony w dziedzinach objętych umową<sup>64</sup>.

---

wencji z 2006 r. Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu, COM (2006)0288 – C6-0241/2006 – 2006/0103(CNS).

<sup>62</sup> *Tiret* 13 dyrektywy Rady 2009/13/WE.

<sup>63</sup> *Tiret* 16 dyrektywy Rady 2009/13/WE.

<sup>64</sup> *Tiret* 15 dyrektywy Rady 2009/13/WE.

## 5. ZGODNOŚĆ CELÓW KONWENCJI MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI PRACY O PRACY NA MORZU Z 2006 R. ORAZ CELÓW WSPÓLNOTY EUROPEJSKIEJ

Nadrzędnym celem Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. jest osiągnięcie i utrzymanie jednakowych warunków pracy w żegludze morskiej oraz zapewnienie uczciwszych warunków konkurencji. Zakres przedmiotowy Konwencji pokrywa się z licznymi uprawnieniami Wspólnoty Europejskiej, które realizuje wspólnie z państwami członkowskimi (np. cele polityki społecznej 137 TWE, 138 TWE, czy wspólna polityka transportowa – art. 71 TWE) bądź samodzielnie (np. koordynacja systemów zabezpieczenia społecznego – art. 42 TWE). Na ich podstawie Wspólnota unormowała wiele dziedzin związanych ze społecznymi stosunkami pracy, np. warunki pracy, równość i niedyskryminację w zatrudnieniu, ochronę zdrowia, opiekę medyczną, zapobieganie wypadkom, pomoc społeczną, kontrolę państwa portu oraz egzekwowanie przepisów dotyczących czasu pracy marynarzy na pokładach statków wpływających do portów Wspólnoty.

Spójność i zgodność przepisów MOP z przepisami wspólnotowymi była kontrolowana przede wszystkim w obszarach kompetencji wyłącznych Wspólnoty, a więc koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego uregulowanego na podstawie rozporządzenia 1408/71/EWG z 14.06.1971 r. w sprawie stosowania systemów zabezpieczenia społecznego do pracowników najemnych i ich rodzin przemieszczających się we Wspólnocie, przyjętego zgodnie z art. 42 Traktatu WE. Rozporządzenie 1408/71 z 14.06.1971 r. zostało zastąpione rozporządzeniem 883/2004/WE, a jego stosowanie zostało rozszerzone na obywateli państw trzecich przez rozporządzenie 859/2003. Rozporządzenie 1408/71 ustanawia szczegółowe przepisy dla marynarzy w art. 13 ust. 2 lit. c) oraz art. 14 lit. b). W odniesieniu do obywateli państw trzecich rozporządzenie 859/2003 z 1.06.2003 r. rozszerza zakres ochrony, przyznając im takie same prawa do ochrony socjalnej, jak obywatelom Unii przemieszczającym się wewnątrz Unii Europejskiej.

W Konwencji MOP zarówno państwo bandery, jak i państwo zamieszkania ponoszą odpowiedzialność za różne sfery zabezpieczenia społecznego. Na mocy rozporządzenia 1408/71 i rozporządzenia 883/2004 z reguły przepisy państwa bandery znajdują zastosowanie w zakresie zabezpieczenia społecznego, choć są od tego wyjątki. W celu wyeliminowania potencjalnych niezgodności między postanowieniami Konwencji z 2006 r. a przepisami wspólnotowymi, na technicznej konferencji przygotowawczej w Genewie (13–24.09.2004 r.) do tekstu Konwencji została włączona klauzula ochronna. Powyższa klauzula nadaje prymat przepisom wspólnotowym przed postanowieniami Konwencji oraz przepisami wewnętrznymi państw członkowskich.

## 6. WNIOSKI

Stanowisko instytucji Wspólnoty Europejskiej wobec Konwencji nie pozostawia wątpliwości do woli związania się, i to w jak najszybszym czasie, jej postanowieniami. Szybka ratyfikacja – zdaniem Komisji – świadczyłaby o wiodącej pozycji UE na arenie międzynarodowej w zakresie norm zatrudnienia, zachęcając pozostałych członków MOP do ratyfikacji Konwencji. Ponadto jej ratyfikacja przez państwa członkowskie UE przyczyniłaby się znacznie do osiągnięcia celów, jakie są wymagane dla wejścia w życie Konwencji z 2006 r. Jednak na chwilę obecną żadne z państw członkowskich nie wykorzystało upoważnienia Rady przyjętego w formie decyzji z 2007 r.<sup>65</sup> i nie ratyfikowało Konwencji o pracy na morzu. Zamiast tego uczyniły to państwa tzw. taniej bandery, posądzane o stosowanie dumpingu i sprawowanie luźnego władztwa okrętowego. Jako pierwsza Konwencję ratyfikowała Liberia (07.06.2006), a także Panama (06.02.2009)<sup>66</sup>, a poza nimi również Wspólnota Bahamów (11.02.2008), Republika Wysp Marshalla (26.09.2007) oraz Królestwo Norwegii (10.02.2009).

### THE STATUS IN COMMUNITY LAW OF THE INTERNATIONAL LABOR ORGANIZATION'S CONVENTION ON WORK AT SEA (Summary)

*The Consolidated Convention of the ILO on work at sea was accepted on 23 February 2006, during the Ninety-Fourth session of the International Labor Conference of the ILO in Geneva. The whole session was dominated by the problems of the maritime sector and conditions of work at sea. Work had been begun in 2001 on the consolidation of the Convention and recommendations connected with this sector.*

*The author discusses the Thirty-fifth Convention of the ILO, but the Maritime Labor Convention "absorbs up to 87 ILO acts." It is intended that the MLC be a modern legal instrument that will attain the status of a General Maritime Legal Labor Codex, bringing together all conventions and recommendations accepted since 1919.*

*The incorporation of the MLC of 2006 into the EU legal system and those of its member states will take place in stages. The EU wishes to identify itself with the MLC's provisions. Swift ratification – in the opinion of the European Com-*

<sup>65</sup> Decyzja Rady 2007/431/WE 7.06. 2007 r. upoważniająca państwa członkowskie do ratyfikowania, w interesie Wspólnoty Europejskiej, Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu z 2006 r., Dz.Urz. UE z 2007, L 161, s. 63, 22.06.2007 r.

<sup>66</sup> Strona oficjalna MOP.

*mission – would indicate the EU's leading position in the international arena, and this would encourage other members of the ILO to ratify the Convention.*

*The principal aim of the MLC of 2006 is to achieve and maintain homogeneous labor conditions in the maritime sector, and also to ensure the fairest possible conditions for competition.*