

Ochrona zdrowia pracujących na statkach morskich w prawie międzynarodowym

Health protection of maritime vessel employees under International Law

Streszczenie:

Pracownicy zatrudnieni na statkach morskich od zawsze narażeni byli na różnego rodzaju niebezpieczeństwa. Dlatego tak ważne jest wprowadzanie przepisów prawa, mających na celu ochronę zdrowia marynarzy. W artykule omówiono wybrane przepisy prawa zawarte w konwencjach Międzynarodowej Organizacji Pracy, dotyczące pomieszczenia załogi na statkach oraz minimalnych norm na statkach handlowych. Wskazano również na konieczność uwzględnienia przy omawianiu ochrony zdrowia załóg statków innych konwencji, które w sposób pośredni dotyczą poruszanego problemu.

Abstract:

Ship workers have always been exposed to various dangers. Hence the importance of introducing legislation designed to protect the health of seafarers. The article presents selected regulations contained in the International Labour Organization Conventions in terms of manning vessels, accommodation on board, and minimum standards in merchant shipping. It also points to the necessity of taking into consideration – when discussing health protection and the manning of ships – other conventions, which are indirectly related to the issue.

Słowa kluczowe: ochrona zdrowia pracujących na statkach, bezpieczeństwo i higiena pracy na statkach, minimalne normy na statkach handlowych

Keywords: health protection of seafarers, occupational safety and health on ships, merchant shipping minimum standards

Od tysięcy lat człowiek wykorzystywał statki w celu prowadzenia bitew, podbojów innych narodów, transportu oraz połowów. W konsekwencji czego, na przestrzeni wieków dokonywał się ich rozwój, co skutkowało między innymi specjalizacją poszczególnych jednostek pływających. Zaczęto budować m.in.: statki pasażerskie, okręty podwodne, statki przetwórcze, łodołamacze, tankowce oraz lotniskowce. W początkowym okresie siłę napędową statków stanowili niewolnicy i wiatr. Później wprowadzone zostały potężne silniki spalinowe a następnie napęd atomowy. Praca na statkach nigdy nie należała do bezpiecznych. Pochłonęła niezliczone rzesze istnień ludzkich. Również warunki pracy panujące na statkach wpływały oraz wpływają na zdrowie marynarzy. Bardzo często są oni narażeni na niekorzystne warunki atmosferyczne związane z miejscem chociażby dokonywania połowów ryb. Dlatego podjęto działania mające na celu poprawę ochrony życia oraz zdrowia zatrudnionych na statkach. Ich wyrazem są przepisy prawa międzynarodowego, unijnego oraz krajowego. Rozwój prawodawstwa w omawianym zakresie jest wyrazem zmian w kulturze zdrowotnej [1]. Ochrona zdrowia pracujących na statku jest przedmiotem zainteresowania ochrony pracy. Należy jednak podkreślić, że

„w teorii pojęcie ochrony pracy używane w znaczeniu ogólnym odróżnia się od pojęcia ochrony pracy stosowanej w nauce prawa” [2]. Jak się podnosi w literaturze fachowej – „W znaczeniu ogólnym przez ochronę pracy rozumie się całokształt norm prawnych oraz środków badawczych, organizacyjnych i technicznych mających na celu ochronę prawa pracownika oraz ochronę jego życia i zdrowia przed czynnikami niebezpiecznymi i szkodliwymi w środowisku pracy, a także stworzenia mu optymalnych warunków pracy z punktu widzenia ergonomii, fizjologii i psychologii pracy” [2]. Wskazuje się również, że – „w definicji pojęcia ochrony pracy mieści się także węższe pojęcie bezpieczeństwa i higiena pracy” [3]. Wśród kilkunastu podstawowych zasad prawa pracy wymienia się właśnie zasadę zapewnienia bezpiecznych i higienicznych warunków pracy [4]. Z punktu widzenia problematyki poruszanej w artykule, konieczne wydaje się odniesienie do treści artykułu P. Paździora na temat *Kodyfikacja międzynarodowego prawa pracy marynarzy*. Jak wskazuje autor – „Szczególny charakter pracy marynarzy wymaga odrębnego uregulowania ich prawnomiędzynarodowej ochrony, ale również potrzebę specyficznego sposobu opracowania projektów stosownych aktów normatywnych.

Klasyfikacja procedury przygotowania tekstów konwencji i zaleceń nie daje bowiem gwarancji osiągnięcia oczekiwanych rezultatów; inicjatywę w sprawie przyjęcia odpowiednich norm i wypracowanie szczegółowych rozwiązań trzeba pozostawić przede wszystkim zainteresowanym stronom, tj. marynarzom i armatorom” [5].

Bezpieczeństwo i higiena pracy na statkach w prawie międzynarodowym

Omawianie przepisów prawa międzynarodowego regulującego zagadnienie ochrony życia i zdrowia marynarzy należy rozpocząć od Konwencji (Nr 92), dotyczącej pomieszczeń załogi na statkach (zrewidowanej w 1949 r.), przyjętej w Genewie dnia 18 czerwca 1949 r.¹ Zgodnie z art. 1 tejże konwencji:

1. Niniejsza konwencja stosuje się do każdego statku morskiego o napędzie mechanicznym, stanowiącego własność publiczną lub prywatną, używanego w celach handlowych do transportu towarów lub pasażerów i zarejestrowanego na terytorium, dla którego niniejsza konwencja jest w mocy.
2. Ustawodawstwo krajowe powinno określić, kiedy statek ma być uważany za statek morski dla celów niniejszej konwencji.
3. Niniejsza konwencja nie stosuje się do:
 - a) statków o pojemności poniżej 500 ton;
 - b) statków poruszanych głównie przy pomocy żagli, ale mających pomocnicze maszyny;
 - c) statków używanych do rybołówstwa, połowu wielorybów lub do podobnych czynności;
 - d) holowników.
4. Niniejsza konwencja powinna jednakże być stosowana, gdzie to będzie słuszne i wykonalne:
 - a) do statków od 200 do 500 ton;
 - b) do pomieszczenia osób zatrudnionych normalną pracą marynarską na statkach używanych do połowu wielorybów lub do czynności podobnych.
5. Ponadto w stosunku do każdego statku można będzie odstąpić od pełnego stosowania jakiegokolwiek przepisu części III niniejszej konwencji, jeżeli po zasięgnięciu opinii organizacji armatorów lub samych armatorów i *bona fide* związków zawodowych marynarzy właściwa władza uważa, że projektowane zmiany połączą za sobą korzyści, stwarzające warunki w swej całości nie mniej dogodne niż te, które wynikłyby z pełnego zastosowania postanowień konwencji. Szczegóły wszystkich tego rodzaju wyjątków powinny być zakomunikowane przez Członka Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy, który powinien powiadomić o tym Członków Międzynarodowej Organizacji Pracy.

Konwencja ta określa w części II ustalanie planów i kontrolę pomieszczenia załogi. Zgodnie z treścią wskazanej części przed rozpoczęciem budowy statku powinien być złożony właściwej władzy do zatwierdzenia plan statku wykazujący w przepisanej skali położenie i ogólny rozkład pomieszczenia załogi. Ponadto przed rozpoczęciem budowy pomieszczenia załogi albo przeróbki lub przebudowy pomieszczenia załogi na istniejącym już statku powinien być złożony właściwej władzy do zatwierdzenia szczegółowy plan tego pomieszczenia, wraz z potrzebnymi objaśnieniami, wskazujący w przepisanej skali i z przepisnymi szczegółami przeznaczenie każdego miejsca, rozmieszczenie meblowania i innych urządzeń, rodzaj i rozmieszczenie urządzeń wentylacji, oświetlenia i ogrzewania, jak również urządzeń sanitarnych. Jednakże w wypadkach nagłych albo w razie tymczasowych przeróbek lub przebudowy, wykonywanych poza terytorium rejestracji, złożenie w późniejszym terminie właściwej władzy planów do zatwierdzenia, stanowić będzie wystarczające zastosowanie się do postanowień tego artykułu. Należy również zaznaczyć, że właściwa władza powinna przeprowadzić inspekcję każdego statku i upewnić się, czy pomieszczenie załogi odpowiada wymaganiom ustawodawstwa, gdy:

- a) statek jest rejestrowany lub ponownie rejestrowany,
- b) pomieszczenie załogi zostało w sposób istotny przerobione lub przebudowane,
- c) uznany *bona fide* związek marynarzy reprezentujący całą załogę lub jej część albo przepisana liczba lub określona część załogi wniosie do właściwej władzy w przepisanej formie i w takim czasie, by nie doszło do jakiegokolwiek opóźnienia statku, skargę, że pomieszczenie załogi nie odpowiada postanowieniom niniejszej konwencji.

Z kolei część III określa przepisy o pomieszczeniach załogi. Zgodnie z treścią art. 6

1. Położenie, sposoby dojścia, budowa i rozkład pomieszczenia załogi w stosunku do innych części statku powinny być takie, by zapewniały dostateczne bezpieczeństwo, ochronę przed niepokodą i morzem, izolację od gorąca i chłodu, nadmiernego hałasu i wycieków z innych części statku.
2. Nie powinno być otworów bezpośrednich do sypialni z miejsc przeznaczonych na ładunek, z maszynowni i kotłowni, kuchen, magazynów lamp i farb, magazynów pokładowych, maszynowych i innych magazynów przeznaczonych do składowania sprzętu z suszarni, umywalni ogólnych i ustępów. Części grodzi, oddzielające te miejsca od sypialni, jak również grodzie zewnętrzne powinny być należycie zbudowane ze stali lub innego zatwierdzonego materiału i powinny być wodo- i gazoszczelne.
3. Grodzie zewnętrzne sypialni i jadalni powinny być należycie izolowane. Osłony maszyn, jak również wszystkie grodzie odgraniczające od kuchen i innych miejsc,

¹ Konwencja (Nr 92) dotycząca pomieszczeń załogi na statkach (zrewidowana w 1949 r.), przyjęta w Genewie dnia 18 czerwca 1949 r., (Dz. U. 54.44.202 ze zm.).

- z których wydziela się gorąco, powinny być należycie izolowane, gdy gorąco to może przedostać się do przyległych pomieszczeń lub przejść. Należy również dbać o wprowadzenie ochrony przed skutkami gorąca wydzielanego przez rury z parą i gorącą wodą.
4. Wewnętrzne grodzie powinny być z zatwierdzonego materiału, niepodatnego na łęgnięcie się robactwa.
 5. Sypialnie, jadalnie, świetlice i przejścia w pomieszczeniu załogi powinny być należycie izolowane, aby zapobiec kondensacji lub nadmiernemu ogrzaniu.
 6. Główne rurociągi parowe i wylotowe wind ładunkowych i innych podobnych pomocniczych urządzeń nie powinny przechodzić przez pomieszczenie załogi ani, gdziekolwiek to jest technicznie możliwe, przez przejścia prowadzące do tego pomieszczenia. Jeżeli przechodzą one przez takie przejścia, powinny być odpowiednio izolowane i owinięte.
 7. Wewnętrzne wyłożenie płytami lub oszalowanie powinno być z materiału o powierzchni dającej się łatwo utrzymać w stanie czystości. Nie powinno się stosować oszalowania rowkowanego lub spustowego albo jakiegokolwiek innej formy budowy, sprzyjającej łęgnięciu się robactwa.
 8. Właściwa władza powinna zdecydować, do jakiego stopnia należy zastosować w budowie pomieszczenia środki przeciwpożarowe zapobiegawcze i powstrzymujące.
 9. Powierzchnie ścian i sufity w sypialniach i jadalniach powinny nadawać się do łatwego utrzymania w stanie czystości, a jeżeli są malowane – powinny być w jasnym kolorze; bielenie wapnem jest wzbronione.
 10. Powierzchnie ścian powinny być, gdy zachodzi potrzeba, odświeżane lub odnawiane.
 11. Podłogi we wszystkich miejscach przeznaczonych na pomieszczenie załogi powinny być z zatwierdzonego materiału i mieć zatwierdzoną konstrukcję oraz mieć powierzchnię odporną na wilgoć i łatwą do utrzymania w stanie czystości.
 12. Gdy pokłady pokryte są materiałem mieszanym, połączenia ze ścianami powinny być zaokrąglone w sposób nie dopuszczający do tworzenia się szczelin.
 13. Powinny być przewidziane dostateczne urządzenia do odpływu wody.

Ponadto w omawianej części określa się konieczność: należytego wentylowania sypialni i jadalni; zapewnienia odpowiedniego systemu ogrzewania pomieszczeń załogi; należytego oświetlenia światłem naturalnym sypialni i jadalni oraz zaopatrzenie w odpowiednie światło sztuczne; usytuowania sypialni ponad linią ładunkową, w środku statku lub na rufie; zapewnienia odpowiedniej powierzchni jadalni; przewidzenia na otwartym pokładzie jednego lub więcej pomieszczeń, dostępnych dla członków załogi nie będących na służbie; wystarczającej liczby urządzeń sanitarnych, zawierających umywalnie, wanny lub natryski oraz oddzielnych ustępów; zapewnienia oddzielnego po-

mieszczenia szpitalnego na każdym statku wiozącym załogę, składającą się z piętnastu lub więcej osób, używanym do podróży dłużej niż trzydniowa; zapewnienia odpowiednich pomieszczeń do wieszania ubrań nieprzemakalnych usytuowanych poza sypialnią. Należy podkreślić, że zgodnie z art. 17 omawianej konwencji mieszkania załogi powinny być utrzymywane w stanie czystości i w warunkach przyzwoitej mieszkalności i nie powinny służyć jako miejsca przechowywania towarów i zapasów żywnościowych, nie będących osobistą własnością zamieszkujących je osób. Ponadto kapitan lub specjalnie wydelegowany przezeń w tym celu oficer w towarzystwie jednego lub kilku członków załogi powinien odbywać inspekcje wszystkich pomieszczeń załogi w odstępach co najmniej tygodniowych; wyniki każdej inspekcji powinny być stwierdzone na piśmie.

Omówiona konwencja Nr 92 została uzupełniona Konwencją Nr 133 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącą pomieszczenia załogi na statkach (postanowienia uzupełniające), przyjętą w Genewie dnia 30 października 1970 r.² Przepisy konwencji Nr 133 wprowadziły m.in. nowe wymagania co do powierzchni sypialni. Zgodnie z treścią art. 5 omawianej konwencji:

1. Powierzchnia podłogi każdej sypialni przeznaczonej dla marynarzy nie będzie wynosiła na osobę mniej niż:
 - a) 3,75 metra kwadratowego (40,36 stopy kwadratowej) na statkach o pojemności 1000 ton lub większej, lecz mniejszej niż 3000 ton;
 - b) 4,25 metra kwadratowego (45,75 stopy kwadratowej) na statkach o pojemności 3000 ton lub większej, lecz mniejszej niż 10 000 ton;
 - c) 4,75 metra kwadratowego (51,13 stopy kwadratowej) na statkach o pojemności 10 000 ton lub większej.
2. Jednakże powierzchnia każdego pomieszczenia sypialnego, przeznaczonego dla dwóch marynarzy, nie będzie wynosiła na osobę mniej niż:
 - a) 2,75 metra kwadratowego (29,60 stopy kwadratowej) na statkach o pojemności 1000 ton i większej, lecz mniejszej niż 3000 ton;
 - b) 3,25 metra kwadratowego (34,98 stopy kwadratowej) na statkach o pojemności 3000 ton i większej, lecz mniejszej niż 10 000 ton;
 - c) 3,75 metra kwadratowego (40,36 stopy kwadratowej) na statkach o pojemności 10 000 ton lub większej.
3. Ponadto powierzchnia sypialni przeznaczonych dla marynarzy na statkach pasażerskich nie będzie wynosiła mniej niż:
 - a) 2,35 metra kwadratowego (25,30 stopy kwadratowej) na osobę na statkach o pojemności 1000 ton lub większej, lecz mniejszej niż 3000 ton;

² Konwencja Nr 133 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotycząca pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające), przyjęta w Genewie dnia 30 października 1970 r. (Dz. U. 94.107.512).

- b) na statkach o pojemności 3000 ton lub większej;
 - (i) 3,75 metra kwadratowego (40,36 stopy kwadratowej) dla kabin indywidualnych;
 - (ii) 6,00 metrów kwadratowych (64,58 stopy kwadratowej) dla kabin dwuosobowych;
 - (iii) 9,00 metrów kwadratowych (96,88 stopy kwadratowej) dla kabin trzyosobowych;
 - (iv) 12,00 metrów kwadratowych (129,17 stopy kwadratowej) dla kabin czteroosobowych.
- 4. Tę samą sypialnię może zajmować najwyżej dwóch marynarzy, z wyjątkiem statków pasażerskich, na których najwyższa dopuszczalna liczba wynosi cztery.
- 5. Podoficerowie dysponują sypialniami jednoosobowymi bądź dwuosobowymi.
- 6. W sypialniach przeznaczonych dla oficerów, którzy nie dysponują prywatnym salonem, powierzchnia na osobę nie będzie wynosiła mniej niż 6,50 metra kwadratowego (69,96 stopy kwadratowej) na statkach o pojemności mniejszej niż 3000 ton i nie będzie wynosiła na osobę mniej niż 7,50 metra kwadratowego (80,73 stopy kwadratowej) na statkach o pojemności 3000 ton lub większej.
- 7. Na statkach innych niż statki pasażerskie każdy dorosły członek załogi będzie dysponował indywidualną sypialnią, jeżeli ze względu na wymiary, przeznaczenie i urządzenia statku będzie to słuszne i wykonalne.
- 8. Jeżeli to jest możliwe, na statkach o pojemności 3000 ton lub większej starszy mechanik i pierwszy oficer będą dysponowali drugim pomieszczeniem, przylegającym do ich sypialni i służącym im za salon prywatny.
- 9. Przestrzeń zajęta przez koje, szafy, komody i sprzęty do siedzenia powinna być włączona do obliczenia powierzchni podłogi. Przestrzenie małe lub o kształcie nieregularnym, które nie powodują w sposób istotny zwiększenia miejsca dostępnego do swobodnego poruszania się lub które nie mogą być zużytkowane na ustawienie mebli, będą wyłączone z obliczenia.
- 10. Wewnętrzne minimalne rozmiary koi nie będą wynosiły mniej niż 1,98 metra na 0,80 metra (6 stóp i 6 cali na 2 stopy i 7,50 cala).

Konwencja Nr 133 uszczegółowiła w art. 8 również wymagania co do pomieszczeń sanitarnych. Zgodnie z jego treścią:

- 1. Na każdym statku, w miejscu dogodnym dla oficerów i marynarzy, należałoby przewidzieć przynajmniej jedną ubikację spłukiwaną wodą oraz jedną wannę lub natrysk dla każdej grupy liczącej sześć osób lub mniej, która nie dysponuje urządzeniami sanitarnymi, zgodnie z ustępami od 2 do 4 niniejszego artykułu. Jeżeli na statku zatrudnia się kobiety, należałoby przewidzieć dla nich osobne urządzenia sanitarne.
- 2. Na statkach o pojemności 5000 ton lub większej, lecz mniejszej niż 15 000 ton, przynajmniej pięć indywidualnych sypialni dla oficerów należałoby wyposażać w przyległe osobiste łazienki, wyposażone w ubikację

spłukiwaną wodą, wannę i natryski lub natrysk i umywalkę z bieżącą wodą słodką, gorącą i zimną; umywalkę można zainstalować w sypialni. Poza tym na statkach o pojemności 10 000 ton lub większej, lecz mniejszej niż 15 000 ton, sypialnie wszystkich pozostałych oficerów będą posiadały podobnie wyposażone łazienki osobiste lub wspólne dla przylegających do nich pomieszczeń.

- 3. Na statkach o pojemności 15 000 ton lub większej indywidualne sypialnie oficerów będą posiadały przyległe osobiste łazienki, wyposażone w ubikację spłukiwaną wodą, wannę i natryski lub natrysk i umywalkę z bieżącą wodą słodką, gorącą i zimną; umywalkę można zainstalować w sypialni.
- 4. Na statkach o pojemności 25 000 ton lub większej, nie będących statkami pasażerskimi, należałoby przewidzieć na dwóch marynarzy jedną łazienkę bądź łączącą dwie kabiny, bądź umieszczoną naprzeciwko wejścia do dwóch przyległych sypialni; łazienka ta powinna być wyposażona w ubikację spłukiwaną wodą, wannę i natrysk lub natrysk i umywalkę z bieżącą wodą słodką, gorącą i zimną.
- 5. Na statkach o pojemności 5000 ton lub większej, nie będących statkami pasażerskimi, każda sypialnia przeznaczona dla oficerów lub dla marynarzy będzie wyposażona w umywalkę z bieżącą wodą słodką, gorącą i zimną, z wyjątkiem wypadków, gdy znajduje się ona w łazience urządzonej zgodnie z postanowieniami ustępów 2, 3 lub 4.
- 6. Na każdym statku będą urządzone dla oficerów i marynarzy odpowiednie miejsca do prania, suszenia i prasowania bielizny, w stosunku odpowiadającym liczbie załogi i normalnemu trwaniu podróży. W miarę możliwości urządzenia te należałoby umieścić w miejscach łatwo dostępnych z pomieszczeń zajmowanych przez ich użytkowników.
- 7. Urządzenia te będą składały się z:
 - a) pralek;
 - b) suszarek do bielizny lub pomieszczeń do suszenia, odpowiednio ogrzewanych i wietrzonych;
 - c) żelazek i desek do prasowania lub innych odpowiednich urządzeń.

W Konwencji Nr 133 uwzględniono nie tylko możliwość pracy na statku kobiet, ale również uwzględniono możliwość wystąpienia zjawiska dyskryminacji wśród załogi, co określa art. 12. W myśl wskazanego artykułu – na statkach, na których z uwagi na skład załogi należy w celu uniknięcia dyskryminacji uwzględnić interesy członków załogi stosujących odmienne praktyki religijne i społeczne, właściwa władza, po zasięgnięciu opinii organizacji armatorów lub samych armatorów i uznanych *bona fide* związków zawodowych marynarzy i z zastrzeżeniem wyrażenia zgody przez jedno i drugie, może pozwolić na odstępstwa od postanowień ustępów od 1 do 4 i 7 artykułu 5 i ustępów 1 i 4 artykułu 8 niniejszej konwencji, pod

warunkiem, że nie wynika z tego sytuacja nie mniej korzystna w całości od tej, jaka wynikłaby z zastosowania konwencji. Szczegóły wszystkich tego rodzaju odstępstw będą zakomunikowane przez zainteresowanego Członka Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy, który zawiadomi o tym Członków Międzynarodowej Organizacji Pracy.

Kolejną konwencją regulującą zagadnienie ochrony zdrowia załogi statków jest Konwencja Nr 147 dotycząca minimalnych norm na statkach handlowych, przyjęta w Genewie dnia 29 października 1976 r.³ Zgodnie z art. 1 omawianej konwencji:

1. Jeżeli niniejszy artykuł nie stanowi inaczej, konwencja ma zastosowanie do każdego statku morskiego będącego własnością publiczną lub prywatną, używanego w celach handlowych do przewozu towarów lub pasażerów albo do innych celów handlowych.
2. Ustawodawstwo krajowe określi, kiedy statki mają być uważane za statki morskie w rozumieniu niniejszej konwencji.
3. Niniejsza konwencja ma zastosowanie do holowników morskich.
4. Niniejsza konwencja nie ma zastosowania do:
 - a) statków poruszanych głównie za pomocą żagli, bez względu na to, czy statki są wyposażone w maszyny pomocnicze;
 - b) statków używanych do rybołówstwa, połowu wielorybów lub do podobnych czynności;
 - c) statków o małym tonażu i do statków takich, jak platformy wiertnicze i eksploatacyjne, gdy nie są używane do żeglugi; decyzję co do tego, które statki są objęte niniejszym punktem, podejmie właściwa władza każdego kraju, po konsultacji z najbardziej reprezentatywnymi organizacjami armatorów i marynarzy.
5. Żadne z postanowień niniejszej konwencji nie będzie uważane za rozszerzające zakres stosowania konwencji wymienionych w załączniku do tej konwencji lub postanowień w nich zawartych.

Z treści art. 2 wynika, że każdy Członek, który ratyfikuje niniejszą konwencję, zobowiązuje się:

- a) do wydania ustawodawstwa ustalającego w odniesieniu do statków zarejestrowanych na jego terytorium:
 - (i) normy bezpieczeństwa, w tym normy dotyczące kwalifikacji, czasu pracy i stanu załogi, mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa życia na statkach;
 - (ii) właściwe środki zabezpieczenia społecznego;
 - (iii) warunki pracy i urządzenia bytowe na statkach w zakresie, w jakim według opinii Członka nie zostały objęte przez układy zbiorowe lub określone przez właściwe sądy w sposób jednakowo obowiązujący

dla zainteresowanych armatorów i marynarzy przepisy;

oraz do upewnienia się, że postanowienia tego ustawodawstwa są rzeczywiście równoważne z konwencjami lub z artykułami konwencji, które są wymienione w załączniku do niniejszej konwencji, o ile Członek nie jest w inny sposób obowiązany do wprowadzenia w życie tych konwencji;

- b) do sprawowania nad statkami zarejestrowanymi na jego terytorium skutecznej jurysdykcji lub kontroli w zakresie:
 - (i) norm bezpieczeństwa, w tym norm dotyczących kwalifikacji, czasu pracy i stanu załogi, ustalonych w ustawodawstwie krajowym;
 - (ii) środków zabezpieczenia społecznego, ustalonych w ustawodawstwie krajowym;
 - (iii) warunków pracy i urządzeń bytowych na statku, ustalonych w ustawodawstwie krajowym lub określonych przez właściwe sądy w sposób jednakowo obowiązujący dla zainteresowanych armatorów i marynarzy,
- c) do upewnienia się, że środki podjęte w celu zapewnienia skutecznej kontroli pozostałych warunków pracy i urządzeń bytowych na statku są, jeżeli Członek nie wykonuje skutecznej jurysdykcji, uzgodnione między armatorami lub ich organizacjami a organizacjami marynarzy, utworzonymi zgodnie z podstawowymi postanowieniami Konwencji, dotyczącej wolności związkowej i ochrony praw związkowych, z 1948 r., oraz konwencji dotyczącej prawa organizowania się i rokowań zbiorowych, z 1949 r.;
- d) do zapewniania:
 - (i) stosowanych procedur postępowania podlegających ogólnemu nadzorowi właściwej władzy i ustalonych, jeżeli zachodzi taka potrzeba, po trójstronnej konsultacji między tą władzą a reprezentatywnymi organizacjami armatorów i marynarzy, dotyczących zatrudniania marynarzy na statkach zarejestrowanych na jego terytorium oraz rozpatrywania składanych w związku z tym skarg;
 - (ii) stosowanych procedur postępowania podlegających ogólnemu nadzorowi właściwej władzy i ustalonych, jeżeli zachodzi taka potrzeba, po trójstronnej konsultacji między tą władzą a reprezentatywnymi organizacjami armatorów i marynarzy, dotyczących rozpatrywania jakiejkolwiek skargi związanej z zatrudnieniem i złożonej, jeżeli to jest możliwe, w chwili przyjmowania na jego terytorium marynarzy będących jego obywatelami do pracy na statkach zarejestrowanych w obcym kraju oraz zapewnienia, aby takie skargi, jak również jakakolwiek skarga związana z zatrudnieniem i złożona, jeżeli to jest możliwe, w chwili przyjmowania na jego terytorium marynarzy obcokrajowców do pracy na statkach zarejestrowanych

³ Konwencja Nr 147 z dnia 29 października 1976 r. dotycząca minimalnych norm na statkach handlowych, (Dz. U. 97.72.454).

w obcym kraju, zostały szybko przekazane przez właściwą władzę właściwej władzy kraju, w którym statek jest zarejestrowany, a kopia skargi – Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy;

- e) do zapewniania, aby marynarze przyjmowani do pracy na statkach zarejestrowanych na jego terytorium byli odpowiednio wykwalifikowani lub wyszkoleni w zakresie obowiązków, do których pełnienia zostali zatrudnieni, biorąc pod uwagę postanowienia Zalecenia dotyczącego szkolenia zawodowego marynarzy, z 1970 r.;
- f) do sprawdzania za pomocą inspekcji lub innych właściwych środków, czy statki zarejestrowane na jego terytorium odpowiadają obowiązującym międzynarodowym konwencjom pracy, które ratyfikował, przepisom ustawodawstwa wymaganym zgodnie z punktem (a) niniejszego artykułu oraz w takim zakresie, w jakim jest to właściwe w myśl prawa krajowego – odpowiednim układom zbiorowym;
- g) do przeprowadzania urzędowego dochodzenia w sprawie każdego poważnego wypadku morskiego, obejmującego statki zarejestrowane na jego terytorium, zwłaszcza gdy wypadek spowodował uszkodzenie ciała lub utratę życia; sprawozdanie końcowe z takiego dochodzenia powinno być normalnie opublikowane.

Należy zwrócić uwagę na treść artykułu 3, zgodnie z którą – każdy Członek, który ratyfikował niniejszą konwencję, będzie, w miarę możliwości, informował swoich obywateli o problemach, jakie mogą wyniknąć z zaciągnięcia się na statek zarejestrowany w państwie, które nie ratyfikowało tej konwencji, chyba że dojdzie do przekonania, iż stosowane normy są równoważne z ustalonymi przez tę konwencję. Środki podjęte w tym zakresie przez państwo, które ratyfikowało niniejszą konwencję, nie mogą być sprzeczne z zasadą swobodnego przemieszczania się pracowników, ustanowioną w umowach, których stronami byłyby oba państwa.

Należy wskazać, że część uregulowań prawnych zawartych w omawianych konwencjach znalazła swoje odzwierciedlenie w Rozdziale 5 Przepisy sanitarno-porządkowe Rozporządzenia Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej z dnia 25 czerwca 1979 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na morskich statkach handlowych [6].

Kolejną konwencją mającą istotne znaczenie z punktu widzenia ochrony zdrowia marynarzy jest Konwencja (Nr 73) dotycząca badania lekarskiego marynarzy [7]. Zgodnie z artykułem 3 ust. 1 tej konwencji nie może być przyjęta do pracy na statku, do którego niniejsza konwencja się stosuje, żadna osoba, do której niniejsza konwencja się stosuje, jeżeli nie przedstawi świadectwa, stwierdzającego jej zdatność do pracy, przy której ma być zatrudniona na morzu, podpisanego przez praktykującego lekarza lub w przypadku świadectwa dotyczącego wy-

łącznie jej wzroku – przez osobę upoważnioną przez właściwą władzę do wystawiania takich świadectw. W art. 4 ust. 1 omawianej konwencji został nałożony na władze państw obowiązek zasięgnięcia opinii u organizacji armatorów i marynarzy w sprawie rodzaju badania lekarskiego, jakie ma być przeprowadzone oraz danych, które powinny być zawarte w świadectwie lekarskim. Z treści art. 4 ust. 2 wynika, że przy ustalaniu rodzaju badań należy wziąć pod uwagę wiek osoby, która ma być poddana badaniu i rodzaj obowiązków, jaki ma spełniać. W konwencji tej określono również, że świadectwo lekarskie w szczególności powinno stwierdzać:

- a) że słuch i wzrok danej osoby i, jeśli chodzi o osobę, która ma być zatrudniona w służbie pokładowej (z wyjątkiem tego personelu wyspecjalizowanego, którego zdatność do pracy, jaką ma wykonywać, nie ulega zmniejszeniu wskutek daltonizmu), zdolność jej odróżniania kolorów – są zadawalające,
- b) że osoba ta nie jest dotknięta żadnym stanem chorobowym, który mógłby ulec pogorszeniu wskutek służby na morzu lub spowodować niezdatność do tej służby, albo który zagraża zdrowiu innych osób na statku.

Również art. 5 konwencji odnosi się do świadectwa lekarskiego. Wynika z niego, że świadectwo lekarskie pozostaje w mocy przez okres nie przekraczający dwóch lat od daty jego wystawienia.

Ponadto, o ile świadectwo lekarskie odnosi się do odróżniania kolorów, pozostaje ono w mocy przez okres nie przekraczający sześciu lat od daty jego wystawienia. Należy podkreślić, że jeżeli okres ważności świadectwa upływa w ciągu podróży, pozostaje ono w mocy aż do końca tej podróży.

Wprowadzenie przepisów prawa mających na celu ochronę zdrowia marynarzy wymaga działań kontrolnych, których celem jest nadzór na ich przestrzeganiem. Dlatego należy wspomnieć o Konwencji Nr 178 przyjętej w Genewie dnia 22 października 1996 r. Międzynarodowej Organizacji Pracy, dotyczącej inspekcji warunków pracy i życia marynarzy [8]. W rozdziale II tej konwencji uregulowana została organizacja inspekcji, o której mowa. Zgodnie z art. 2 omawianej konwencji:

1. Każdy Członek wykonujący postanowienia konwencji będzie utrzymywał system inspekcji warunków pracy i życia marynarzy.
2. Centralna władza koordynująca będzie koordynowała, całkowicie lub częściowo, inspekcje dotyczące warunków pracy i życia marynarzy oraz ustali zasady, jakie mają być przestrzegane.
3. Centralna władza koordynująca będzie we wszystkich przypadkach odpowiedzialna za inspekcje warunków pracy i życia marynarzy. Może ona upoważnić instytucje publiczne lub inne organizacje, które uznaje za kompetentne i niezależne do przeprowadzania inspekcji warunków pracy i życia marynarzy w jej imieniu.

Będzie ona utrzymywała i udostępni publicznie listę takich instytucji lub organizacji.

Ponadto w myśl art. 3:

1. Każdy Członek zapewni przeprowadzenie inspekcji na wszystkich statkach zarejestrowanych na jego terytorium w okresie nieprzekraczającym trzech lat, a tam gdzie to praktycznie możliwe corocznie, w celu sprawdzenia, czy warunki pracy i życia marynarzy są zgodne z ustawodawstwem i przepisami krajowymi.
2. Jeżeli Członek otrzyma skargę lub uzyska dowód, że statek zarejestrowany na jego terytorium nie spełnia wymogów ustawodawstwa i przepisów krajowych, dotyczących pracy i życia marynarzy, Członek ten podejmie działania w celu przeprowadzenia inspekcji statku, tak szybko jak to możliwe.
3. W przypadkach znaczących zmian w konstrukcji lub rozwiązaniach dotyczących zakwaterowania, inspekcja statku zostanie przeprowadzona w okresie trzech miesięcy od momentu dokonania tych zmian.

Następnie z art. 4 wynika, że każdy Członek wyznaczy inspektorów wykwalifikowanych do wykonywania obowiązków i podejmie niezbędne kroki dla upewnienia się, że liczba inspektorów jest wystarczająca do spełniania wymogów niniejszej konwencji.

Jednym z determinantów zdrowia, w tym marynarzy, jest odpowiednia dieta. Dlatego na zakończenie warto wspomnieć o Konwencji (Nr 68) dotyczącej zaopatrzenia w żywność i służby wyżywienia załóg na statkach przyjętej w Seattle dnia 27 czerwca 1946 r. Zgodnie z art. 2 tej konwencji następujące funkcje powinny być wykonane przez właściwą władzę – poza tym, co wykonywane jest w sposób należyty na mocy układów zbiorowych:

- a) opracowywanie i stosowanie przepisów, dotyczących zaopatrzenia w żywność i wodę, służby wyżywienia oraz konstrukcji, rozmieszczenia, wentylacji, ogrzewania, oświetlenia, instalacji wodnej i wyposażenia kuchni i innych miejsc na statku w dziale służby wyżywienia włącznie ze składami i chłodniami,
- b) inspekcja zaopatrzenia w żywność i wodę, jak również pomieszczeń, urządzeń i wyposażenia na statku dla celów przechowywania żywności oraz manipulowania nią i przygotowywania jej,
- c) wydawanie świadectw kwalifikacyjnych tym członkom personelu działu służby wyżywienia, od których wymagane są określone kwalifikacje,
- d) badanie metod zapewniających załogom odpowiednie zaopatrzenie w żywność oraz służbę wyżywienia, jak też prowadzenie akcji wychowawczej i propagandowej w sprawie tych metod.

Zakończenie

Ochrona zdrowia zatrudnionych na statkach, tak jak było to podnoszone, uregulowana jest w przepisach prawa mię-

dzynarodowego. W artykule przedstawiono wybrane zagadnienia dotyczące omawianej problematyki na przykładzie trzech konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy. Jak wynika to z treści artykułu, przepisy prawa dotyczące pomieszczenia załogi na statku musiały zostać zmodyfikowane ze względu na postęp, jaki dokonał się m.in. w ochronie pracy. Modyfikacja ta uwzględniła nie tylko normy organizacyjno-techniczne, ale również możliwość zatrudnienia na statkach kobiet oraz zjawisko dyskryminacji, którego źródłem może być różnicowanie kulturowe członków załogi. Ma to istotne znaczenie z punktu widzenia zagrożeń psychospołecznych występujących w środowisku pracy marynarzy. Należy podkreślić, że ze względu na ograniczone ramy artykułu autorzy przedstawili tylko wybrane przepisy prawa międzynarodowego regulujące ochronę zdrowia załogi statków. Pełne omówienie powyższego zagadnienia wymagałoby bowiem uwzględnienia treści innych konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy, m.in.: Konwencji Nr 138 dotyczącej najniższego wieku z 1973 r.; Konwencji Nr 55 dotyczącej obowiązków armatora (choroby i wypadki marynarzy) z 1936 r., czy Konwencji Nr 56 dotyczącej ubezpieczenia marynarzy na wypadek choroby (morze) z 1936 r.

LITERATURA

- [1] Czapka M., Jochymczyk A.: Prawne i ekonomiczno-finansowe aspekty wypadków przy pracy, chorób zawodowych i rehabilitacji zawodowej. Wyd. WSEiA, Bytom 2011.
- [2] Koradecka D. (red.): Bezpieczeństwo i higiena pracy. CIOP-PIB, Warszawa 2006.
- [3] Koradecka D. (red.): Bezpieczeństwo Pracy i Ergonomia 2. CIOP-PIB, Warszawa 1997.
- [4] Salwa Z.: Prawo Pracy i Ubezpieczeń Społecznych. LexisNexis, Warszawa 2004.
- [5] Paździor P.: Państwo i Prawo. Z-4, 2007.
- [6] Rozporządzenia Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej z dnia 25 czerwca 1979 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na morskich statkach handlowych (Dz.U.79.14.96).
- [7] Konwencja (Nr 73) z dnia 29 czerwca 1946 r. dotycząca badania lekarskiego marynarzy (Dz.U.54.44.198).
- [8] Konwencja Nr 178 przyjęta w Genewie dnia 22 października 1996 r. Międzynarodowej Organizacji Pracy, dotycząca inspekcji warunków pracy i życia marynarzy (Dz.U.04.139.1472).
- [9] Konwencja (Nr 68) dotycząca zaopatrzenia w żywność i służby wyżywienia załóg na statkach, przyjęta w Seattle dnia 27 czerwca 1946 r. (Dz.U.54.44.194).