



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 23.3.2012
COM(2012) 134 final

2012/0065 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa às responsabilidades do Estado de bandeira na imposição do cumprimento da Diretiva 2009/13/CE do Conselho, que aplica o Acordo celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) relativo à Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, e que altera a Diretiva 1999/63/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

A Convenção do Trabalho Marítimo (MLC), de 2006, foi adotada pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) com uma quase unanimidade de votos em 23 de fevereiro de 2006, em Genebra. Aplica-se ao transporte marítimo internacional e abrange matérias essenciais como as condições mínimas a observar para o trabalho dos marítimos a bordo de um navio, (título 1 da MLC), as condições de trabalho (título 2 da MLC), o alojamento, o lazer, a alimentação e o serviço de mesa (título 3 da MLC), a proteção da saúde, os cuidados médicos, o bem-estar e a proteção em matéria de segurança social (título 4) e o cumprimento e aplicação (título 5), para assegurar condições dignas de trabalho e de vida a bordo dos navios, prevendo também procedimentos para a aplicação destas disposições. A convenção pode ser considerada o primeiro código do trabalho marítimo para mais de 1,2 milhões de marítimos em todo o mundo, bem como para os armadores e as nações marítimas de todo o mundo.

Os Estados-Membros da UE e a Comissão apoiaram o trabalho da OIT sobre esta matéria desde o início. A União Europeia vê na MLC um contributo valioso para o objetivo de criar condições equitativas no setor marítimo a nível mundial, através da fixação de normas mínimas comuns para todos os pavilhões e para todos os trabalhadores do mar. Nesta matéria, a União Europeia já adotou a Decisão 2007/431/CE do Conselho, de 7 de junho de 2007, que autoriza os Estados-Membros a ratificarem, no interesse da Comunidade Europeia, a Convenção sobre o Trabalho Marítimo de 2006, da Organização Internacional do Trabalho¹. Alguns Estados-Membros já a ratificaram (Espanha, Bulgária, Luxemburgo, Dinamarca, Letónia, Países Baixos) e outros fá-lo-ão em breve. No respeitante à substância, as legislações nacionais dos Estados-Membros oferecem, em geral, um nível de proteção e de detalhe superior ao das normas da OIT. Para manter a coerência entre as normas internacionais e nacionais e para ratificar a convenção, é condição prévia proceder a um intenso e demorado exame das legislações nacionais.

Neste momento, ratificaram a MLC 22 países, representantes de mais de 45% da arqueação da frota mundial, mas, para que a MLC entre em vigor, são necessárias 30 ratificações e 33% da arqueação da frota mundial.

A UE adotou igualmente a Diretiva 2009/13/CE do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, que aplica o Acordo celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) relativo à Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006, e que altera a Diretiva 1999/63/CE². A Diretiva 2009/13/CE constitui uma vitória notável do diálogo social setorial, e a presente proposta tem por objetivo assegurar que seja dotada dos meios de execução adequados na União.

Para o efeito, está previsto, por um lado, exigir aos Estados-Membros que apliquem a Diretiva/2009/13/CE no exercício dos seus poderes enquanto Estados de bandeira.

¹ JO L 161 de 22.6.2007, p. 63.

² JO L 124 de 20.5.2009, p. 30.

Neste momento, através da Diretiva 2009/13/CE, a legislação europeia encontra-se alinhada pelas normas internacionais fixadas pela MLC. Essa diretiva incorporou as disposições pertinentes da MLC que instituem para os marítimos os direitos que figuram nos seus títulos 1, 2, 3 e 4 acima mencionados.

No entanto, os parceiros sociais europeus que desejam implementar o seu acordo através de uma decisão do Conselho baseada no artigo 155.º do TFUE não têm poderes para nele incluírem as disposições de execução previstas no título 5 da MLC, pelo que pediram à Comissão que agisse a esse respeito. A presente iniciativa visa precisamente fazê-lo no que se refere às responsabilidades do Estado de bandeira.

Esta iniciativa enquadra-se na política da UE relativa às profissões marítimas. Com efeito, como referido pela Comissão na sua Comunicação ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – Objetivos estratégicos e recomendações para a política de transportes marítimos da UE até 2018³, a UE tem um interesse genuíno em promover a capacidade de atração das profissões marítimas para os europeus, através de iniciativas que envolvam, sempre que necessário, a Comissão, os Estados-Membros e o próprio setor. Esse interesse aplica-se plenamente à implementação da MLC, que melhora de forma considerável as condições de vida e de trabalho a bordo dos navios. A comunicação sublinha que o acordo entre os parceiros sociais da UE sobre a aplicação de elementos essenciais desta convenção demonstra o amplo apoio do setor neste domínio e que, por conseguinte, a ação da UE e dos seus Estados-Membros deverá ter por objetivo:

– avançar para a rápida ratificação da MLC pelos Estados-Membros e a rápida adoção da proposta da Comissão com base no acordo dos parceiros sociais para a incorporação dos seus elementos essenciais no direito da UE;

– assegurar o cumprimento efetivo das novas regras, por meio de medidas adequadas, incluindo as exigências de inspeção dos navios pelo Estado de bandeira e pelo Estado do porto⁴.

O Livro Branco intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos»⁵ salienta a importância de uma agenda social para o transporte marítimo, tanto para promover o emprego como para reforçar a segurança, e o documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o Livro Branco prevê uma proposta para garantir a aplicação eficaz da MLC.

A presente proposta está estreitamente relacionada com a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2009/16/CE relativa ao controlo pelo Estado do porto, que visa assegurar condições de igualdade a nível mundial para o setor através da aplicação da MLC em todos os portos europeus.

³ COM(2009) 8.

⁴ Ver ponto 3 da comunicação.

⁵ COM (2011) 144 final.

1.1 A Convenção do Trabalho Marítimo

Como é em geral reconhecido e declarado expressamente pela OIT, o setor do transporte marítimo é «o primeiro setor de atividade genuinamente mundial» que «exige uma resposta internacional a nível regulamentar adequada – normas mundiais aplicáveis a todo o setor».

A MLC, adotada em 2006, prevê direitos gerais e proteção no trabalho para todos os marítimos, independentemente da sua nacionalidade e da bandeira do navio.

A MLC visa garantir condições de trabalho dignas para os marítimos e, ao mesmo tempo, condições de concorrência justas para os armadores de qualidade. Estabelece o direito dos marítimos a condições de trabalho dignas em múltiplos aspetos e foi concebida de forma a ser aplicável a nível mundial, fácil de compreender, suscetível de atualização e aplicada de modo uniforme. Foi também concebida para ser um instrumento mundial conhecido como o «quarto pilar » do regime regulamentar internacional para o transporte marítimo de qualidade, complementando as três convenções fundamentais da Organização Marítima Internacional (OMI): a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção SOLAS), a Convenção sobre Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos (Convenção STCW) e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL).

A MLC contém quatro títulos relacionados com os direitos dos marítimos: título 1, relativo aos requisitos mínimos para o trabalho dos marítimos a bordo de um navio; título 2, relativo às condições de trabalho; título 3, relativo ao alojamento, lazer, alimentação e serviço de mesa; título 4, relativo à proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social.

Além disso, a MLC, no seu título 5, prevê mecanismos para melhorar a supervisão a todos os níveis: navio, companhia, Estado de bandeira, Estado do porto, Estado fornecedor da mão-de-obra e sistema mundial de conformidade e de verificação uniformes da OIT. Com efeito, a par de um corpo sólido de normas, era necessário um sistema mais eficaz de repressão e de verificação da conformidade para eliminar os navios que não cumprem as normas, em nome da sua segurança e proteção, assim como da proteção do ambiente.

A UE tem, pois, de prever meios, através das inspeções pelo Estado de bandeira e pelo Estado do porto, para garantir a aplicação das normas pertinentes da convenção relativas ao trabalho marítimo em todos os navios que façam escala em portos da União, independentemente da nacionalidade dos trabalhadores.

A imposição do cumprimento das normas da MLC através das inspeções pelo Estado de bandeira e pelo Estado do porto tem igualmente de ser vista como uma forma de limitar o *dumping* social, que deteriora as condições de trabalho a bordo e penaliza os armadores que, cumprindo as normas da OIT, oferecem condições de trabalho dignas.

1.2. As responsabilidades do Estado de bandeira segundo a MLC

Ao adotar a MLC, a OIT elaborou disposições inovadoras em matéria de certificação das condições de trabalho a bordo dos navios.

A MLC estabelece um regime repressivo forte, apoiado por um sistema de certificação em que o Estado de bandeira (ou uma organização/entidade reconhecida que atue em seu nome)

examina os planos de cumprimento dos armadores e verifica e certifica que estão efetivamente em vigor e a ser executados. Os navios deverão possuir a bordo um *certificado de trabalho marítimo* e uma *declaração de conformidade do trabalho marítimo*. Estes documentos serão emitidos pelo Estado de bandeira que exerce jurisdição sobre os navios e certifica o resultado dos controlos efetuados. Nos termos da convenção MLC, este requisito aplica-se aos navios de arqueação bruta (GT) superior a 500 t que efetuam viagens internacionais ou cabotagem no estrangeiro. No entanto, esperar-se-á que os Estados de bandeira da UE garantam que as disposições legislativas e regulamentares nacionais de execução da Diretiva 2009/13/CE sejam respeitadas nos navios mais pequenos (menos de 500 GT) para os quais a certificação não é obrigatória nos termos da MLC. A fim de evitar impor mais um nível de regulamentação aos Estados-Membros, a presente proposta não integra todo o sistema de certificação no direito da UE, mantendo-o no domínio do direito internacional.

1.3. A legislação atual da UE

A UE criou um quadro jurídico para aumentar a segurança marítima, através da adoção de três pacotes de segurança marítima, o último dos quais de 2009. Algumas das normas da UE sobre segurança marítima e sobre saúde e segurança são pertinentes para a presente proposta e resumem-se de seguida.

1.3.1 Diretiva 2009/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira⁶

A nível da UE, a Diretiva 2009/21/CE visa assegurar que os Estados-Membros cumpram de forma eficaz e coerente as suas obrigações enquanto Estados de bandeira, reforçar a segurança e prevenir a poluição causada pelos navios que arvoram o seu pavilhão. A diretiva estabelece as condições para o registo dos navios sob pavilhão de um Estado-Membro e a obrigação para os Estados de bandeira de criarem um sistema de gestão da qualidade e de avaliação interna conforme com as normas internacionais. Para o efeito, aplicam-se as normas da IMO – em particular o plano de auditoria obrigatório das administrações marítimas nacionais e o Código do Estado de Bandeira da IMO.

A Diretiva 2009/21/CE, no entanto, não contém uma lista de obrigações a cumprir pelo Estado de bandeira, remetendo antes para os procedimentos da IMO. Há, portanto, que introduzir no direito da UE as obrigações específicas do Estado de bandeira decorrentes da aplicação da Diretiva 2009/13/CE. Sendo os objetivos da presente proposta distintos e por natureza diferentes dos da Diretiva 2009/21, parece mais coerente optar por uma proposta autónoma em vez de se alterar a Diretiva 2009/21/CE.

1.3.2 Diretiva 2009/13/CE

Dando seguimento ao acordo entre os parceiros sociais da UE, a Diretiva 2009/13/CE transpõe determinadas normas da MLC para o direito da União. O seu anexo, em particular, integrou elementos pertinentes dos títulos 1, 2, 3 e 4 da MLC relativos aos requisitos mínimos para o trabalho a bordo de navios (certificado médico, idade mínima, formação e qualificações), às condições de trabalho (acordos laborais dos marítimos, repatriamento, indemnização dos marítimos por perda do navio ou naufrágio, lotações, progressão na carreira e desenvolvimento de competências e oportunidades de emprego para os marítimos), às

⁶ JO L 131 de 28.5.2009, p. 132.

disposições sobre alojamento, instalações de lazer, alimentação e restauração, às disposições em matéria de proteção da saúde, assistência médica e bem-estar, incluindo a responsabilidade dos armadores e o acesso a instalações em terra e, por último, às disposições sobre procedimentos de tramitação de queixas a bordo.

Salvo expressa disposição em contrário, a Diretiva 2009/13/CE aplica-se a todos os navios de propriedade pública ou privada, normalmente afetos a atividades comerciais, exceto navios afetos à pesca ou a atividade semelhante e navios de construção tradicional, como *dhow*s e juncos. A diretiva não se aplica a navios de guerra nem a unidades navais auxiliares.

2. RESULTADOS DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS

Os Estados-Membros da UE participaram ativamente nas negociações sobre a MLC com a Comissão, que organizou a coordenação das posições da UE. Todos os Estados-Membros da UE adotaram a MLC em 2006.

Uma consulta pública em profundidade realizada em junho de 2011 ofereceu a ocasião para os Estados-Membros e as partes interessadas expressarem os seus pontos de vista.

Verificou-se um consenso geral sobre a necessidade de atualizar a legislação relativa ao Estado de bandeira e ao Estado do porto, com vista a transpor as prescrições da MLC.

Os efeitos positivos específicos sublinhados foram o reforço da segurança marítima, a melhoria da qualidade do transporte marítimo e a garantia de condições de concorrência mais equitativas entre os operadores da União Europeia e os operadores de países terceiros e entre os pavilhões de países da União Europeia e os pavilhões de países terceiros.

As partes interessadas também referiram a melhor qualidade de trabalho para os marítimos, nomeadamente os marítimos da UE que trabalham a bordo de navios com bandeira da UE, os marítimos da UE que trabalham a bordo de navios com bandeira não UE, mesmo fora das águas territoriais da UE, e os marítimos não UE que trabalham a bordo de navios com bandeira não UE.

A Task Force para o emprego e a competitividade no setor marítimo, um organismo independente criado pelo Vice-Presidente Siim Kallas em julho de 2010, que concluiu os seus trabalhos em junho de 2011 e elaborou um relatório⁷ com recomendações políticas sobre o modo de promover a profissão de marítimo na Europa, recomendou a aplicação da MLC.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

3.1 Conteúdo da proposta

3.1.1 Responsabilidades do Estado de bandeira

A bandeira nacional constitui a principal fonte da responsabilidade do Estado por um navio. Os Estados de bandeira devem garantir que os seus navios cumpram as normas por eles aceites nos termos do direito e das convenções internacionais, em particular as normas

⁷ Publicado em 20 de julho de 2011: <http://ec.europa.eu/transport/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmec.pdf>

mínimas internacionais. Tal significa que os navios do Estado de bandeira devem ser explorados e mantidos de modo a minimizar o risco para os marítimos, o ambiente marinho e a carga. O artigo 94.º da Convenção das Nações Unidas de 1982 sobre o Direito do Mar (UNCLOS 1982) estabelece as obrigações fundamentais dos Estados de bandeira e o n.º 5 do mesmo artigo exige que os Estados de bandeira tomem todas as medidas necessárias para assegurar a observância dos regulamentos, procedimentos e práticas internacionais geralmente aceites.

O Estado de bandeira exerce jurisdição e controlo efetivos em matérias administrativas, técnicas e sociais sobre os seus navios e tripulações no alto mar. Aplica os regulamentos em relação aos navios registados sob a sua bandeira, incluindo os relativos à inspeção, à certificação e à emissão de documentos referentes à segurança e à prevenção da poluição.

Em termos concretos, antes de autorizar um navio a arvorar a sua bandeira, os Estados-Membros devem verificar se o navio está conforme com as regras e regulamentos internacionais nos domínios enquadráveis nas suas responsabilidades.

A atual proposta sobre o Estado de bandeira limita-se a incorporar algumas partes do título V da MLC relacionadas com as responsabilidades do Estado de bandeira. Tal como referido, a Diretiva 2009/21/CE, relativa ao Estado de bandeira, é complementada, mas não alterada, pela presente proposta. A proposta prevê a aplicação e o cumprimento pelo Estado de bandeira da Diretiva 2009/13/CE.

Contudo, por motivos de competência da UE e de oportunidade política, nem todas as disposições da MLC que estabelecem a obrigação para os navios de manterem a bordo um certificado de trabalho marítimo e uma declaração de conformidade do trabalho marítimo – documentos que certificam que todas as 14 matérias da MLC (idade mínima dos marítimos, certificação médica dos marítimos, qualificações dos marítimos, contratos de trabalho dos marítimos, a utilização de algum serviço privado licenciado, certificado ou regulamentado de recrutamento e de colocação para marítimos, horas de trabalho ou de descanso, níveis de lotação para o navio, alojamento, instalações de lazer a bordo, alimentação e restauração, saúde e segurança e prevenção de acidentes, cuidados médicos a bordo, procedimentos de tramitação de queixas a bordo, pagamento dos salários) estão cumpridas – puderam ser transpostas para o direito da UE.

A Diretiva 2009/13 não engloba, portanto, a gama completa de matérias cobertas pela MLC. Assim, as obrigações dos Estados de bandeira da UE limitam-se à imposição do cumprimento das disposições da Diretiva 2009/13/CE.

3.1.2 Conteúdo pormenorizado da proposta

A Diretiva 2009/21/CE visa garantir que os pavilhões de todos os Estados-Membros da UE tenham bom estatuto (não estejam na lista negra...) e integrar no direito comunitário o sistema de auditoria dos Estados de bandeira previsto pela Organização Marítima Internacional (IMO), assim como introduzir na legislação da UE a certificação de qualidade das autoridades marítimas nacionais, enquanto a presente proposta visa outros objetivos. A presente proposta não remete para quaisquer procedimentos da IMO, mas estabelece princípios para a monitorização da aplicação da Diretiva 2009/13/CE, incorporando algumas normas da Convenção do Trabalho Marítimo. Por razões de clareza, é preferível dispor de um texto autónomo.

O artigo 1.º descreve o objeto da proposta, que consiste em assegurar que os Estados de bandeira da UE cumpram as suas responsabilidades na aplicação e na imposição do cumprimento da Diretiva 2009/13/CE.

O artigo 2.º refere-se às definições de navio e de armador baseadas nas definições da MLC e nas utilizadas na Diretiva 2009/13, para evitar discrepâncias entre as normas e as medidas de execução.

O artigo 3.º estabelece a obrigação para o Estado de bandeira de criar mecanismos de inspeção e de garantir a conformidade dos seus navios com a Diretiva 2009/13/CE.

O artigo 4.º refere-se às qualificações profissionais e à independência do pessoal encarregado de verificar se as matérias abrangidas pela Diretiva 2009/13/CE são corretamente aplicadas a bordo dos navios que arvoram pavilhão dos Estados-Membros.

O artigo 5.º trata da questão das denúncias em navios com pavilhão de Estados-Membros da UE e estabelece os princípios e procedimentos a seguir pelo pessoal competente dos Estados de bandeira.

3.1.3 Documentos explicativos que acompanham a notificação das medidas de transposição

Para além das declarações políticas conjuntas (JO 2011/C 369/02; JO 2011/C 369/03)⁸, a Comissão está atualmente a avaliar a necessidade de documentos explicativos numa base casuística. Por força da proporcionalidade, considerou-se que os documentos explicativos não se justificavam na presente proposta, que não altera qualquer outro ato legislativo em vigor, para evitar um possível ónus administrativo adicional e tendo em conta que a proposta está bem delimitada e não afeta domínios fortemente regulamentados a nível nacional. Assim, a presente proposta não inclui o considerando sobre documentos explicativos.

3.2 Base jurídica

Artigo 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

3.3 Princípio da subsidiariedade

Regras harmonizadas para a imposição do cumprimento em toda a UE devem contribuir para criar condições equitativas que permitam, por um lado, evitar distorções da concorrência no mercado interno em prejuízo da segurança marítima e, por outro, garantir condições de vida e de trabalho dignas para todos os marítimos, independentemente da sua nacionalidade. Em particular, a experiência da inspeção de navios pelo Estado do porto a nível da UE demonstrou ser eficaz para assegurar uma melhor vigilância dos navios que fazem escala em portos da UE, através da congregação de recursos e do intercâmbio de informações.

3.4 Princípio da proporcionalidade

As medidas aplicadas pelo Estado de bandeira constituem o principal meio de repressão no setor do transporte marítimo. A presente proposta visa reforçar o papel do Estado de bandeira na monitorização da aplicação efetiva da Diretiva 2009/13/CE de uma forma coerente e evitar

⁸ COM (2007) 502

que os Estados-Membros ajam individualmente em detrimento da coerência e, possivelmente, em violação do direito da União ou do direito internacional.

3.5 Escolha dos instrumentos

Num contexto de normas mínimas que deverão ser aplicadas pelos Estados-Membros através de medidas incorporadas nos seus próprios sistemas nacionais e no domínio das competências partilhadas, o instrumento adequado é uma diretiva.

3.6 Entrada em vigor

A presente diretiva entra em vigor na data de entrada em vigor da Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006, do mesmo modo que a Diretiva 2009/13/CE.

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa às responsabilidades do Estado de bandeira na imposição do cumprimento da Diretiva 2009/13/CE do Conselho, que aplica o Acordo celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) relativo à Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, e que altera a Diretiva 1999/63/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu⁹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹⁰,

Deliberando nos termos do processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A ação da União no domínio dos transportes marítimos visa, entre outros objetivos, melhorar as condições de vida e de trabalho dos marítimos a bordo, a segurança no mar e a prevenção da poluição causada por acidentes marítimos.
- (2) A União está ciente do facto de que a maior parte dos acidentes no mar são diretamente causados por fatores humanos, especialmente a fadiga.
- (3) Um dos principais objetivos da política de segurança marítima da União é acabar com o transporte marítimo por navios que não respeitam as normas.
- (4) Em 23 de fevereiro de 2006, a Organização Internacional do Trabalho adotou a Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006 (a seguir «a convenção»), com o objetivo

⁹ JO C [...] de [...], p. [...].

¹⁰ JO C [...] de [...], p. [...].

de criar um instrumento único e coerente que incorporasse, tanto quanto possível, todas as normas atualizadas das convenções e recomendações internacionais sobre trabalho marítimo existentes, bem como os princípios fundamentais de outras convenções internacionais do trabalho.

- (5) A Decisão 2007/431/CE do Conselho, de 7 de junho de 2007¹¹, autorizou os Estados-Membros a ratificarem a convenção. Os Estados-Membros são exortados a ratificá-la o mais brevemente possível.
- (6) A convenção estabelece normas para o trabalho marítimo aplicáveis a todos os marítimos, independentemente da sua nacionalidade e da bandeira dos navios.
- (7) A Diretiva 2009/13/CE do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009¹², aplica o Acordo celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) relativo à Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006, («o Acordo») e altera a Diretiva 1999/63/CE.
- (8) A Diretiva 2009/13/CE foi adotada com base no artigo 155.º do Tratado.
- (9) Uma vez que os acordos celebrados por força do artigo 155.º do Tratado que devem ser implementados por decisões do Conselho só podem cobrir matérias definidas pelo artigo 153.º do Tratado, certas disposições da convenção relativas às responsabilidades do Estado de bandeira no respeitante à aplicação da convenção não puderam fazer parte do acordo social implementado pela Diretiva 2009/13/CE. Essas disposições deverão ser integradas no direito da União, por força da presente diretiva.
- (10) Embora a Diretiva 2009/21/CE reja as responsabilidades do Estado de bandeira, incorporando o regime de auditorias aos Estados de bandeira da IMO no direito da União e introduzindo a certificação de qualidade das autoridades marítimas nacionais, uma diretiva específica sobre as normas do trabalho marítimo é considerada mais adequada e clara para refletir os diferentes objetivos e procedimentos.
- (11) A Diretiva 2009/13/CE aplica-se aos marítimos a bordo de navios que arvoram pavilhão de um Estado-Membro. Os Estados-Membros devem, por conseguinte, controlar o cumprimento de todas as disposições dessa diretiva pelos navios que arvoram o seu pavilhão.
- (12) Para o controlo da aplicação efetiva da Diretiva 2009/13/CE, é necessário que os Estados-Membros verifiquem, através de inspeções regulares, acompanhamento e outras medidas de controlo, se os navios que arvoram o seu pavilhão cumprem os requisitos da Diretiva 2009/13/CE.
- (13) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à dimensão ou aos efeitos da ação, ser mais bem alcançados ao nível da União, esta pode adotar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não vai além do necessário para atingir aqueles objetivos.

¹¹ JO L 161 de 22.6.2007, p. 63.

¹² JO L 124 de 20.5.2009, p. 30.

- (14) Uma vez que assegura a aplicação da Diretiva 2009/13/CE, a presente diretiva deve entrar em vigor na mesma data que a Diretiva 2009/13/CE,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Objeto

A presente diretiva estabelece regras destinadas a garantir que os Estados-Membros cumpram eficazmente as suas obrigações enquanto Estados de bandeira no que respeita ao controlo da conformidade dos navios que arvoram o seu pavilhão com a Diretiva 2009/13/CE. A presente diretiva não prejudica a Diretiva 2009/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹³.

Artigo 2.º

Definições

Para os efeitos da presente diretiva, entende-se por:

a) «Navio», qualquer navio, com exceção dos que navegam exclusivamente em águas interiores ou em águas situadas no interior ou na proximidade de águas abrigadas ou em zonas nas quais se apliquem regulamentos portuários;

b) «Armador», o proprietário do navio ou outra organização ou pessoa, como o gerente, agente ou afretador a casco nu, que tenha assumido a responsabilidade pela operação do navio em lugar do proprietário e que, ao assumir tal responsabilidade, se comprometeu a arcar com os deveres e responsabilidades que incumbem aos armadores nos termos do anexo da Diretiva 2009/13/CE, independentemente do facto de outra organização ou pessoa cumprir certos deveres ou responsabilidades em nome do armador.

Artigo 3.º

Controlo da conformidade

Os Estados-Membros devem assegurar a criação de mecanismos adequados de verificação e controlo, assim como a realização de inspeções eficazes e adequadas, a fim de garantirem que as condições de vida e de trabalho dos marítimos a bordo dos navios que arvoram o seu pavilhão satisfaçam, e continuem a satisfazer, os requisitos da Diretiva 2009/13/CE.

¹³ JO L 131 de 28.5.2009, p. 132.

Artigo 4.º

Pessoal responsável pelo controlo da conformidade

Os Estados-Membros devem assegurar que o pessoal encarregado de verificar a aplicação correta da Diretiva 2009/13/CE tenha a formação, a competência, o mandato, os poderes, o estatuto e a independência necessários ou desejáveis para levar a cabo essa verificação e garantir a conformidade com a diretiva.

Artigo 5.º

Denúncias

1. Se um Estado-Membro receber uma denúncia que não considere manifestamente infundada ou obtiver provas de que um navio que arvora o seu pavilhão não está conforme com os requisitos da Diretiva 2009/13/CE, ou que existem deficiências graves nas suas medidas de execução, esse Estado-Membro deve tomar as medidas necessárias para investigar a questão e garantir que sejam tomadas medidas para corrigir todas as deficiências detetadas.
2. O pessoal encarregado de tratar as denúncias deve tratar como confidencial a fonte de qualquer reclamação ou denúncia que refira a existência de um perigo ou de uma deficiência no que respeita às condições de trabalho e de vida dos marítimos ou uma violação das leis e regulamentos, e não informará o armador, o representante do armador ou o operador do navio de que a inspeção foi efetuada em consequência de tal reclamação ou denúncia.

Artigo 6.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem adotar, no prazo máximo de 12 meses a contar da entrada em vigor da presente diretiva, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para lhe dar cumprimento. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.
2. As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades da referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.
3. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

Artigo 7.º

Entrada em vigor

A presente diretiva entra em vigor na data de entrada em vigor da Diretiva 2009/13/CE.

Artigo 8.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu
O Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*