



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 23.3.2012  
COM(2012) 134 final

2012/0065 (COD)

Propunere de

**DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

**privind responsabilitățile statelor de pavilion referitoare la asigurarea aplicării  
Directivei 2009/13/CE a Consiliului de punere în aplicare a acordului încheiat între  
Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a  
Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în  
domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE**

(Text cu relevanță pentru SEE)

## EXPUNERE DE MOTIVE

### 1. CONTEXTUL PROPUNERII

Convenția privind munca în domeniul maritim (*Maritime Labour Convention* - MLC) din 2006 a fost adoptată de Organizația Internațională a Muncii (OIM) cu evasiunanimitate de voturi, la data de 23 februarie 2006, la Geneva. Ea se aplică transportului maritim internațional și acoperă aspecte esențiale, cum ar fi cerințele minime pentru ca navigatorii să poată lucra la bordul unei nave (titlul I din MLC), condițiile de încadrare în muncă (titlul II din MLC), cazarea, amenajările recreaționale, alimentația și cateringul (titlul III din MLC), protecția sănătății, asistența medicală, serviciile și asigurările sociale (titlul IV), precum și conformitatea și punerea ei în aplicare (titlul V) în scopul de a garanta condiții de muncă și de viață decente la bordul navelor, precum și proceduri de punere în aplicare a acestor dispoziții. Convenția poate fi considerată drept primul cod al muncii în domeniul maritim pentru mai bine de 1,2 milioane de navigatori din întreaga lume, precum și pentru proprietarii de nave și națiunile maritime de pe întreg cuprinsul globului.

Statele membre ale UE și Comisia au sprijinit lucrările OIM în acest domeniu încă de la început. Uniunea Europeană consideră valoroasă contribuția MLC, deoarece convenția vizează instituirea unor condiții concurențiale echitabile în sectorul maritim la nivel mondial, prin stabilirea de standarde comune minime pentru toate pavilioanele și pentru toți navigatorii. În acest sens, UE a adoptat deja Decizia 2007/431/CE a Consiliului din 7 iunie 2007 de autorizare a ratificării de către statele membre, în interesul Comunității Europene, a Convenției din 2006 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul maritim<sup>1</sup>. Unele state membre au ratificat deja această convenție (Spania, Bulgaria, Luxembourg, Danemarca, Letonia și Țările de Jos), iar altele sunt pe punctul de a o face. Pe fond, legislațiile naționale ale statelor membre sunt în general mai protective și mai detaliate decât standardele OIM. Pentru a menține coerența dintre standardele internaționale și cele naționale și pentru a ratifica Convenția, este necesară realizarea prealabilă a unei vaste și îndelungate treceri în revistă a legislațiilor naționale.

În acest moment, 22 de țări reprezentând peste 45 % din tonajul flotei mondiale au ratificat MLC, însă pentru intrarea sa în vigoare sunt necesare 30 de ratificări și un procent de 33 % din tonajul flotei mondiale.

UE a adoptat totodată și Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE<sup>2</sup>. Directiva 2009/13/CE constituie o realizare semnificativă a dialogului social sectorial, iar prezenta propunere are ca obiectiv garantarea faptului că ea dispune de mijloace adecvate de garantare a punerii sale în aplicare în Uniune.

În acest scop, se prevede de altfel obligația statelor membre de a aplica Directiva 2009/13/CE, în momentul în care acestea își exercită competențele în calitate de state de pavilion.

---

<sup>1</sup> JO L 161, 22.6.2007, p. 63.

<sup>2</sup> JO L 124, 20.5.2009, p. 30.

În situația actuală, prin Directiva 2009/13/CE, legislația europeană a fost pusă în conformitate cu standardele internaționale stabilite de MLC. Prezenta directivă preia dispozițiile relevante ale MLC conținute în titlurile I, II, III și IV menționate anterior, prin care sunt stabilite drepturile navigatorilor.

Cu toate acestea, din cauza faptului că partenerii sociali europeni care doresc să-și pună în aplicare acordul prin intermediul unei decizii a Consiliului în temeiul articolului 155 din TFUE nu au competența de a include în acordul lor dispozițiile de garantare a punerii în aplicare cuprinse în titlul V din MLC, ei s-au adresat Comisiei, invitând-o să acționeze în acest sens. Exact acesta este obiectivul pe care și-l propune prezenta inițiativă, în legătură cu responsabilitățile statului de pavilion.

Inițiativa de față se înscrie în cadrul politicii UE privind profesiile din domeniul maritim. În fapt, după cum se menționează în Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor intitulată „Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018”<sup>3</sup>, UE are un interes real în a face profesiile din domeniul maritim mai atractive pentru europeni prin intermediul unor acțiuni care implică, după caz, Comisia, statele membre, sau sectorul în cauză. Acest fapt privește în mod direct punerea în aplicare a MLC, care aduce îmbunătățiri considerabile condițiilor de muncă și de viață la bordul navelor. Comunicarea subliniază că acordul existent între partenerii sociali europeni cu privire la implementarea elementelor-cheie ale acestei convenții demonstrează sprijinul larg acordat acestei inițiative de către industria maritimă și că, prin urmare, acțiunile UE și ale statelor membre ar trebui să urmărească următoarele obiective:

- trecerea la ratificarea rapidă a MLC de către statele membre și la adoptarea imediată a propunerilor Comisiei, pe baza acordului partenerilor sociali referitor la implementarea elementelor-cheie ale convenției în legislația UE;
- asigurarea respectării reale a noilor norme prin măsuri adecvate, inclusiv prin cerințe în materie de control pentru statul de pavilion și statul portului<sup>4</sup>.

Cartea albă privind „Foaia de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”<sup>5</sup> subliniază importanța unei agende sociale pentru transportul maritim, atât pentru promovarea locurilor de muncă, cât și pentru sporirea siguranței, iar Documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește Cartea albă anticipează lansarea unei propuneri vizând asigurarea aplicării eficiente a MLC.

Prezenta propunere este în strânsă legătură cu propunerea de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/16/CE privind controlul statului portului, menită să asigure condiții echitabile la nivel mondial pentru industria maritimă prin intermediul asigurării aplicării Convenției privind munca în domeniul maritim în toate porturile europene.

---

<sup>3</sup> COM(2009) 8

<sup>4</sup> A se vedea punctul 3 din comunicare.

<sup>5</sup> COM(2011) 144 final

## 1.1 Convenția privind munca în domeniul maritim

După cum recunoaște în mod general și declară în mod explicit OIM, industria transportului maritim este „primul domeniu industrial cu adevărat mondial” care „necesită un răspuns legislativ internațional, articulat în mod corespunzător - standarde mondiale aplicabile întregului domeniu”.

Convenția privind munca în domeniul maritim, adoptată în 2006, conține prevederi cuprinzătoare referitoare la protecția și drepturile în muncă ale tuturor navigatorilor, indiferent de naționalitatea acestora și de pavilionul navei.

MLC urmărește atât realizarea unor condiții de lucru decente pentru navigatori, cât și asigurarea unei concurențe loiale pentru armatorii de calitate. Aceasta stabilește drepturile navigatorilor la condiții decente de muncă pentru o gamă largă de situații și a fost concepută să fie aplicabilă la nivel mondial, ușor de înțeles, actualizabilă și uniform aplicată. Ea a fost concepută pentru a deveni un instrument mondial, cunoscut sub numele de „cel de-al patrulea pilon” al regimului internațional de reglementare pentru transportul maritim de calitate, completând cele trei convenții majore ale Organizației Maritime Internaționale (OMI): Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS), Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (Convenția STCW) și Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (Convenția MARPOL).

MLC conține patru titluri care fac referire la drepturile navigatorilor: titlul 1 privind cerințele minime pentru ca navigatorii să poată lucra la bordul unei nave; titlul 2 privind condițiile de încadrare în muncă; titlul 3 privind cazarea, amenajările recreative, alimentația și cateringul; titlul 4 privind protecția sănătății și protecția prin asistență medicală și asistență socială.

În plus, în titlul 5 din MLC sunt prevăzute mecanisme de îmbunătățire a supravegherii la toate nivelurile, de la navă, societatea comercială, statul de pavilion și statul portului, până la statul furnizor al forței de muncă și la sistemul OIM pentru asigurarea conformității și controalelor uniforme la nivel mondial. Într-adevăr, pe lângă un ansamblu solid de norme, era nevoie de un sistem mai eficace de control al aplicării legii și al conformității pentru eliminarea navelor care nu corespund standardelor, din rațiuni de securitate și de siguranță a navelor și pentru protecția mediului.

Prin urmare, prin intermediul controlării statelor de pavilion și a statelor portului, UE trebuie să asigure aplicarea standardelor MLC privind munca în domeniul maritim la bordul tuturor navelor care intră în porturile UE, indiferent de naționalitatea navigatorilor.

Asigurarea aplicării standardelor MLC prin intermediul controlării statelor de pavilion și a statelor portului trebuie de asemenea privită ca o modalitate de limitare a dumpingului social, cauză a deteriorării condițiilor de muncă la bord; în același timp, ea penalizează armatorii care nu oferă condiții de muncă decente în conformitate cu normele Organizației Internaționale a Muncii.

## 1.2. Responsabilitățile statului de pavilion în temeiul MLC

Prin adoptarea Convenției privind munca în domeniul maritim, OIM a elaborat dispoziții inovatoare privind certificarea condițiilor de muncă la bordul navelor.

MLC instituie un regim solid de asigurare a aplicării legii, susținut de un sistem de certificare conform căruia statul de pavilion (sau entitatea/organizația recunoscută ca acționând în numele acestuia) revizuieste planurile de conformitate ale armatorilor, verificând și certificând faptul că ele sunt în vigoare și puse în aplicare. Navele vor fi obligate să dețină un *certificat de muncă în domeniul maritim și o declarație de conformitate a muncii în domeniul maritim*. Aceste documente vor fi emise de statul de pavilion care exercită jurisdicție asupra navelor și care certifică rezultatele controalelor. În temeiul MLC, această cerință se referă la navele de peste 500 de tone brute (GT) care sunt angajate în curse internaționale sau în activități de cabotaj în străinătate. Statele de pavilion din UE vor trebui să garanteze însă respectarea legislației și a regulamentelor naționale de punere în aplicare a Directivei 2009/13/CE și la bordul navelor de dimensiuni mai mici (sub 500 GT), pentru care certificarea nu este obligatorie în temeiul MLC. Pentru a se evita crearea unui nivel de reglementare suplimentar în statele membre, prezenta propunere nu integrează totalitatea sistemului de certificare în legislația UE, acesta rămânând în continuare sub incidența dreptului internațional.

## 1.3. Legislația UE actuală

UE a instituit un cadru juridic pentru întărirea siguranței maritime prin adoptarea a trei măsuri legislative în materie, cea mai recentă datând din 2009. Anumite norme ale UE în domeniul siguranței maritime, precum și în cel al sănătății și securității prezintă relevanță pentru prezenta propunere. Ele sunt prezentate în rezumat în cele ce urmează.

### 1.3.1 *Directiva 2009/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion*<sup>6</sup>

La nivelul UE, scopul Directivei 2009/21/CE este de a garanta respectarea efectivă și sistematică de către statele membre a obligațiilor care le revin în calitate de state de pavilion, de a asigura îmbunătățirea siguranței și prevenirea poluării de către navele care arborează pavilionul acestora. Ea prevede condițiile de înregistrare a navelor sub pavilionul unui stat membru și obligația statelor de pavilion de a înființa un sistem de management al calității și de evaluare internă în conformitate cu standardele internaționale. În acest sens, se aplică standardele OMI – în special planul de audit obligatoriu al administrațiilor maritime naționale și Codul OMI al statului de pavilion.

Directiva 2009/21/CE nu conține însă o listă a obligațiilor care revin statului de pavilion, ea referindu-se la procedurile OMI. Prin urmare, obligațiile specifice ale statului de pavilion care derivă din aplicarea Directivei 2009/13/CE ar trebui să fie introduse în legislația UE. Deoarece obiectivele prezentei propuneri sunt distincte și, prin natura lor, diferite de cele ale Directivei 2009/21/CE, pare mai coerentă opțiunea elaborării unei propuneri de sine stătătoare, decât cea a modificării Directivei 2009/21/CE.

---

<sup>6</sup> JO L131, 28.5.2009, p. 132.

### 1.3.2 Directiva 2009/13/CE

În urma acordului dintre partenerii sociali ai UE, Directiva 2009/13/CE implementează anumite standarde ale MLC în legislația Uniunii. În special anexa sa include elementele relevante din titlurile 1, 2, 3 și 4 ale MLC referitoare la cerințele minime pentru munca la bordul navelor (certificatul medical, vârsta minimă, formarea și calificările), condițiile de încadrare în muncă (contractele de muncă ale navigatorilor, repatrierea, despăgubirile pentru pierderea sau naufragiul navei, nivelul de dotare cu personal, dezvoltarea carierei și a competențelor și oportunitățile de ocupare a forței de muncă pentru navigatori), dispozițiile referitoare la cazare, amenajări recreaționale, alimentație și catering, dispozițiile privind protecția sănătății, asistența medicală și asistența socială, inclusiv răspunderea armatorilor și accesul la instalațiile de la țarm și, în cele din urmă, dispozițiile referitoare la procedurile privind reclamațiile la bord.

Sub rezerva existenței unor dispoziții contrare exprese, Directiva 2009/13/CE se aplică tuturor navelor, aflate în proprietate publică sau privată, angajate în mod obișnuit în activități comerciale, altele decât navele angajate în activități de pescuit sau în activități similare și navele tradiționale cum sunt dhow-urile și joncile. Directiva nu se aplică navelor de război sau navelor auxiliare.

## 2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE

Statele membre ale UE au participat în mod activ la negocierile din cadrul MLC cu Comisia, care a organizat coordonarea pozițiilor UE. Toate statele membre ale UE au adoptat MLC în 2006.

În luna iunie 2011, o consultare publică extinsă a oferit statelor membre și părților interesate ocazia să își exprime opiniile.

A existat un consens general privind necesitatea actualizării legislației referitoare la statul de pavilion și statul portului, astfel încât să se asigure respectarea dispozițiilor MLC.

Efectele pozitive specifice care au fost subliniate sunt consolidarea siguranței maritime, îmbunătățirea calității transportului maritim și realizarea unor condiții de concurență mai echitabile între operatorii din UE și cei din afara UE, precum și între navele aflate sub pavilioane din UE și cele aflate sub pavilioane din afara UE.

Părțile interesate au menționat, de asemenea, o mai bună calitate a locurilor de muncă pentru toți navigatorii, incluzând aici navigatorii din UE care lucrează la bordul navelor sub pavilioane UE, navigatorii din UE care lucrează la bordul navelor aflate sub pavilioane din afara UE chiar și în afara UE și navigatorii din afara UE care lucrează la bordul navelor care nu arborează pavilionul UE.

Grupul operativ privind ocuparea forței de muncă și competitivitatea în domeniul maritim a recomandat punerea în aplicare a MLC. Acest grup este un organism independent creat de vicepreședintele Siim Kallas în iulie 2010 și care și-a finalizat lucrările în iunie 2011,

publicând un raport<sup>7</sup> care conține recomandări politice cu privire la modalitățile de promovare a profesiei de navigator în Europa.

### **3. ELEMENTE JURIDICE ALE PROPUNERII**

#### **3.1 Conținutul propunerii**

##### *3.1.1 Responsabilitățile statului de pavilion*

Pavilionul național constituie sursa primară a responsabilității unui stat față de o navă. Statele de pavilion trebuie să se asigure că navele lor respectă standardele acceptate de statele de pavilion în temeiul dreptului și al convențiilor internaționale, în special standardele minime internaționale. Aceasta înseamnă că navele unui anumit stat de pavilion trebuie exploatate și întreținute astfel încât să se reducă la minimum riscul pentru navigatori, mediul marin și mărfurile transportate. Articolul 94 al Convenției Organizației Națiunilor Unite din 1982 privind Dreptul mării (*United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS*, 1982) stabilește obligațiile fundamentale ale statelor de pavilion, iar articolul 94 alineatul (5) impune acestor state luarea tuturor măsurilor necesare pentru a asigura respectarea reglementărilor, procedurilor și practicilor internaționale general acceptate.

Statul de pavilion își exercită în mod efectiv jurisdicția și controlul asupra chestiunilor de natură administrativă, tehnică și socială legate de navele lor și de echipajele acestora în mare liberă. El asigură respectarea de către navele înregistrate sub pavilionul său a dispozițiilor legale, inclusiv a celor referitoare la inspecție, certificare și emiterea de documente privind siguranța și prevenirea poluării.

În mod concret, înainte de a permite unei nave să le arboreze pavilionul, statele membre verifică dacă nava respectă normele și reglementările internaționale în domeniile care intră în competența sa.

Propunerea actuală privind statul de pavilion se limitează la preluarea unor părți din titlul V al Convenției privind munca în domeniul maritim referitoare la responsabilitățile statului de pavilion. După cum s-a menționat, prezenta propunere completează Directiva 2009/21/CE privind statul de pavilion, fără însă a o modifica. Propunerea prevede garantarea aplicării și a respectării de către statul de pavilion a dispozițiilor Directivei 2009/13/CE.

Cu toate acestea, dispozițiile MLC privind instituirea obligației navelor de a deține un certificat de muncă în domeniul maritim, o declarație de conformitate a muncii în domeniul maritim și un certificat din care să rezulte respectarea celor 14 chestiuni menționate în MLC (vârsta minimă a navigatorilor, certificarea medicală a navigatorilor, calificările navigatorilor, contractele de muncă ale navigatorilor, utilizarea oricărui serviciu privat autorizat, certificat sau reglementat de recrutare și de plasare a forței de muncă pentru navigatori, orele de muncă și de odihnă, nivelurile de dotare a navelor cu personal de bord, cazarea, amenajările recreative la bordul navelor, alimentația și cateringul, sănătatea, siguranța și prevenirea

---

<sup>7</sup> Publicat la 20 iulie 2011: <http://ec.europa.eu/transport/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmec.pdf>

accidentelor, îngrijirea medicală la bord, procedurile privind reclamațiile la bord, plata salariilor) nu au putut fi transpuse în întregime în legislația UE, din motive legate de competența UE și de oportunități politice.

Prin urmare, Directiva 2009/13/CE nu acoperă întreaga gamă de aspecte care intră sub incidența MLC. Din această cauză, obligațiile statelor de pavilion din UE se limitează la asigurarea aplicării dispozițiilor Directivei 2009/13/CE.

### *3.1.2 Conținutul detaliat al propunerii*

Directiva 2009/21/CE urmărește să garanteze că pavilioanele tuturor statelor membre ale UE sunt în bună regulă (nu figurează pe lista neagră etc.), să încorporeze sistemul de audit al statelor de pavilion al Organizației Maritime Internaționale (OMI) în legislația UE și să introducă certificarea calității de către autoritățile maritime naționale, în timp ce prezenta propunere are obiective diferite. Ea nu se referă la niciuna dintre procedurile OMI, ci stabilește principiile de monitorizare a aplicării Directivei 2009/13/CE, adoptând unele standarde ale Convenției privind munca în domeniul maritim. Din motive de claritate, este de preferat redactarea unui text separat.

Articolul 1 prezintă obiectul propunerii, care constă în asigurarea îndeplinirii de către statele de pavilion din UE a obligației de punere în aplicare și de garantare a aplicării dispozițiilor Directivei 2009/13/CE.

Articolul 2 se referă la definiția „navei” și a „armatorului”, bazată pe definiția menționată în MLC și utilizată în Directiva 2009/13/CE, pentru a se evita apariția unor neconcordanțe între standarde și măsurile de punere în aplicare.

Articolul 3 prevede obligația ca statul de pavilion să stabilească mecanisme de inspecție și să asigure respectarea de către navele sale a dispozițiilor Directivei 2009/13/CE.

Articolul 4 se referă la calificările profesionale și la independența personalului responsabil cu verificarea aplicării corespunzătoare a aspectelor reglementate de Directiva 2009/13/CE la bordul navelor care arborează pavilionul statelor membre în cauză.

Articolul 5 se referă la reclamațiile la bordul navelor aflate sub pavilion UE și stabilește principiile și procedura de urmat de către personalul competent al statelor de pavilion.

### *3.1.3 Documente explicative care însoțesc notificarea măsurilor de transpunere*

Ca urmare a declarațiilor politice reunite (JO 2011/C 369/02; JO 2011/C 369/03)<sup>8</sup>, Comisia examinează în prezent necesitatea prezentării de documente explicative de la caz la caz. În virtutea principiului proporționalității și pentru a evita o eventuală sarcină administrativă suplimentară, documentele explicative nu au fost considerate justificate în prezenta propunere, care nu modifică niciun alt act legislativ existent, este bine delimitată și nu afectează domenii puternic reglementate la nivel național. Astfel, prezenta propunere nu include niciun considerent privind documentele explicative.

---

<sup>8</sup> COM(2007) 502



### **3.2 Temei juridic**

Articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

### **3.3 Principiul subsidiarității**

Existența unor norme armonizate privind aplicarea legislației pe întreg teritoriul UE ar trebui să contribuie la crearea unor condiții echitabile, atât pentru a evita denaturarea concurenței pe piața internă în detrimentul siguranței maritime, cât și pentru a garanta condiții de muncă și de viață decente pentru toți navigatorii, indiferent de cetățenia lor. În mod specific, experiența dobândită în cadrul controalelor efectuate de statele portului la nivelul UE s-a dovedit eficientă în a asigura o mai bună supraveghere a navelor care fac escală în porturile UE, prin punerea în comun a resurselor și prin schimbul de informații.

### **3.4 Principiul proporționalității**

Existența unor măsuri luate la nivelul statului de pavilion reprezintă principalul mijloc de asigurare a respectării legii în industria transportului maritim. Prezenta propunere vizează să întărească rolul statului de pavilion în monitorizarea aplicării efective și coerente a Directivei 2009/13/CE și să evite acțiunile individuale ale statelor membre desfășurate în detrimentul coerenței și eventual cu încălcarea fie a dreptului Uniunii, fie a dreptului internațional.

### **3.5 Alegerea instrumentelor**

În contextul unor standarde minime care urmează să fie puse în aplicare de către statele membre, prin intermediul unor măsuri luate la nivelul propriilor sisteme naționale și în domeniul competențelor partajate, instrumentul adecvat este o directivă.

### **3.6 Intrarea în vigoare**

Prezenta directivă intră în vigoare la data intrării în vigoare a Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim, similar cu Directiva 2009/13/CE.

Propunere de

**DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

**privind responsabilitățile statelor de pavilion referitoare la asigurarea aplicării Directivei 2009/13/CE a Consiliului de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>9</sup>:

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>10</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Măsurile luate de Uniune în domeniul transportului maritim urmăresc, printre altele, îmbunătățirea condițiilor de viață și de muncă la bordul navelor pentru navigatori, siguranța pe mare și prevenirea poluării cauzate de accidente maritime.
- (2) Uniunea este conștientă de faptul că majoritatea accidentelor pe mare sunt provocate în mod direct de factori umani, în special oboseala.
- (3) Unul dintre principalele obiective ale politicii Uniunii Europene în materie de siguranță maritimă vizează eradicarea transportului maritim care nu corespunde standardelor.

---

<sup>9</sup> JO C [...], [...], p. [...].

<sup>10</sup> JO C [...], [...], p. [...].

- (4) La 23 februarie 2006, Organizația Internațională a Muncii a adoptat Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim (denumită în continuare „convenția”), cu scopul de a crea un instrument unic, coerent, care să reunească în măsura posibilului toate standardele actualizate prevăzute de recomandările și convențiile internaționale existente privind munca în domeniul maritim, precum și principiile fundamentale existente în alte convenții internaționale din domeniul muncii.
- (5) Decizia 2007/431/CE a Consiliului din 7 iunie 2007<sup>11</sup> a autorizat statele membre să ratifice Convenția. Statele membre sunt chemate să facă acest lucru cât mai curând posibil.
- (6) Convenția stabilește standardele de muncă în domeniul maritim pentru toți navigatorii, indiferent de naționalitatea lor și de pavilionul navelor la bordul cărora își desfășoară activitatea.
- (7) Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009<sup>12</sup> pune în aplicare acordul încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim (denumit în continuare „acordul”) și modifică Directiva 1999/63/CE.
- (8) Directiva 2009/13/CE a fost adoptată în conformitate cu articolul 155 din tratat.
- (9) Deoarece acordurile încheiate în conformitate cu articolul 155 din tratat și care urmează a fi puse în aplicare prin decizii ale Consiliului pot acoperi doar aspectele definite la articolul 153 din tratat, anumite dispoziții ale convenției referitoare la responsabilitățile statului de pavilion în ceea ce privește punerea în aplicare a convenției nu au putut fi incluse în acordul social pus în aplicare prin Directiva 2009/13/CE. Aceste dispoziții trebuie să fie integrate în dreptul Uniunii în temeiul prezentei directive.
- (10) Deși Directiva 2009/21/CE reglementează responsabilitățile statului de pavilion prin încorporarea sistemului de audit al statelor de pavilion al OMI în legislația Uniunii și prin introducerea certificării calității de către administrațiile maritime naționale, se consideră că o directivă separată privind standardele de muncă în domeniul maritim ar reflecta în mod mai adecvat și cu mai multă claritate diferitele scopuri și proceduri,
- (11) Directiva 2009/13/CE se aplică navigatorilor de la bordul navelor care arborează pavilionul unui stat membru. În consecință, statele membre trebuie să monitorizeze respectarea tuturor dispozițiilor directivei menționate de către navele aflate sub pavilionul lor.
- (12) Pentru controlul asigurării eficiente a respectării dispozițiilor Directivei 2009/13/CE, statele membre trebuie să verifice, prin intermediul controalelor, al monitorizării și al altor măsuri de control regulate, respectarea de către navele care navighează sub pavilionul lor a dispozițiilor Directivei 2009/13/CE.

---

<sup>11</sup> JO L 161, 22. 6.2007, p. 63.

<sup>12</sup> JO L 124, 20.5.2009, p. 30.

- (13) Deoarece obiectivele prezentei directive nu pot fi suficient realizate de către statele membre și, prin urmare, datorită dimensiunilor sau efectelor acțiunii, pot fi realizate mai bine la nivelul UE, Uniunea Europeană poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.
- (14) Deoarece prezenta întărește dispozițiile Directivei 2009/13/CE, prezenta directivă trebuie să intre în vigoare la aceeași dată cu Directiva 2009/13/CE,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

### *Articolul 1*

#### *Obiect*

Prezenta directivă stabilește norme vizând garantarea respectării efective de către statele membre a obligațiilor ce le revin în calitate de state de pavilion legate de monitorizarea respectării dispozițiilor Directivei 2009/13/CE de către navele care navighează sub pavilionul lor. Prezenta directivă nu aduce atingere Directivei 2009/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>13</sup>.

### *Articolul 2*

#### *Definiții*

În sensul prezentei directive se aplică următoarele definiții:

- a) „navă” înseamnă o navă, alta decât una care navighează exclusiv pe ape interioare sau pe ape din cadrul sau din imediata vecinătate a apelor protejate sau a zonelor în care se aplică regulamente portuare;
- b) „armator” înseamnă proprietarul navei sau o altă organizație ori persoană, cum ar fi administratorul, agentul sau navlositorul navei nude, care și-a asumat față de proprietarul navei răspunderea exploatării acesteia și care, prin asumarea acestei răspunderi, a fost de acord să preia toate obligațiile și răspunderile impuse armatorilor conform anexei la Directiva 2009/13/CE, indiferent dacă alte organizații sau persoane îndeplinesc unele dintre obligațiile sau răspunderile armatorului în numele acestuia.

---

<sup>13</sup> JO L 131, 28.5.2009, p. 132.

### *Articolul 3*

#### *Monitorizarea conformității*

Statele membre asigură instituirea unor mecanisme de control și de monitorizare corespunzătoare și efectuarea unor inspecții eficiente și adecvate pentru a garanta navigatorilor de la bordul navelor care arborează pavilionul acestora condiții de viață și de muncă care sunt și vor continua să fie conforme dispozițiilor Directivei 2009/13/CE.

### *Articolul 4*

#### *Personalul însărcinat cu monitorizarea conformității*

Statele membre se asigură că personalul responsabil cu verificarea punerii corecte în aplicare a Directivei 2009/13/CE are pregătirea, competența, termenii de referință, autoritatea legală, statutul și independența necesare sau corespunzătoare care să le permită să efectueze verificarea respectivă și să asigure respectarea acestei directive.

### *Articolul 5*

#### *Plângeri*

1. Dacă un stat membru primește o plângere pe care nu o consideră în mod vădit nefondată, ori dacă obține probe conform cărora o navă care navighează sub pavilionul său nu respectă dispozițiile Directivei 2009/13/CE sau din care rezultă că există deficiențe grave legate de măsurile de punere în aplicare a acesteia, statul membru în cauză ia măsurile necesare pentru a investiga chestiunea și a se asigura că se acționează pentru remedierea oricăror deficiențe constatate.
2. Personalul însărcinat cu soluționarea plângerilor trebuie să trateze drept confidențială sursa oricărei reclamații sau plângeri privind existența unui pericol sau a unei deficiențe legate de condițiile de muncă și de viață ale navigatorilor sau a unei încălcări a legilor și a normelor și nu trebuie să sesizeze armatorul, reprezentantul armatorului sau operatorul navei în legătură cu efectuarea unei inspecții ca urmare a unei astfel de reclamații sau plângeri.

### *Articolul 6*

#### *Transpunere*

1. În termen de maximum 12 de luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive, statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

2. Atunci când statele membre adoptă respectivele dispoziții, acestea trebuie să conțină o trimitere la prezenta directivă sau să fie însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.
3. Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

#### *Articolul 7*

#### ***Intrarea în vigoare***

Prezenta directivă intră în vigoare la data intrării în vigoare a Directivei 2009/13/CE.

#### *Articolul 8*

#### ***Destinatari***

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, .

*Pentru Parlamentul European,  
Președintele*

*Pentru Consiliu,  
Președintele*