



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 27.7.2017
COM(2017) 406 final

2017/0181 (NLE)

Propunere de

DIRECTIVĂ A CONSILIULUI

de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) de modificare a Directivei 2009/13/CE a Consiliului în conformitate cu amendamentele din 2014 la Convenția privind munca din domeniul maritim din 2006, astfel cum au fost aprobate de Conferința Internațională a Muncii la 11 iunie 2014

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Organizația Internațională a Muncii (OIM) a adoptat Convenția privind munca din domeniul maritim (denumită în continuare „MLC”) în 2006 cu scopul de a crea un instrument unic, coerent, care să reunească toate normele actualizate internaționale privind munca în domeniul maritim. MLC conține prevederi cuprinzătoare referitoare la protecția și drepturile în muncă ale tuturor navigatorilor, indiferent de naționalitatea acestora și de pavilionul navei. Până în prezent, ea a fost ratificată de 81 de țări, inclusiv de toate statele membre ale UE, cu excepția Austriei, Slovaciei și Republicii Ceh¹.

Dispozițiile MLC au fost încorporate în legislația UE prin Directiva 2009/13/CE a Consiliului² 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. Directiva a actualizat legislația UE cu normele MLC, care erau mai favorabile pentru navigatori decât cele în vigoare (contractele de muncă, orele de lucru, repatrierea, cazarea și activitățile recreative, alimentele și serviciile de catering, protecția sănătății și a siguranței, îngrijirea medicală și procedurile de reclamații etc.). Directiva a promovat ratificarea MLC în întreaga UE și a contribuit la accelerarea intrării în vigoare a acesteia. De asemenea, directiva a oferit sprijin în ceea ce privește transpunerea uniformă a normelor MLC în toate statele membre și a investit acordul cu măsuri de executare specifice în temeiul legislației UE.

MLC din 2006 a abordat numai parțial problemele de la nivelul răspunderii și al despăgubirilor legate de cererile de rambursare ale echipajului în caz de deces, de vătămări corporale și de abandonare în porturi străine atunci când armatorii nu-și mai îndeplinesc responsabilitățile. Industria navală are un caracter mondial, care se traduce prin aplicarea unor legislații naționale diferite, în funcție de statul armatorului, de statul de pavilion al navei sau de naționalitatea echipajului. În consecință, este dificil pentru navigatori să obțină despăgubiri corespunzătoare și rapide în caz de abandonare, de vătămare corporală sau de deces.

Aceste probleme au fost de mult timp recunoscute atât de OIM, cât și de OMI (Organizația Maritimă Internațională). În 1998, cele două organizații au înființat Grupul de experți ad hoc comun al OMI/OIM privind răspunderea și cererile de despăgubire în caz de deces, vătămări corporale și abandonarea navigatorilor. Acest grup a recomandat o abordare în două etape: Prima etapă ar consta în adoptarea de orientări cu caracter neobligatoriu³, iar a doua etapă în

¹ Austria nu a fost obligată să transpună Directiva 2009/13/CE a Consiliului din motive geografice (a se vedea Decizia Comisiei din 29 septembrie 2016 de închidere a cazului 2014/0489 de constatare a neîndeplinirii obligațiilor prin necomunicare împotriva Austriei), având în vedere faptul că este vorba de un stat membru fără ieșire la mare, care nu mai dispune de un registru pentru navele maritime și nu intenționează să introducă un astfel de registru în viitorul apropiat. Republica Cehă și Slovacia sunt, de asemenea, țări fără ieșire la mare și fără o flotă comercială care să le arboreze pavilionul, conform statisticilor UNCTAD privind flota comercială în funcție de pavilioanele de înregistrare și tipurile de nave.

A se vedea <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=93>.

² JO L 124, 20.5.2009, p. 30. Directiva a intrat în vigoare la 20 august 2013, data intrării în vigoare a MLC. Statele membre aveau obligația să o transpună în legislația lor națională până la 20 august 2014.

³ În noiembrie 2001 Adunarea OMI a adoptat două orientări referitoare la garanții financiare care să acopere cererile navigatorilor în caz de abandon, vătămare corporală sau deces:

adoptarea de instrumente obligatorii. Grupul a recomandat, de asemenea, crearea unei baze de date privind incidentele de abandon al navigatorilor, care a fost instituită în 2005⁴.

În 2010 și 2011, în urma recomandărilor grupului comun de experți, OIM a identificat două preocupări prioritare: abandonarea navigatorilor și garanțiile financiare; și cereri referitoare la decesul sau incapacitatea pe termen lung a navigatorilor. În 2004, Comitetul tripartit special instituit în cadrul MLC a adoptat două amendamente cu privire la aceste aspecte. În martie 2016, baza de date a OIM privind abandonarea navigatorilor a enumerat 192 nave comerciale abandonate, printre care se numărau cazuri de abandonare încă nesoluționate datând din 2006. Mulți navigatori sunt abandonați la bordul navelor fără a fi plătiți, adesea timp de mai multe luni, aceștia ducând lipsă de provizii de hrană regulate, de îngrijiri medicale sau de mijloace pentru a se întoarce în țările lor de origine.

Unele dintre normele introduse prin amendamentele respective intrau în sfera de competență a Uniunii Europene și se refereau la aspecte în privința cărora aceasta adoptase norme, în special în sfera politicii sociale și a transporturilor. Prin urmare, Consiliul a adoptat o Decizie (2014/346/UE)⁵ privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 103-a sesiuni a Conferinței Internaționale a Muncii cu privire la amendamentele aduse MLC din 2014, asigurând sprijinul Uniunii pentru aprobarea acestora.

Amendamentele au fost aprobate de către Conferința Internațională a Muncii în cadrul celei de a 103-a sesiuni de la Geneva la 11 iunie 2014. Toate statele membre ale UE au votat în favoarea aprobării acestora. Cele două seturi de amendamente privesc atât dispozițiile cu caracter obligatoriu (partea A, reglementări și norme), cât și dispozițiile neobligatorii (partea B, orientări)⁶ din codul MLC. Acestea vizează reglementarea 2.5 privind repatrierea din titlul 2 privind condițiile de încadrare în muncă și reglementarea 4.2 privind răspunderea armatorilor din titlul 4 privind protecția sănătății, asistența medicală și serviciile sociale.

Prin amendamentele aduse dispozițiilor obligatorii se încearcă asigurarea unui sistem eficace de garanții financiare care:

- (1) protejează drepturile navigatorilor în caz de abandonare (amendament la reglementarea 2.5). Acest amendament îmbunătățește sistemul de garanție financiară care se aplică atunci când armatorul nu acoperă costul repatrierii, recunoscut deja prin reglementarea 2.5 alineatul (2). El recunoaște, de asemenea, două noi situații: cazul în care armatorul a lăsat navigatorul fără întreținerea și asistența necesare; sau cazul în care armatorul a întrerupt unilateral legăturile sale cu navigatorul, în orice alt mod, inclusiv prin neachitarea salariilor contractuale pentru o perioadă de cel puțin două luni. Amendamentul include, de asemenea, cerințe pentru a institui un sistem de

<http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/JointIMOILOWorkingGroupsOnSeafarerIssues/Pages/IMOILOWGLiabilityCompensationForDeathAbandonment.aspx>.

⁴ Bază de date privind incidentele raportate de abandonare a navigatorilor.

A se vedea <http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>. Conținutul bazei de date se limitează la navele raportate ca fiind abandonate după data de 1 ianuarie 2004.

⁵ Decizia 2014/346/UE a Consiliului din 26 mai 2014 (JO L 172, 12.6.2014, p. 28).

⁶ Țările care ratifică MLC trebuie să adopte legi naționale sau să ia alte măsuri pentru a se asigura că principiile și drepturile stabilite în reglementări sunt aplicate în modul prevăzut de normele din partea A a codului (sau într-un mod echivalent, în ansamblu). Orientările nu sunt obligatorii și nu sunt supuse unor controale din partea statului de port, însă guvernele sunt obligate să acorde atenția cuvenită conținutului acestora în punerea în aplicare a responsabilităților care le revin, acest aspect făcând obiectul unor examinări din partea sistemului de supraveghere al OIM.

garanție financiară rapid și eficace în vederea asistării navigatorilor de la bordul unei nave care arborează pavilionul unui stat membru, în caz de abandonare;

- (2) stabilește cerințe minime pentru sistemul de garanție financiară care să acorde despăgubiri pentru cererile contractuale referitoare la decesul sau incapacitatea pe termen lung a navigatorilor ca urmare a unui accident de muncă, a unei boli profesionale sau a unui risc profesional (amendament la reglementarea 4.2).

Prin urmare, aceste amendamente îmbunătățesc și extind actualul sistem de protecție a navigatorilor; ele fac procedurile de despăgubire mai ușoare și mai eficace și sunt susținute de obligația de a deține documente justificative privind sistemul de garanție financiară la bordul navelor.

Aceste amendamente la Convenția privind munca în domeniul maritim au intrat în vigoare la 18 ianuarie 2017 în 18 state membre⁷. În Țările de Jos, se preconizează că amendamentele vor intra în vigoare începând cu 1 ianuarie 2018⁸. Italia și Lituania au amânat intrarea în vigoare a amendamentelor până la 18 ianuarie 2018⁹. În ceea ce privește cele patru state membre care au ratificat MLC după ce amendamentele au fost aprobate, Slovenia a acceptat deja amendamentele, care vor intra în vigoare la 3 august 2017. Cu toate acestea, România, Estonia și Portugalia nu au prezentat încă o declarație oficială de acceptare. Se preconizează ca aceasta să fie prezentată în lunile următoare¹⁰.

La 5 decembrie 2016, partenerii sociali din sectorul transportului maritim, Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) au încheiat un acord de modificare a acordului lor de punere în aplicare a MLC din 2006, astfel cum a fost anexat la Directiva 2009/13/CE, pentru a asigura armonizarea acestuia cu amendamentele aduse MLC în 2014. Acest acord reproduce conținutul tuturor dispozițiilor obligatorii ale modificărilor din 2014 aduse MLC.

La 12 decembrie 2016, ECSA și ETF au solicitat Comisiei să pună în aplicare acordul lor prin intermediul unei propuneri de decizie a Consiliului în conformitate cu articolul 155 alineatul (2) din TFUE. Prezenta propunere reprezintă răspunsul la cererea acestora.

⁷ http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11301:0::NO::P11301_INSTRUMENT_AMENDMENT_ID:3256971

⁸ Țările de Jos au declarat că vor trata amendamentele ca fiind obligatorii numai după efectuarea unei notificări ulterioare de acceptare expresă în temeiul articolului XV, punctul 8 litera (a) din convenție. Această poziție a fost luată pentru a amâna acceptarea amendamentelor și pentru a le pune în aplicare prin intermediul legislației neerlandeze, întrucât Țările de Jos au anunțat că se așteaptă ca amendamentele să intre în vigoare la 1 ianuarie 2018. A se vedea https://www.ilent.nl/english/merchant_shipping/crew/legislation/amendments_mlc_2014/.

⁹ Acestea au făcut uz de opțiunea citată în temeiul articolului XV, punctul 8 litera (b) din Convenție.

¹⁰ Observație generală, *Raportul Comitetului de experți al OIM cu privire la aplicarea convențiilor și recomandărilor*, p. 577: „într-un anumit număr de cazuri, au fost ridicate semne de întrebare în ceea ce privește modul în care deputații a căror ratificare a fost înregistrată între aprobarea și intrarea în vigoare a amendamentelor pot accepta amendamentele la codul adoptat în conformitate cu articolul XV din MLC 2006. (...). Comisia constată că, între timp, Biroul a informat toți deputații în cauză că pot accepta amendamentele prin adresarea unei declarații oficiale în acest sens Directorului General”. A se vedea [http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/P/09661/09661\(2017-106-1A\).pdf](http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/P/09661/09661(2017-106-1A).pdf). Pentru România, Estonia și Portugalia, MLC a intrat în vigoare la 24 noiembrie 2016, 5 mai 2017 și, respectiv, 12 mai 2017, dar amendamentele vor intra în vigoare doar în momentul în care acestea declară în mod oficial acceptarea. Cu toate acestea, având în vedere că au votat în favoarea amendamentelor, se estimează că ele vor declara acceptarea în lunile următoare.

Comisia înaintează prezenta propunere pentru a alinia Directiva 2009/13/CE și acordul anexat la aceasta, la amendamentele obligatorii ale OIM aduse MLC în 2014. Aceasta va îmbunătăți condițiile de muncă, sănătatea și siguranța, precum și protecția socială a navigatorilor de la bordul navelor care arborează pavilionul unui stat membru al Uniunii Europene.

Propunerea urmărește, de asemenea, să asigure punerea în aplicare efectivă a modificărilor obligatorii ale OIM aduse MLC în 2014 pe întreg teritoriul UE prin aplicarea Directivei de punere în aplicare privind anumite responsabilități ale statului de pavilion (Directiva 2013/54/UE)¹¹. Această directivă stabilește norme care să garanteze că statele membre:

- își respectă efectiv obligațiile de state de pavilion în ceea ce privește punerea în aplicare a părților relevante ale MLC din 2006 (adică a acelor părți ale MLC din 2006 al căror conținut este considerat corespunzător dispozițiilor din anexa la Directiva 2009/13/CE); precum și
- instituie regimuri specifice pentru monitorizarea respectării și tratării procedurilor privind plângerile la bord și pe uscat.

Odată ce anexa la Directiva 2009/13/CE a fost modificată prin prezenta propunere, măsurile de monitorizare din Directiva 2013/54/UE se vor aplica, de asemenea, amendamentelor la MLC din 2014, fără a fi necesară modificarea în mod specific a acesteia.

• **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Propunerea se înscrie în activitatea Comisiei în vederea instituirii unei piețe a muncii echitabile și cu adevărat paneuropene, care să ofere lucrătorilor o protecție decentă și locuri de muncă sustenabile¹². Aceasta include protecția sănătății și siguranța la locul de muncă, timpul de lucru, protecția socială, precum și drepturile legate de contractul de muncă. Urmărind o politică maritimă integrată pentru UE, Comisia sprijină, de asemenea, pe deplin „dialogul social privind integrarea în dreptul comunitar a Convenției OIM privind standardele de muncă în domeniul maritim”¹³.

Prezenta propunere sprijină siguranța maritimă și în alt mod. Protejarea navigatorilor abandonati, oferindu-le repatriere, sprijin și întreținere plătindu-le salariile restante, poate îmbunătăți capacitatea de a preveni accidentele pe mare pentru navă și echipaj, deoarece înseamnă că navigatorii nu trebuie să rămână la bordul navelor abandonate, blocați în porturi până când sunt repatriați sau până când li se plătesc salariile restante. De asemenea, ei nu rămân abandonati pe nave în derivă fără combustibil sau fără produse alimentare de bază și provizii de apă.

Un sistem de garanții financiare mai robust pentru cazurile de abandonare, deces sau incapacitate pe termen lung a navigatorilor va ușura sarcina porturilor europene și a

¹¹ Directiva 2013/54/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind anumite responsabilități ale statului de pavilion referitoare la respectarea și asigurarea aplicării Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim. (JO L 329, 10.12.2013, p. 1–4)

¹² Discursul președintelui Juncker privind starea Uniunii, susținut în Parlamentul European la 9 septembrie 2015.

¹³ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor intitulată „O politică maritimă integrată pentru Uniunea Europeană”, (COM/2007/0575 final, p. 9)

comunităților din zonele de coastă care în prezent furnizează asistență marinarilor afectați și familiilor acestora.

Prezenta propunere completează eforturile de punere în aplicare a MLC într-un mod mai eficace, prin utilizarea regimurilor specifice pentru monitorizarea și administrarea procedurilor privind plângerile la bord și pe uscat din Directiva de punere în aplicare 2013/38/UE¹⁴ privind controlul statului portului. Această directivă a inclus MLC din 2006 printre convențiile a căror punere în aplicare este verificată de către autoritățile statelor membre în porturile acestora. Acest lucru asigură faptul că tratamentul acordat navelor și echipajelor acestora, care arborează pavilionul unui stat care nu a ratificat convenția, nu este mai favorabil decât cel acordat unei nave și echipajului acesteia care arborează pavilionul unui stat care a ratificat convenția. Amendamentele la MLC din 2014 fac deja obiectul prezentei directive, întrucât ea se aplică MLC, inclusiv tuturor modificărilor aduse acesteia.

Propunerea completează Directiva 2015/1794/UE¹⁵, care include personalul navigant în domeniul de aplicare a cinci directive în materie de legislație a muncii (privind protecția lucrătorilor salariați în cazul insolvenței angajatorului, privind stabilirea unui cadru general de informare și consultare a lucrătorilor, privind instituirea unui comitet european de întreprindere, privind concedierile colective și privind transferul de întreprinderi), îmbunătățind astfel drepturile lor de muncă și oferindu-le aceleași drepturi de care se bucură lucrătorii care își exercită profesia pe uscat.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Pentru Europa, transportul maritim a reprezentat, de-a lungul întregii sale istorii, un catalizator al dezvoltării economice și al prosperității. Transportul maritim de mărfuri și de pasageri deservește atât comerțul în interiorul UE, cât și comerțul la nivel internațional și promovează legături între toate națiunile europene, cetățeni și turiști. Deficitul tot mai accentuat de profesioniști, de ofițeri și de marinari cu grade inferioare din sectorul maritim prezintă, de asemenea, riscul de pierdere a masei critice de resurse umane care menține competitivitatea sectoarelor europene de activitate maritimă, în general. Prezenta propunere răspunde scopului de a susține „activitatea *Organizației Maritime Internaționale (OMI)* și a *Organizației Internaționale a Muncii (OIM)* privind tratamentul echitabil al navigatorilor pentru a garanta, inter alia, că sunt implementate corespunzător în Europa și în întreaga lume orientările privind tratamentul navigatorilor în caz de accident maritim, de abandon, de vătămări corporale sau de deces al navigatorilor, precum și permisul de coborâre la uscat” în temeiul Strategiei în domeniul transportului maritim până în 2018¹⁶. Acest fapt ar trebui să facă profesiile în domeniul maritim mai atractive pentru europeni.

Propunerea va contribui la condiții de concurență mai echitabile pentru acei armatori din sectorul transporturilor maritime din Uniunea Europeană care respectă drepturile navigatorilor și care sunt adesea dezavantajați de transportul maritim neconform normelor.

¹⁴ Directiva 2013/38/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 august 2013 de modificare a Directivei 2009/16/CE privind controlul statului portului (JO L 218, 14.8.2013, p. 1).

¹⁵ Directiva (UE) 2015/1794 a Parlamentului European și a Consiliului din 6 octombrie 2015 de modificare a Directivelor 2008/94/CE, 2009/38/CE și 2002/14/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și a Directivelor 98/59/CE și 2001/23/CE ale Consiliului în ceea ce privește navigatorii (JO L 263, 8.10.2015, p. 1).

¹⁶ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – *Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018*, COM(2009) 8 final, secțiunea 3.

Punerea în aplicare a acordului partenerilor sociali prin intermediul legislației UE este, de asemenea, în concordanță cu angajamentul Comisiei de a promova dialogul social interprofesional și cel sectorial, la nivelul UE, așa cum a fost exprimat în declarația comună, „*Un nou început pentru dialogul social*”¹⁷, pe care partenerii sociali din UE, Președinția Consiliului și Comisia l-au semnat la 27 iunie 2016.

Acest acord constituie un exemplu pozitiv al sprijinului pe care partenerii sociali îl oferă Agendei Comisiei pentru o mai bună legislație în efortul de menținere a legislației UE într-o formă actualizată și adecvată scopului¹⁸.

Acordul reflectă de asemenea principiul pilonului european al drepturilor sociale¹⁹ privind dialogul social și implicarea lucrătorilor, care prevede că „*partenerii sociali (...) trebuie încurajați să negocieze și să încheie acorduri colective referitoare la chestiuni relevante pentru ei, cu respectarea autonomiei lor și a dreptului la acțiuni colective. Atunci când este cazul, acordurile încheiate între partenerii sociali trebuie puse în aplicare la nivelul Uniunii și al statelor membre*”. De asemenea, propunerea se înscrie în cadrul altor principii și drepturi specifice recunoscute de pilonul european al drepturilor sociale, cum ar fi *salariile, un mediu de lucru sănătos, sigur și adaptat, protecția datelor și protecția socială*.

În ansamblu, prezenta propunere contribuie de asemenea la introducerea pe deplin a obiectivelor de dezvoltare durabilă în cadrul politic european, în conformitate cu angajamentele făcute în Comunicarea Comisiei „*Următorii pași către un viitor european durabil: Acțiunea europeană pentru durabilitate*”²⁰.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temei juridic

Articolul 155 alineatul (2) constituie temeiul juridic pentru prezenta propunere.

Articolul 155 alineatul (2) din TFUE prevede că „*Acordurile încheiate la nivelul Uniunii sunt puse în aplicare în conformitate cu procedurile și practicile proprii partenerilor sociali și statelor membre sau, în domeniile aflate sub incidența articolului 153, la cererea comună a părților semnatare, printr-o decizie a Consiliului la propunerea Comisiei. Parlamentul European este informat. Consiliul hotărăște în unanimitate în cazul în care acordul în cauză conține una sau mai multe dispoziții referitoare la unul din domeniile pentru care este necesară unanimitatea în temeiul articolului 153 alineatul (2)*”.

Prima modificare a acordului partenerilor sociali privind sistemul de garanție financiară în caz de abandonare a navigatorilor se referă atât la sănătate și siguranță, cât și la condițiile de muncă și, prin urmare, intră sub incidența articolului 153 alineatul (1) litera (a) privind îmbunătățirea, în special, a mediului de muncă, pentru a proteja sănătatea și siguranța lucrătorilor și (b) privind condițiile de muncă.

¹⁷ *Un nou început pentru dialogul social* - Declarația Președinției Consiliului Uniunii Europene, a Comisiei Europene și a partenerilor sociali europeni, 27 iunie 2016.

¹⁸ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, *O mai bună legislație pentru rezultate mai bune – O agendă a UE*, COM(2015) 215 final.

¹⁹ Documentul de lucru al serviciilor Comisiei SWD(2017) 201 final.

²⁰ COM(2016) 739 final.

A doua modificare, privind cerința ca sistemul de garanții financiare să asigure despăgubiri în cazul decesului sau al incapacității pe termen lung a navigatorilor ca urmare a unui accident de muncă, a unei boli profesionale sau a unui risc profesional, face obiectul articolului 153 alineatul (1) litera (c) privind securitatea socială și protecția socială a lucrătorilor.

Având în vedere că acesta este un domeniu pentru care este necesară unanimitatea în temeiul articolului 153 alineatul (2) al doilea paragraf, Consiliul va trebui să decidă în unanimitate.

- **Subsidiaritate**

Prezenta propunere garantează coerența dintre legislația UE și MLC și că amendamentele aduse MLC din 2014 sunt puse în aplicare în mod corespunzător în întreaga UE prin aplicarea Directivei 2013/54/UE privind anumite responsabilități ale statului de pavilion. Acest obiectiv nu poate fi realizat prin intermediul legislației naționale, întrucât modificările legislației UE în vigoare pot fi realizate numai la nivelul UE.

În plus, trebuie să existe o egalitate de tratament în ceea ce privește ansamblul flotei și al porturilor din UE, precum și în ceea ce privește flotele din afara UE. În plus, Consiliul a formulat în Decizia 2014/346/UE a Consiliului faptul că „*O parte dintre normele convenției și modificările se încadrează în sfera de competențe a Uniunii și vizează chestiuni cu privire la care Uniunea a adoptat norme*”.

Propunerea va contribui la aplicarea obligatorie a amendamentelor aduse MLC în același timp și în același mod în toate statele membre. Acest lucru este necesar pentru a asigura condiții echitabile pentru ansamblul flotei și a porturilor din UE. Propunerea poate reduce impactul negativ asupra statelor de port ale UE, întrucât mai puține cazuri ar trebui să intre sub incidența normei A2.5 alineatul (5) litera (a) din anexa la Directiva 2009/13/CE. În temeiul acestui alineat, dacă un armator nu inițiază repatrierea navigatorului, statul de pavilion din UE trebuie să facă acest lucru. Dacă nici statul de pavilion din UE nu inițiază repatrierea, statul din care trebuie să fie repatriați navigatorii sau statul ai cărui resortisanți sunt navigatorii poate iniția repatrierea și poate recupera costurile de la statul de pavilion din UE.

În cazul statelor membre care nu și-au asumat sau care încă nu și-au asumat obligații prin amendamentele respective (statele membre care fie nu au ratificat MLC²¹ până în prezent, fie sunt așteptate în continuare să prezinte o declarație oficială de acceptare²²), o acțiune la nivelul UE ar avea valoarea adăugată a aplicării acordului în cazul armatorilor care le arborează pavilionul și, prin urmare, a îmbunătățirii condițiilor de muncă ale navigatorilor, precum și a protecției sociale a navigatorilor de la bordul navelor respective și a familiilor acestora.

Propunerea are, de asemenea, o valoare adăugată pentru statele membre care au ratificat MLC, în care amendamentele au intrat deja în vigoare și, prin urmare, sunt obligatorii pentru acestea. Propunerea va alinia domeniul de aplicare a amendamentelor din 2014 la domeniul de aplicare a Directivei 2009/13/CE, le va înscrie în domeniul de aplicare a Directivei de punere în aplicare 2013/54/UE privind responsabilitățile statelor de pavilion și în sistemul de supraveghere și de monitorizare al legislației UE, supunându-le în special controlului Curții de Justiție a Uniunii Europene, pe lângă cel al sistemului de supraveghere al Convenției privind munca în domeniul maritim. Această propunere va oferi o mai mare protecție

²¹ Austria, Republica Cehă și Slovacia;

²² România, Portugalia și Estonia.

navigatoarelor și ar trebui să sporească conformitatea statelor membre și a armatorilor cu noile cerințe.

- **Proportionalitate**

Principiul proporționalității este respectat, deoarece domeniul de aplicare al propunerii se limitează strict la transpunerea în legislația UE a normelor minime actualizate cuprinse în amendamentele din 2014 aduse MLC din 2006.

Propunerea lasă statelor membre opțiunile de a menține sau de a stabili norme mai favorabile pentru lucrători și de a ține seama de particularitățile situației lor naționale. În consecință, propunerea lasă loc pentru flexibilitate în ceea ce privește alegerea măsurilor concrete de punere în aplicare.

- **Alegerea instrumentului**

Instrumentul ales este o directivă. Termenul „decizie” de la articolul 155 alineatul (2) din TFUE este folosit în sensul său general, astfel încât instrumentul legislativ poate fi selectat în conformitate cu articolul 288 din TFUE. Este de competența Comisiei să propună cel mai adecvat dintre cele trei instrumente executorii menționate în acel articol (un regulament, o directivă sau o decizie).

Articolul 296 din TFUE stabilește că *„În cazul în care tratatele nu prevăd tipul actului care trebuie adoptat, instituțiile îl aleg de la caz la caz, cu respectarea procedurilor aplicabile și a principiului proporționalității.”*

În speță, Comisia consideră că o directivă reprezintă instrumentul cel mai adecvat, dat fiind faptul că aceasta va modifica o altă directivă (Directiva 2009/13/CE) și întrucât acordul partenerilor sociali include obligații și drepturi care vor trebui să fie transpuse de către statele membre în legislația lor națională.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluări ex post/verificări ale adecvării legislației existente**

Nu s-a efectuat nicio evaluare a Directivei 2009/13/CE în vigoare, întrucât termenul de transpunere a fost 20 august 2014, iar evaluarea conformității transpunerii nu a fost încheiată²³.

- **Consultări cu părțile interesate**

În cazul în care partenerii sociali solicită Comisiei să pună în aplicare acordul lor prin intermediul unei propuneri de decizie a Consiliului în conformitate cu articolul 155 din TFUE, principiile unei mai bune legiferări trebuie să se aplice fără a se aduce atingere rolului și autonomiei pe care TFUE le încredințează acestora, sarcinii Comisiei de a facilita dialogul lor sau necesității transparenței globale.

²³ În prezent, există încă opt proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor deschise pentru necomunicarea măsurilor de transpunere (Grecia, Italia, Letonia, Lituania, Polonia, Portugalia, Slovacia și Slovenia), care sunt în curs de examinare.

Ținând cont de transparența procesului, de faptul că partenerii sociali, părți la prezentul acord, sunt reprezentanți ai angajatorilor și ai lucrătorilor din acest sector și de rolul încredințat partenerilor sociali în temeiul articolului 155 din TFUE, nu au avut loc consultări publice suplimentare²⁴.

- **Evaluarea impactului**

Propunerea va alinia domeniul de aplicare al modificărilor obligatorii ale OIM 2014 la domeniul de aplicare al Directivei 2009/13/CE, ceea ce elimină posibilitatea prevăzută la articolul II alineatul (6) din MLC de a nu aplica anumite detalii din cod, pe care autoritatea competentă le consideră a nu fi rezonabile sau posibile din punct de vedere practic, în cazul navelor cu un tonaj brut mai mic de 200 tone care nu efectuează curse internaționale, în măsura în care subiectul este abordat în mod diferit de măsurile naționale²⁵.

Cu toate acestea, impacturile respective sunt considerate a fi limitate, având în vedere faptul că:

- În conformitate cu baze de date a MLC²⁶, până în prezent, niciunul dintre statele membre care au ratificat convenția și pentru care amendamentele OIM din 2014 au intrat deja în vigoare nu a comunicat către OIM vreo hotărâre la nivel național cu privire la amendamentele OIM din 2014.
- Domeniul de aplicare subiectiv al derogării este foarte limitat, deoarece se aplică numai navelor cu un tonaj brut mai mic de 200 tone care efectuează curse interne.
- Până în prezent, unele state care au ratificat convenția au făcut uz de această derogare, în principal pentru anumite detalii din titlul III din MLC privind cazarea. Întrucât amendamentele OIM din 2014 se referă la protecția drepturilor minime de bază (repatrierea, necesitățile esențiale ale navigatorului inclusiv hrană și cazare și plata drepturilor salariale restante până la 4 luni) și la despăgubiri în cazul celor mai grave incidente care i se pot întâmpla unui navigator din motive de ordin profesional (deces sau incapacitate pe termen lung), va fi dificil să se justifice utilizarea derogării în astfel de cazuri.
- Eventualele derogări naționale nu se pot aplica obligației de a deține documente justificative privind garanția financiară în caz de abandonare, întrucât această obligație se aplică exclusiv navelor obligate să dețină un certificat de muncă în domeniul maritim²⁷. De asemenea, trebuie reamintit

²⁴ http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/tool_7_en.htm.

²⁵ Articolul II alineatul (6): „În cazul în care autoritatea competentă hotărăște că la momentul actual nu ar fi rezonabil sau practic să se aplice anumite detalii ale codului menționate la articolul VI, alineatul (1), unei nave sau unei categorii speciale de nave care arborează pavilionul statului membru, dispozițiile pertinente din cod nu se aplică în măsura în care chestiunea este tratată în mod diferit de legile și reglementările naționale sau de contractele colective de muncă sau de alte măsuri. O astfel de hotărâre se poate face doar în urma consultărilor cu organizațiile de proprietari de nave și cu organizațiile navigatorilor implicate și poate fi efectuată numai în ceea ce privește navele cu un tonaj brut mai mic de 200 tone care nu efectuează curse internaționale.”

²⁶ <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/database-ratification-implementation/lang--en/index.htm>

²⁷ În conformitate cu reglementarea 5.1.3 din MLC, navele obligate să dețină un certificat de muncă în domeniul maritim sunt navele cu (a) un tonaj brut de 500 tone sau mai mare, care efectuează curse

faptul că amendamentele OIM 2014 îmbunătățesc și extind sistemul existent de protecție în cadrul căruia statele membre sunt deja obligate să solicite tuturor navelor care navighează sub pavilionul lor să furnizeze o garanție financiară pentru a acoperi repatrierea și pentru a asigura despăgubiri în cazul decesului sau al unei incapacități pe termen lung, din motive de ordin profesional.

- Condițiile pentru a face uz de derogare (inclusiv obligația de a consulta partenerii sociali) sunt destul de stricte.
- Statele membre au o anumită flexibilitate în monitorizarea punerii în aplicare a noilor cerințe în cazul navelor cu un tonaj brut mai mic de 200 de tone, care nu efectuează curse internaționale în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din Directiva 2013/54/UE, ceea ce permite statelor membre să adapteze, în temeiul articolului II alineatul (6) din MLC, mecanismele de monitorizare, inclusiv inspecțiile, pentru a ține cont de condițiile specifice ale acestor nave.

De asemenea, propunerea va înscrie amendamentele OIM din 2014 în domeniul de aplicare al Directivei 2013/54/UE privind responsabilitățile statelor de pavilion și în sistemul de supraveghere și de monitorizare al legislației UE, supunându-le în special controlului Curții de Justiție a Uniunii Europene, pe lângă cel al sistemului de supraveghere al MLC. Acest lucru ar trebui să permită un grad sporit de conformitate din partea statelor membre și a armatorilor.

Deoarece nu este susceptibilă să aibă un impact economic, social sau de mediu în comparație cu scenariul de referință, această propunere nu a făcut obiectul unei evaluări a impactului²⁸.

Scenariul de bază pornește de la faptul că statele membre ale UE care au ratificat MLC vor pune în aplicare amendamentele din 2014 în măsura în care acestea fie au intrat în vigoare în statele membre respective la 18 ianuarie 2017, fie vor face acest lucru în curând. Prin urmare, în lipsa adoptării acordului partenerilor sociali, este probabil că toate statele membre care au ratificat MLC vor aplica în orice caz amendamentele din 2014 și, prin urmare, vor pune în aplicare sistemele de protecție în caz de abandonare și despăgubirile în caz de deces sau vătămare corporală a navigatorilor și că această punere în aplicare va fi monitorizată de sistemul de supraveghere al OIM. Acest sistem se bazează pe examinarea rapoartelor naționale și pe observarea partenerilor sociali de către două organisme ale OIM (Comitetul de experți pentru aplicarea convențiilor și recomandărilor și Comitetul tripartit al Conferinței Internaționale a Muncii pentru aplicarea convențiilor și recomandărilor). Cu toate acestea, în cazul nepunerii în aplicare a modificărilor, acest sistem nu prevede un mecanism juridic precum cel al Curții de Justiție a Uniunii Europene.

Noile cerințe vor preveni situația regretabilă a navigatorilor care sunt blocați în zone de ancorare sau în port pentru perioade lungi de timp atunci când armatorii își abandonează echipajele fără le a plăti salariile sau fără a repatria navigatorii în țările lor de origine. Numărul marinarilor activi din statele membre maritime ale UE plus Norvegia este estimat la 254 119 de navigatori pentru anul 2010²⁹. În conformitate cu baza de date a OIM privind

internaționale; și (b) navele cu un tonaj brut de 500 tone sau mai mare, care arborează pavilionul unui stat membru și care operează dintr-un port sau între porturi, în altă țară.

²⁸ În conformitate cu orientările pentru o mai bună legiferare (SWD(2015) 111 final), este necesară o evaluare a impactului în cazul inițiativelor care sunt susceptibile să aibă un impact economic, social sau de mediu. A se vedea http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/docs/swd_br_guidelines_ro.pdf.

²⁹ *Study on EU seafarers' employment* (Studiu privind ocuparea forței de muncă în rândul navigatorilor din UE). Raport final. DG MOVE, 2011.

abandonarea navigatorilor, 192 nave comerciale au fost abandonate din 2004, dintre care 21 au fost nave sub pavilion UE. În 2016, 20 de nave comerciale au fost abandonate, din care numai opt cazuri au fost soluționate până la 30 mai 2017. Dintre aceste 20 de nave abandonate în 2016, patru se aflau sub pavilionul UE, cu un număr total de 45 de navigatori abandonați. Unele cazuri nesoluționate de abandon datează din 2006. În trecut, navigatorii abandonați erau adesea reticenți să-și părăsească nava până când aceasta nu era vândută în cadrul unei vânzări judiciare pentru a plăti creanțele restante, inclusiv creanțele legate de neplata salariilor. În prezent, plata unor astfel de creanțe va fi accelerată prin sistemul de garanție financiară. În plus, plata creanțelor neachitate navigatorilor sau familiilor acestora în caz de deces sau incapacitate pe termen lung care decurg din raportul de muncă va fi, de asemenea, accelerată. Acest lucru va contribui la evitarea întârzierilor prelungite în ceea ce privește plățile și a birocrăției procedurale cu care se confruntă frecvent navigatorii sau familiile acestora.

O mai bună protecție pentru toți navigatorii abandonați va fi, de asemenea, în avantajul tuturor autorităților portuare din UE, deoarece aceasta va determina reducerea numărului cazurilor problematice de abandon. În conformitate cu baza de date a OIM privind abandonarea navigatorilor, în 2016, cinci nave comerciale au fost abandonate în porturile UE, cu 58 de navigatori la bord.

Cu toate acestea, în conformitate cu MLC (punctul 13 litera (a) din articolul XV), controlul statului de port din țările care au ratificat convenția și care au acceptat amendamentele se aplică, de asemenea, și țărilor care nu au ratificat convenția, precum și țărilor care au ratificat convenția și pentru care amendamentele nu sunt obligatorii. Aceasta înseamnă că navele arborând pavilionul unor state membre ale UE care au ratificat convenția și pentru care amendamentele din 2014 nu sunt încă obligatorii, precum și navele arborând pavilionul unor state membre ale UE care nu au ratificat convenția vor face obiectul unei inspecții a autorităților portuare din țările care au ratificat convenția, în cazul în care acestea nu îndeplinesc cerințele prevăzute de amendamente.

Având în vedere aceste evoluții preconizate în scenariul de referință, directiva Consiliului nu ar avea, prin urmare, niciun impact semnificativ pentru oricare dintre cele douăzeci și două de state membre care au ratificat convenția și în care amendamentele au intrat deja în vigoare la data de 18 ianuarie 2017 sau vor intra în curând în vigoare, precum și pentru cele trei state membre fără ieșire la mare care nu au ratificat MLC (Austria, Republica Cehă și Slovacia).

Punerea în aplicare a dispozițiilor prezentei propuneri nu va crește costurile de monitorizare pentru statele membre care au ratificat convenția, deoarece acestea trebuie să suporte costurile respective în temeiul ratificării de către acestea a MLC și a amendamentelor aduse acesteia. De asemenea, având în vedere că statele membre care nu au ratificat convenția sunt țări fără ieșire la mare și fără flotă în momentul de față, se preconizează că acestea nu vor suporta costuri de monitorizare ca rezultat al prezentei propuneri.

În ceea ce privește costurile potențiale de monitorizare în cazul navelor cu tonaj brut mai mic de 200 tone care nu efectuează curse internaționale, articolul 3 alineatul (2) din Directiva 2013/54/UE permite statelor membre să își adapteze mecanismele de monitorizare, inclusiv inspecțiile, pentru a ține seama de aceste condiții specifice.

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2011-05-20-seafarers-employment.pdf>

- *Reprezentativitatea partenerilor sociali ai UE în sectorul transportului maritim*

Atunci când evaluează o cerere din partea partenerilor sociali ai UE prin care aceștia solicită implementarea acordului lor în legislația UE în conformitate cu articolul 155 din TFUE, Comisia analizează reprezentativitatea și mandatul acestora în zona vizată de acord. Se asigură, astfel, conformitatea cererii cu dispozițiile din TFUE și faptul că acordul poate conta pe un sprijin larg în rândul celor implicați.

În conformitate cu articolul 1 din Decizia 98/500/CE a Comisiei³⁰, partenerii sociali la nivel european îndeplinesc următoarele criterii:

- (a) aparțin unor sectoare sau categorii specifice și sunt organizați la nivel european;
- (b) constau în organizații care sunt parte integrantă și recunoscută a structurilor de parteneriat social ale statelor membre, au capacitatea de a negocia acorduri și reprezintă mai multe state membre și
- (c) au structuri adecvate care asigură participarea lor eficientă la lucrările comitetelor de dialog (sectorial).

Aceste condiții ar trebui să fie îndeplinite la momentul semnării acordului.

Prezentul acord se referă la condițiile de muncă în transportul maritim, care intră în sfera de competență a Comitetului de dialog social sectorial pentru transportul maritim. Partenerii sociali din cadrul comitetului sunt Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA), reprezentând patronatele, și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF), reprezentând lucrătorii.

La 30 iunie 2016, Fundația Europeană pentru Îmbunătățirea Condițiilor de Viață și de Muncă (Eurofound) a publicat un studiu care analizează reprezentativitatea ETF și ECSA ca organizații ale partenerilor sociali din transportul maritim la nivelul UE³¹.

Cu excepția țărilor fără ieșire la mare (Austria, Republica Cehă, Ungaria și Slovacia) și a Bulgariei, Letoniei, României și Poloniei, ECSA³² are membri în toate statele membre ale UE (precum și în Norvegia)³³.³⁴ Deși un număr semnificativ de navigatori provin din Polonia, există doar un număr foarte redus de companii ale armatorilor în Polonia, iar în Letonia nu există organizații patronale la nivel de sector. Aceasta înseamnă că singurele state membre în care ECSA ar putea să își extindă în mod realist afilierea ar fi Bulgaria și România.

³⁰ Decizia 98/500/CE a Comisiei din 20 mai 1998 privind înființarea Comitetelor de Dialog Sectorial care să promoveze dialogul între partenerii sociali la nivel european (JO L 225, 12.8.1998, p. 27–28)

³¹ <https://www.eurofound.europa.eu/observatories/eurwork/comparative-information/representativeness-of-the-european-social-partner-organisations-maritime-transport>.

³² ECSA este asociația profesională care reprezintă asociațiile naționale de armatori din UE și Norvegia. Potrivit site-ului său web, ECSA reprezintă aproape 99 % din flota Spațiului Economic European și aproximativ 20 % din flota mondială.

³³ În Bulgaria, organizația patronală la nivel de sector, BSA, a fost afiliată la ECSA din 2007 până în 2012, iar apoi și-a anulat afilierea.

³⁴ Austria, Ungaria și Slovacia au fost excluse din studiu din cauza lipsei unor activități în acest sector. În ciuda existenței unor activități (limitate) legate de sector în Republica Cehă, în această țară nu au fost identificate organizații patronale în cadrul sectorului.

Din partea salariaților, ETF are 56 de organizații afiliate din 25 state membre, reprezentând 64 % din totalul sindicatelor cu activități care au legătură cu sectorul. Cincizeci și două din aceste organizații afiliate se implică în negocierile colective din cadrul sectorului. ETF are organizații afiliate relevante pentru sector în toate statele membre cu activități care au legătură cu sectorul, în conformitate cu studiul Eurofound.

Acest lucru conduce la concluzia că – în funcție de apartenența lor – partenerii sociali care au semnat acordul sunt principalele organizații ale partenerilor sociali la nivel european în cadrul sectorului, că ele sunt reprezentative pentru sector și că, prin urmare, ele sunt autorizate să solicite Comisiei să pună în aplicare acordul, în conformitate cu articolul 155 din TFUE.

- *Legalitatea clauzelor*

Comisia a examinat legalitatea acordului. Comisia a analizat fiecare clauză și nu a descoperit niciuna care să contravină legislației Uniunii. Obligațiile care ar fi impuse statelor membre nu reies direct din acordul dintre partenerii sociali, ci ar rezulta din punerea sa în aplicare prin intermediul unei decizii sau directive a Consiliului. Domeniul de aplicare și conținutul acordului se înscriu în continuare în domeniile enumerate la articolul 153 alineatul (1) din TFUE astfel cum se menționează la secțiunea 2.

Acordul cuprinde două seturi de modificări ale anexei la Directiva 2009/13/CE care nu vor afecta actuala clauză de menținere a nivelului de protecție prevăzută la articolul 3 din directivă.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Prezenta propunere pune în aplicare un acord între partenerii sociali. În astfel de cazuri, Comisia nu poate modifica textul acordului, ci are doar posibilitatea de a accepta sau respinge acest text³⁵.

Majoritatea dispozițiilor acordului partenerilor sociali și amendamentele aduse MLC din 2014 nu stabilesc nicio distincție între lucrătorii din IMM-uri și alți lucrători. Ele se aplică tuturor navelor angajate în mod obișnuit în activități comerciale, altele decât navele angajate în pescuit sau activități similare și navele tradiționale cum sunt dhow-urile și joncile. Directiva 2013/54/UE permite statelor membre să adapteze mecanismele de monitorizare la condițiile specifice ale navelor cu un tonaj brut mai mic de 200 tone care nu efectuează curse internaționale.

Acordul și amendamentele aduse MLC din 2014 sunt mai puțin stricte pentru IMM-uri în ceea ce privește obligația de a deține la bord documente justificative privind garanția financiară în vederea asistării navigatorilor în cazul abandonării navei. Această obligație se aplică doar navelor care sunt obligate să dețină un certificat de muncă în domeniul maritim în conformitate cu legislația națională sau cărora li se solicită acest lucru. În conformitate cu reglementarea 5.1.3 din codul MLC, navele cu un tonaj brut de 500 tone sau mai mare care efectuează curse internaționale sau curse între porturi străine, împreună cu navele de dimensiuni mai mici acolo unde armatorul solicită acest lucru, sunt obligate să dețină un certificat de muncă în domeniul maritim.

³⁵ http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/tool_7_ro.htm.

- **Drepturile fundamentale**

Obiectivele prezentei propuneri sunt în conformitate cu Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, în special dreptul protejat în temeiul articolului 31 privind condiții de muncă corecte și echitabile, care prevede că „*orice lucrător are dreptul la condiții de muncă care să respecte sănătatea, securitatea și demnitatea sa*”.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu are implicații pentru bugetul UE.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare**

Comisia va monitoriza punerea în aplicare a Directivei de punere în aplicare a acordului.

Directiva 2009/13/CE nu conține cerințe de evaluare sau cerințe de raportare. Astfel de cerințe nu sunt prevăzute de prezenta directivă de modificare a Directivei 2009/13/CE.

- **Documente explicative (în cazul directivelor)**

Nu sunt necesare documente explicative în acest caz.

- **Spațiul Economic European**

Propunerea vizează o problemă relevantă pentru Spațiul Economic European și ar trebui, prin urmare, să fie aplicabilă în SEE.

- **Explicații detaliate referitoare la prevederile specifice ale propunerii**

Articolul 1

Acest articol face obligatoriu acordul încheiat între partenerii sociali.

Articolul 2

Acest articol include modificările aduse Directivei 2009/13/CE.

(1) Paragraful 1 introduce o modificare necesară a numerotării.

(2) Paragraful 2 inserează o nouă normă A2.5.2 privind „Garanția financiară” cu 14 puncte.

– *Punctul 1* prevede scopul normei propuse.

– *Punctul 2* definește noțiunea de abandonare care dă dreptul la sprijin din partea unui sistem de garanție financiară:

(a) când nu se acoperă costul repatrierii navigatorului [deja recunoscut de reglementarea 2.5 alineatul (2) din anexa la Directiva 2009/13/CE];

(b) lipsa de întreținere și asistență (precizate la punctul 5);

(c) orice altă situație care implică ruperea unilaterală de către armator a legăturilor cu navigatorul, inclusiv prin neachitarea salariilor contractuale pentru o perioadă de cel puțin două luni.

Literele (b) și (c) extind obligația de a asigura un sistem de garanție financiară care să acopere două situații noi de abandonare.

- *Punctul 3 stabilește obligația unui stat membru, în calitate de stat de pavilion, de a se asigura că se instituie un sistem de garanție financiară pentru navele care arborează pavilionul său. Acest sistem poate lua diverse forme care sunt stabilite de către statul membru după consultarea organizațiilor armatorilor și ale navigatorilor în cauză.*
- *Punctul 4 stabilește criteriile pentru sistemul de garanție financiară adoptat de statul de pavilion, inclusiv necesitatea de a asigura navigatorilor abandonați acces direct, acoperire suficientă și asistență financiară rapidă.*
- *Punctul 5 oferă detalii de fond asupra noțiunii „întreținerea și asistența necesare” prevăzute la alineatul 2 litera (b).*
- *Punctul 6 stabilește cerințe privind deținerea la bord a documentelor justificative privind garanția financiară pentru navele care sunt obligate să dețină un certificat de muncă în domeniul maritim în conformitate cu legislația națională sau căroră li se solicită acest lucru.*
- *Punctul 7 enumeră informațiile care trebuie să figureze în documentele justificative. Aceste informații trebuie redactate în limba engleză sau trebuie să fie însoțite de o traducere în limba engleză.*
- *Punctul 8 stabilește cerința referitoare la asistență financiară rapidă (a se vedea punctul 4).*
- *Punctele 9 și 10, privind criteriile de „acoperire suficientă” propuse la punctul 4 stabilesc detaliile și domeniul de aplicare al asistenței care urmează să fie furnizată în cadrul sistemului de garanție financiară. Punctul 9 se referă la reglementarea 2.5 din anexa la Directiva 2009/13/CE cu privire la repatriere. Aceasta limitează la patru luni acoperirea salariilor restante și a altor drepturi. Punctul 10 oferă detalii privind acoperirea costurilor de repatriere în caz de abandonare.*
- *Punctul 11 prevede obligația pentru furnizorul garanției financiare de a transmite autorității competente a statului de pavilion o înștiințare prealabilă de cel puțin 30 de zile în caz de anulare a garanției financiare.*
- *Punctul 12 reglementează subrogarea drepturilor pentru un furnizor al asigurării sau al unei alte forme de garanție financiară.*
- *Punctul 13 indică faptul că această normă nu aduce atingere dreptului asiguratorului sau al furnizorului de garanții financiare de a face apel la o cale de atac împotriva unei părți terțe.*
- *Punctul 14 indică faptul că drepturile prevăzute de norma propusă nu aduc atingere niciunor alte drepturi, cereri sau căi de atac. În plus, acesta permite adoptarea de dispoziții pentru deducerea sumelor primite în conformitate cu această normă din alte surse, și care decurg din drepturile, cererile sau căile de atac care pot da naștere unei despăgubiri în temeiul acestei norme.*

(3) Paragraful 3 propune modificarea actualei numerotări a normei A4.2, care devine norma A4.2.1. Acesta adaugă șapte puncte noi (de la 8 la 14) la norma renumerotată A4.2.1. El se

bazează pe cerințele existente în norma A4.2, punctul 1 litera (b). În conformitate cu această cerință, armatorii trebuie să ofere garanții financiare pentru a asigura despăgubirea în caz de deces sau al unei incapacități pe termen lung a navigatorilor ca urmare a unui accident de muncă, a unei boli profesionale sau a unui risc profesional.

- *Punctul 8* prevede la literele (a) - (e) cerințele minime privind sistemul de garanție financiară care trebuie incluse în legile și reglementările naționale în vederea asigurării despăgubirilor, în conformitate cu alineatul 1 litera (b) din norma în vigoare A4.2 pentru cererile contractuale existente (astfel cum sunt definite la alineatul 1 din noua normă propusă A4.2.2). Printre acestea se numără cerința privind plata integrală fără întârziere, cu efectuarea de plăți provizorii în cazurile în care despăgubirile integrale sunt dificil de evaluat.
- *Punctele 9 și 10* se referă la cerințele de notificare pentru navigatori, cât și pentru statele de pavilion în cazul în care garanția financiară a unui armator este anulată sau expiră.
- *Punctul 11* prevede ca navele să transporte la bord documente justificative privind garanția financiară emise de către furnizorul garanției financiare.
- *Punctul 12* prevede obligația pentru furnizorul garanției financiare de a transmite autorității competente a statului de pavilion o înștiințare prealabilă de cel puțin 30 de zile în caz de anulare a garanției financiare.
- *Punctul 13* stabilește cerința ca garanția financiară să prevadă plata tuturor cererilor contractuale acoperite de aceasta și care apar pe parcursul perioadei de valabilitate a documentului.
- *Punctul 14* enumeră informațiile solicitate în documentele justificative privind garanția financiară. Acesta stabilește, de asemenea, cerința ca documentul să fie redactat sau tradus în limba engleză.

(4) Paragraful 4 inserează o nouă normă A4.2.2 privind „Tratamentul cererilor contractuale” cuprinzând trei puncte.

- *Punctul 1* clarifică semnificația noțiunii de „cereri contractuale”, astfel cum este prevăzută la punctul 8, în Norma A4.2 (renumerotată ca A4.2.1).
- *Punctul 2* prezintă diversele forme pe care le poate lua sistemul de garanție financiară care asigură despăgubirea în caz de deces sau incapacitate pe termen lung din motive de ordin profesional, care urmează să fie hotărâte de către statul membru în urma consultării organizațiilor relevante ale armatorilor și ale navigatorilor.
- *Punctul 3* prevede punerea în aplicare a unor măsuri pentru primirea, prelucrarea și soluționarea imparțială a cererilor contractuale referitoare la despăgubirile menționate la norma A4.2 (care devine A4.2.1 prin renumerotare), prin intermediul unor proceduri rapide și echitabile.

Propunere de

DIRECTIVĂ A CONSILIULUI

de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) de modificare a Directivei 2009/13/CE a Consiliului în conformitate cu amendamentele din 2014 la Convenția privind munca din domeniul maritim din 2006, astfel cum au fost aprobate de Conferința Internațională a Muncii la 11 iunie 2014

(Text cu relevanță pentru SEE)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 155 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Patronatul și sindicatele („partenerii sociali”) pot, în conformitate cu articolul 155 alineatul (2) din TFUE, să solicite împreună ca acordurile încheiate de aceștia la nivelul Uniunii să fie puse în aplicare printr-o decizie a Consiliului, la propunerea Comisiei.
- (2) Directiva 2009/13/CE a Consiliului³⁶ a pus în aplicare acordul încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF), pentru a integra dispozițiile Convenției privind munca în domeniul maritim din 2006 (MLC) a Organizației Internaționale a Muncii (OIM) în legislația UE, în vederea actualizării legislației europene în vigoare cu acele norme ale Convenției care erau mai favorabile pentru navigatori. Ea a vizat îmbunătățirea condițiilor de muncă ale navigatorilor, în special în ceea ce privește contractele de muncă, orele de lucru, repatrierea, dezvoltarea competențelor și a carierelor, cazarea și activitățile recreative, alimentele și serviciile de catering, protecția sănătății și a securității, îngrijirea medicală și procedurile legate de plângeri.
- (3) În urma reuniunilor experților internaționali, OIM a lansat un proces de modificare a convenției pentru a aborda preocupările referitoare la abandonarea navigatorilor și la garanția financiară, pe de o parte, și cele referitoare la cererile de despăgubire legate de cazurile de deces sau de incapacitate pe termen lung a navigatorilor, pe de altă parte. Comitetul tripartit special instituit în temeiul MLC a adoptat două amendamente cu privire la aceste chestiuni în cadrul reuniunii sale din 7 - 11 aprilie 2014. O parte dintre normele introduse de amendamente intrau în sfera de competență a Uniunii Europene și se refereau la aspecte în privința cărora Uniunea adoptase norme, în

³⁶ 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 (JO L 124, 20.5.2009, p. 30).

special în sfera politicii sociale și a transporturilor. Prin urmare, la 26 mai 2014, Consiliul a adoptat o Decizie (2014/346/UE)³⁷ privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 103-a sesiuni a Conferinței Internaționale a Muncii. Această poziție a fost exprimată pentru susținerea aprobării modificărilor codului MLC.

- (4) Amendamentele au fost aprobate de Conferința Internațională a Muncii în cadrul celei de a 103-a sesiuni de la Geneva la 11 iunie 2014 și au intrat în vigoare la 18 ianuarie 2017. Acestea se referă la instituirea unui sistem eficient de garanție financiară pentru (i) a proteja drepturile navigatorilor în caz de abandonare, și (ii) a acorda despăgubiri pentru cererile contractuale în caz de deces sau incapacitate pe termen lung a navigatorilor ca urmare a unui accident de muncă, a unei boli profesionale sau a unui risc profesional. Ele îmbunătățesc și optimizează sistemul existent de protecție a navigatorilor, inclusiv obligația de a deține documente justificative privind sistemul de garanție financiară la bordul navelor și de a extinde sistemul astfel încât să acopere două situații noi de abandonare. (Aceste situații se referă la cazurile în care navigatorii au fost lăsați fără întreținerea și asistența necesare sau când armatorul a rupt în mod unilateral legăturile sale cu navigatorul, inclusiv prin neachitarea salariilor contractuale pentru o perioadă de cel puțin două luni.)
- (5) La 5 decembrie 2016, partenerii sociali din sectorul transportului maritim, Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) au încheiat un acord de modificare a Directivei 2009/13/CE, pentru a asigura armonizarea acesteia cu amendamentele din 2014 la MLC din 2006. La 12 decembrie 2016, aceștia au solicitat Comisiei să prezinte o propunere de directivă a Consiliului, în temeiul articolului 155 alineatul (2) din TFUE, care să pună în aplicare acordul lor.
- (6) Acordul partenerilor sociali reproduce conținutul tuturor dispozițiilor obligatorii ale amendamentelor din 2014 ale MLC. Primul amendament, privind sistemul de garanție financiară în caz de abandonare a navigatorilor, se referă atât la sănătate și securitate, cât și la condițiile de muncă și, prin urmare, intră sub incidența articolului 153 alineatul (1) litera (a) și (b) din TFUE. Al doilea amendament, privind cerințele sistemului de garanții financiare pentru a asigura despăgubirea în cazul decesului sau al unei incapacități pe termen lung a navigatorilor ca urmare a unui accident de muncă, a unei boli profesionale sau a unui risc profesional, face obiectul articolului 153 alineatul (1) litera (c) privind securitatea socială și protecția socială a lucrătorilor. Prin urmare, acordul se referă la domenii aflate sub incidența articolul 153 din TFUE și poate fi pus în aplicare printr-o decizie a Consiliului la propunerea Comisiei, în conformitate cu articolul 155 alineatul (2). În sensul articolului 288 din tratat, instrumentul adecvat pentru punerea în aplicare a acordului este o directivă.
- (7) Conform Comunicării sale din 20 mai 1998³⁸ privind adaptarea și promovarea dialogului social la nivel comunitar, Comisia a evaluat reprezentativitatea părților semnatare și legalitatea fiecărei clauze din acord.
- (8) Acordul dintre partenerii sociali din 5 decembrie 2016 modifică acordul din 19 mai 2008 încheiat între ECSA și ETF cu privire la MLC, anexat la Directiva 2009/13/CE,

³⁷ Decizia 2014/346/EU a Consiliului din 26 mai 2014 privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 103-a sesiuni a Conferinței Internaționale a Muncii cu privire la modificările codului Convenției privind munca în domeniul maritim (JO L 172, 12.6.2014, p. 28).

³⁸ COM(1998) 322 final.

și încorporează în directivă amendamentele OIM din 2014 la Convenția privind munca în domeniul maritim, pentru a îmbunătăți condițiile de muncă, sănătatea și securitatea, precum și protecția socială a navigatorilor de la bordul navelor care arborează pavilionul unui stat membru al Uniunii Europene.

- (9) Prin modificarea Directivei 2009/13/CE, acordul dintre partenerii sociali din 5 decembrie 2016 va înscrie dispozițiile obligatorii ale amendamentelor OIM aduse MLC din 2014 în domeniul de aplicare a Directivei 2013/54/UE privind responsabilitățile statelor de pavilion și al sistemului de supraveghere și de monitorizare a legislației UE, supunându-le în special controlului Curții de Justiție a Uniunii Europene, pe lângă cel al sistemului de supraveghere al Convenției privind munca în domeniul maritim. Acest lucru ar trebui să permită o mai bună respectare a cerințelor de către statele membre și de către armatori.
- (10) Fără a aduce atingere dispozițiilor acordului privind acțiunile subsecvente și revizuirea de către partenerii sociali la nivelul Uniunii, Comisia Europeană va monitoriza punerea în aplicare a prezentei directive și a acordului.
- (11) Statele membre pot încredința partenerilor sociali punerea în aplicare a prezentei directive, atunci când partenerii sociali solicită în comun acest lucru și atât timp cât statele membre iau măsurile necesare care să le permită să garanteze în orice moment obținerea rezultatelor urmărite prin prezenta directivă.
- (12) Comisia a informat Parlamentul European, în conformitate cu articolul 155 alineatul (2) din TFUE, prin transmiterea textului propunerii sale de directivă conținând acordul.
- (13) Prezenta directivă respectă drepturile și principiile fundamentale recunoscute în Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene și, în special articolul 31.
- (14) Prezenta directivă este menită să îmbunătățească condițiile de muncă, sănătatea și securitatea, precum și protecția socială a lucrătorilor în sectorul transportului maritim, sector predominant transfrontalier și care funcționează sub pavilioane ale unor state membre diferite. Deoarece obiectivele sale nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, dar pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea Europeană poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 alineatul (3) din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul 5 alineatul (4) din Tratatul privind Uniunea Europeană, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Prezenta directivă pune în aplicare acordul încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) la 5 decembrie 2016 prin modificarea Directivei 2009/13/CE a Consiliului în conformitate cu amendamentele din 2014 la Convenția privind munca din domeniul maritim din 2006, astfel cum au fost aprobate de Conferința Internațională a Muncii la 11 iunie 2014.

Articolul 2

În conformitate cu acordul dintre ECSA și ETF încheiat la 5 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2009/13/CE a Consiliului pentru a o alinia la amendamentele din 2014 la Convenția

privind munca din domeniul maritim din 2006, astfel cum au fost aprobate de Conferința Internațională a Muncii,

în cadrul celei de a 103-a sesiuni de la Geneva la 11 iunie 2014, anexa la Directiva 2009/13/CE a Consiliului se modifică după cum urmează:

(1) în titlul „Norma A2.5 – Repatriere”, „A2.5” se înlocuiește cu „A2.5.1”.

(2) se inserează următoarea normă A2.5.2:

„Norma A2.5.2 - Garanție financiară

1. În punerea în aplicare a reglementării 2.5 alineatul (2), prezenta normă stabilește cerințe pentru a asigura instituirea unui sistem rapid și eficace de garanție financiară în vederea asistării navigatorilor în cazul abandonării lor.

2. În sensul prezentei norme, se consideră că un navigator a fost abandonat atunci când, prin încălcarea cerințelor prezentului acord sau a termenilor contractului de muncă al navigatorilor, armatorul:

(a) nu acoperă costul repatrierii navigatorului; sau

(b) a lăsat navigatorul fără întreținerea și asistența necesare; sau

(c) a rupt în alt mod și unilateral legăturile sale cu navigatorul, inclusiv prin neachitarea salariilor contractuale pentru o perioadă de cel puțin două luni.

3. Fiecare stat membru se asigură că, pentru navele care arborează pavilionul său, se instituie un sistem de garanție financiară care îndeplinește cerințele din prezenta normă. Sistemul de garanție financiară poate lua forma unui sistem de securitate socială, a unei asigurări sau a unui fond național sau a altor măsuri similare. Forma acestuia este stabilită de către statul membru după consultarea organizațiilor armatorilor și ale navigatorilor în cauză.

4. Sistemul de garanție financiară furnizează acces direct, acoperire suficientă și asistență financiară rapidă, în conformitate cu prezenta normă, oricărui navigator abandonat la bordul unei nave care arborează pavilionul statului membru.

5. În sensul alineatului (2) litera (b) din prezenta normă, întreținerea și asistența necesare acordate navigatorilor includ: hrană adecvată, cazare, provizii de apă potabilă, combustibil esențial pentru a supraviețui la bordul navei și asistența medicală necesară.

6. Fiecare stat membru solicită ca navele care arborează pavilionul său și care sunt obligate să dețină un certificat de muncă în domeniul maritim, în conformitate cu legislația națională sau dețin un astfel de certificat la cererea armatorului, să dețină la bord un certificat sau alte documente justificative privind garanția financiară eliberate de către furnizorul garanției financiare. O copie este plasată la bord într-un loc sigur la care navigatorii au acces. În cazul în care mai mulți furnizori de garanții financiare furnizează acoperire, documentul pus la dispoziție de fiecare furnizor este deținut la bord.

7. Certificatul sau alte documente justificative privind garanția financiară sunt redactate în limba engleză sau sunt însoțite de o traducere în limba engleză și conțin următoarele informații:

- (a) denumirea navei;
- (b) portul de înmatriculare al navei;
- (c) indicativul de apel al navei;
- (d) numărul OMI al navei;
- (e) numele și adresa furnizorului sau furnizorilor garanției financiare;
- (f) datele de contact ale persoanelor sau ale entității responsabile cu prelucrarea cererilor de asistență din partea navigatorilor;
- (g) numele armatorului;
- (h) perioada de valabilitate a garanției financiare; precum și
- (i) o atestare din partea furnizorului garanției financiare a faptului că garanția financiară îndeplinește cerințele prevăzute în prezenta normă A2.5.2.

8. Asistența furnizată de sistemul de garanție financiară este acordată prompt, la solicitarea prezentată de către navigatorul în cauză sau reprezentantul numit al acestuia și este susținută de motivarea necesară a acestui drept, în conformitate cu alineatul (2) din prezenta normă.

9. Având în vedere reglementarea 2.5, asistența furnizată de sistemul de garanție financiară este suficientă pentru a acoperi următoarele elemente:

- (a) salariile restante și alte drepturi datorate de armator navigatorului în temeiul contractului de muncă, al contractului colectiv de muncă relevant sau al legislației naționale a statului de pavilion, limitate la patru luni pentru oricare astfel de salarii restante și la patru luni pentru oricare astfel de drepturi restante;
- (b) toate cheltuielile suportate în mod rezonabil de navigator, inclusiv costul repatrierii menționat la alineatul (10) din prezenta normă; precum și
- (c) necesitățile esențiale ale navigatorului, inclusiv: hrană adecvată, haine, dacă sunt necesare, cazare, provizii de apă potabilă, combustibil esențial pentru a supraviețui la bordul navei, asistența medicală necesară și orice alte costuri sau cheltuieli rezonabile care apar ca urmare a actului sau omisiunii care constituie abandonarea până la sosirea navigatorului la domiciliu.

10. Costul repatrierii acoperă călătoria cu mijloace adecvate și rapide, în mod normal pe cale aeriană, și include asigurarea cazării și a mesei navigatorului din momentul în care părăsește nava până la sosirea la domiciliu, asistența medicală necesară, transferul și transportul bunurilor personale și oricare alte costuri și cheltuieli rezonabile care apar ca urmare a abandonării.

11. Garanția financiară nu încetează înainte de expirarea perioadei de valabilitate a garanției financiare decât dacă furnizorul garanției financiare transmite autorității competente a statului de pavilion o înștiințare prealabilă de cel puțin 30 de zile.

12. În cazul în care furnizorul asigurării sau al unei alte forme de garanție financiară a efectuat plăți către oricare navigator în conformitate cu prezenta normă, el dobândește prin subrogare, atribuire sau în alt mod, până la acoperirea cuantumului pe care l-a plătit și în conformitate cu legislația aplicabilă, drepturile de care ar fi beneficiat navigatorul.

13. Nicio dispoziție a prezentei norme nu aduce atingere dreptului asiguratorului sau al furnizorului de garanții financiare de a face apel la o cale de atac împotriva unei părți terțe.

14. Dispozițiile prezentei norme nu sunt menite să fie exclusive sau să prejudicieze oricare alte drepturi, cereri sau căi de atac care ar putea fi, de asemenea, disponibile pentru a despăgubi navigatorii care sunt abandonați. Legile și reglementările naționale pot prevedea faptul că orice sumă de plătit în temeiul prezentei norme poate fi dedusă din sumele primite din alte surse și care decurg din drepturile, cererile sau căile de atac care pot da naștere unei despăgubiri în temeiul prezentei norme.”

(3) în titlul „Norma A4.2 – Răspunderea armatorilor”, „A4.2” se înlocuiește cu „A4.2.1” și se adaugă următoarele alineate:

„8. Legile și reglementările naționale prevăd faptul că sistemul de garanție financiară destinat asigurării despăgubirilor, în conformitate cu alineatul (1) litera (b) din prezenta normă, pentru cererile contractuale definite la norma A4.2.2 trebuie să îndeplinească următoarele cerințe minime:

(a) despăgubirile contractuale, atunci când acestea sunt stabilite în contractul de muncă al navigatorului și fără a aduce atingere literei (c) de la prezentul alineat, sunt achitate integral și fără întârziere;

(b) nu trebuie să existe presiuni în vederea acceptării unei plăți mai mici decât suma contractuală;

(c) în cazul în care natura incapacității pe termen lung a unui navigator face dificilă evaluarea despăgubirilor integrale la care ar putea avea dreptul navigatorul respectiv, se efectuează o plată sau plăți interimare către navigator astfel încât să se evite ca acesta să se găsească, în mod nejustificat, într-o situație dificilă;

(d) în conformitate cu reglementarea 4.2 alineatul (2), navigatorul primește plata fără a se aduce atingere celorlalte drepturi legale, însă o astfel de plată poate fi dedusă de către armator din eventualele despăgubiri rezultate din oricare altă cerere formulată de navigator împotriva armatorului și decurgând din același incident; și

(e) cererea de despăgubire contractuală poate fi înaintată direct de către navigatorul în cauză, de o rudă apropiată, de un reprezentant al navigatorului sau de beneficiarul desemnat.

9. Legile și reglementările naționale trebuie să garanteze faptul că navigatorii primesc o înștiințare prealabilă în cazul în care garanția financiară a unui armator urmează să fie anulată sau să expire.

10. Legile și reglementările naționale trebuie să garanteze faptul că autoritatea competentă a statului de pavilion este înștiințată de furnizorul garanției în cazul în care

garanția financiară a unui armator este anulată sau expiră.

11. Fiecare stat membru solicită ca navele care arborează pavilionul său să dețină la bord un certificat sau alte documente justificative privind garanția financiară eliberate de furnizorul garanției financiare. O copie este plasată la bord într-un loc sigur la care navigatorii au acces. În cazul în care mai mulți furnizori de garanții financiare furnizează acoperire, documentul furnizat de fiecare furnizor este deținut la bord.

12. Garanția financiară nu încetează înainte de expirarea perioadei de valabilitate a garanției financiare decât dacă furnizorul garanției financiare transmite autorității competente a statului de pavilion o înștiințare prealabilă de cel puțin 30 de zile.

13. Garanția financiară prevede plata tuturor cererilor contractuale acoperite de aceasta care apar pe parcursul perioadei de valabilitate a documentului.

14. Certificatul sau alte documente justificative privind garanția financiară sunt redactate în limba engleză sau sunt însoțite de o traducere în limba engleză și conțin următoarele informații:

- (a) denumirea navei;
- (b) portul de înmatriculare al navei;
- (c) indicativul de apel al navei;
- (d) numărul OMI al navei;
- (e) numele și adresa furnizorului sau furnizorilor garanției financiare;
- (f) datele de contact ale persoanelor sau ale entității responsabile cu prelucrarea cererilor contractuale din partea navigatorilor;
- (g) numele armatorului;
- (h) perioada de valabilitate a garanției financiare; precum și
- (i) o atestare din partea furnizorului garanției financiare a faptului că garanția financiară îndeplinește cerințele prevăzute în norma A4.2.1.”

(4) se inserează următoarea normă A4.2.2:

„Norma A4.2.2 - Tratamentul cererilor contractuale

1. În sensul normei A4.2.1 alineatul (8) și al prezentei norme, termenul de „cerere contractuală” înseamnă orice cerere referitoare la decesul sau incapacitatea pe termen lung a navigatorilor ca urmare a unui accident de muncă, a unei boli profesionale sau a unui risc profesional, astfel cum prevede legislația națională, contractul de muncă al navigatorilor sau contractul colectiv.

2. Sistemul de garanție financiară, prevăzut la norma A4.2.1 alineatul (1) litera (b), poate lua forma unui sistem de securitate socială, a unei asigurări ori a unui fond sau a altor

măsuri similare. Forma acestuia este stabilită de către statul membru după consultarea organizațiilor armatorilor și ale navigatorilor în cauză.

3. Legile și reglementările naționale garantează faptul că au fost adoptate măsuri eficiente pentru primirea, prelucrarea și soluționarea în mod imparțial a cererilor contractuale referitoare la despăgubirile menționate la norma A4.2.1 alineatul (8), prin proceduri rapide și echitabile.”

Articolul 3

1. Statele membre pun în aplicare actele legislative și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive în cel mult doi ani de la intrarea sa în vigoare. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor dispoziții.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

2. Statele membre comunică Comisiei textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 4

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 5

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu

Președintele