

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**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 139 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei,

întrucât:

- (1) În conformitate cu articolul 139 alineatul (2) din tratat, patronatul și sindicatele, denumiți în continuare „partenerii sociali”, pot să solicite împreună ca acordurile încheiate de aceștia la nivel comunitar să fie puse în aplicare printr-o decizie a Consiliului, la propunerea Comisiei.
- (2) La 23 februarie 2006, Organizația Internațională a Muncii a adoptat Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim, cu scopul de a crea un instrument unic, coerent, care să reunească în măsura posibilului toate normele actualizate prevăzute de recomandările și convențiile existente privind munca în domeniul maritim, precum și principiile fundamentale existente în alte convenții internaționale din domeniul muncii.
- (3) În conformitate cu articolul 138 alineatul (2) din tratat, Comisia a consultat patronatul și sindicatele cu privire la oportunitatea lărgirii *acquis*-ului comunitar existent prin adaptarea, consolidarea sau suplimentarea acestuia în conformitate cu Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim.
- (4) La 29 septembrie 2006, Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) au informat Comisia cu privire la dorința lor de a începe negocierile, în conformitate cu articolul 138 alineatul (4) din tratat.
- (5) La 19 mai 2008, organizațiile menționate au încheiat un acord cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim, denumit în continuare „acordul”, cu scopul de a contribui la crearea unor condiții egale la nivel global în întreaga industrie maritimă. Acordul respectiv și anexa la acesta conțin o cerere comună prin care Comisia este invitată să pună în aplicare acordul și anexa printr-o decizie a Consiliului la propunerea Comisiei, în conformitate cu articolul 139 alineatul (2) din tratat.
- (6) Acordul se aplică navigatorilor la bordul navelor înregistrate într-un stat membru și/sau arborând pavilionul unui stat membru.
- (7) Acordul modifică Acordul european privind organizarea timpului de lucru al navigatorilor, încheiat la Bruxelles la 30 septembrie 1998, între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Sindicatelor Lucrătorilor din Transporturi din Uniunea Europeană (FST).
- (8) În sensul articolului 249 din tratat, instrumentul adecvat pentru punerea în aplicare a acordului este directiva.
- (9) Acordul va intra în vigoare concomitent cu Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim, iar partenerii sociali doresc ca măsurile naționale de punere în aplicare a prezentei directive să nu intre în vigoare înaintea datei de intrare în vigoare a convenției respective.
- (10) În privința oricăror termeni utilizați în acord și care nu sunt definiți în mod expres în cadrul acestuia, prezenta directivă lasă statelor membre libertatea de a defini termenii respectivi în conformitate cu legislațiile și practicile naționale, așa cum este cazul altor directive de politică socială care utilizează termeni similari, cu condiția ca acele definiții să respecte conținutul acordului.
- (11) Comisia a redactat propunerea sa de directivă, conform Comunicării sale din 20 mai 1998 privind adaptarea și promovarea dialogului social la nivel comunitar, luând în considerare reprezentativitatea părților semnatare și legalitatea fiecărei clauze din acord.
- (12) Statele membre pot încredința patronatelor și sindicatelor, la cererea comună a acestora, punerea în aplicare a prezentei directive, cu condiția ca statele membre să adopte orice dispoziție necesară care să le permită să garanteze în orice moment obținerea rezultatelor impuse de prezenta directivă.
- (13) Dispozițiile prezentei directive ar trebui să se aplice fără a aduce atingere altor dispoziții comunitare, în special celor incluse în legislația comunitară, care sunt mai detaliate și/sau care acordă navigatorilor un nivel mai înalt de protecție.

- (14) Ar trebui să se asigure respectarea principiului general privind răspunderea angajatorului, prevăzut de Directiva 89/391/CEE a Consiliului din 12 iunie 1989 privind punerea în aplicare de măsuri pentru promovarea îmbunătățirii securității și sănătății lucrătorilor la locul de muncă ⁽¹⁾, în special la articolul 5 alineatele (1) și (3).
- (15) Prezenta directivă nu ar trebui să fie utilizată pentru a justifica o reducere a nivelului general de protecție a lucrătorilor în domeniile reglementate de acordul anexat la aceasta.
- (16) Prezenta directivă și acordul stabilesc standarde minime. Statele membre și/sau partenerii sociali ar trebui să poată păstra sau introduce dispoziții mai favorabile.
- (17) Comisia a informat Parlamentul European și Comitetul Economic și Social European, în conformitate cu Comunicarea sa din 14 decembrie 1993 referitoare la aplicarea Acordului privind politica socială, trimițându-le textul propunerii sale pentru o directivă conținând acordul.
- (18) Acest instrument respectă drepturile și principiile fundamentale prevăzute de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene și, în special, la articolul 31 din cartă, care prevede că toți lucrătorii au dreptul la condiții de muncă sănătoase, sigure și demne, la limitarea timpului maxim de lucru și la perioade de odihnă zilnice și săptămânale, precum și la o perioadă anuală de concediu plătit.
- (19) Deoarece obiectivele prezentei directive nu pot fi suficient realizate de către statele membre, dar pot fi, prin urmare, datorită dimensiunilor sau efectelor acțiunii, mai bine realizate la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.
- (20) În conformitate cu alineatul (34) din Acordul interinstituțional pentru o mai bună legiferare ⁽²⁾, statele membre vor fi încurajate să elaboreze, în interesul propriu și în interesul Comunității, propriile lor tabele care vor ilustra, în măsura posibilităților, corespondența dintre prezenta

directivă și măsurile de transpunere, precum și să le dea publicității.

- (21) Prin urmare, Directiva 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999, care conține în anexă Acordul european privind organizarea timpului de lucru al navigatorilor încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Sindicatelor Lucrătorilor din Transporturi din Uniunea Europeană (FST) ⁽³⁾, ar trebui să fie modificată în consecință.
- (22) Punerea în aplicare a acordului contribuie la atingerea obiectivelor prevăzute la articolul 136 din tratat,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Prezenta directivă pune în aplicare Acordul privind Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim, încheiat la 19 mai 2008 între organizațiile reprezentând patronatul și sindicatele din sectorul transportului maritim (Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană ECSA și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi ETF), astfel cum este prevăzut în anexă.

Articolul 2

Anexa la Directiva 1999/63/CE a Consiliului se modifică după cum urmează:

1. La clauza 1 se adaugă următorul punct 3:

- „3. În cazul în care există îndoieli cu privire la faptul dacă unele categorii de persoane pot fi considerate navigatori în sensul prezentului acord, chestiunea se soluționează de autoritatea competentă din fiecare stat membru, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori interesate în această chestiune. În acest context, se va ține seama în mod expres de rezoluția celei de a 94-a Sesiuni (maritime) a Conferinței generale a Organizației Internaționale a Muncii de informare cu privire la categoriile profesionale.”

2. La clauza 2, literele (c) și (d) se înlocuiesc cu următorul text:

- „(c) «navigator» înseamnă orice persoană încadrată în muncă sau angajată sau care lucrează, indiferent de funcție, la bordul unei nave căreia i se aplică prezentul acord;

⁽¹⁾ JO L 183, 29.6.1989, p. 1.

⁽²⁾ JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

⁽³⁾ JO L 167, 2.7.1999, p. 33.

(d) «armator» înseamnă proprietarul navei sau o altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul, agentul sau navlositorul navei nude, care și-a asumat răspunderea exploataării navei față de proprietarul acesteia și care, prin asumarea acestei răspunderi, a fost de acord să preia toate obligațiile și răspunderile impuse armatorilor conform prezentului acord, indiferent dacă alte organizații sau persoane îndeplinesc anumite obligații sau răspunderi în numele armatorului.”

3. Clauza 6 se înlocuiește cu textul următor:

„1. Munca de noapte a navigatorilor mai tineri de 18 ani este interzisă. În sensul prezentei clauze, «noaptea» este definită conform practicilor și legislației naționale. Aceasta va cuprinde o perioadă de cel puțin nouă ore, care începe nu mai târziu de miezul nopții și care se încheie nu mai devreme de ora 5 dimineața.

2. Autoritățile competente pot autoriza excepții de la aplicarea strictă a restricției de muncă de noapte în următoarele cazuri:

(a) dacă ar fi afectată formarea eficientă a navigatorilor în cauză, în conformitate cu programele și orarele stabilite; sau

(b) dacă natura specifică a sarcinii sau un program de formare recunoscut reclamă ca navigatorii aflați sub incidența excepției să muncească noaptea și dacă autoritatea stabilește, în urma consultării organizațiilor de armatori și de navigatori implicate, că munca nu va dăuna sănătății sau bunăstării acestora.

3. Încadrarea, angajarea sau munca navigatorilor mai tineri de 18 ani este interzisă în cazul în care munca poate pune în pericol sănătatea sau siguranța acestora. Aceste categorii de muncă sunt stabilite prin legislația sau reglementările naționale sau de către autoritatea competentă, în urma consultării organizațiilor de armatori și de navigatori implicate, în conformitate cu normele internaționale relevante.”

4. Clauza 13 se înlocuiește cu textul următor:

„1. Niciun navigator nu poate lucra la bordul unei nave dacă nu posedă un certificat medical care să ateste că este apt să își îndeplinească sarcinile.

2. Nu sunt permise decât excepțiile prevăzute de prezentul acord.

3. Autoritatea competentă solicită ca, înainte de a începe lucrul pe o navă, fiecare navigator să aibă un certificat medical valabil care să ateste că acesta este apt să își

îndeplinească sarcinile prevăzute în cadrul muncii în larg.

4. Pentru a se asigura că aceste certificate medicale reflectă cu adevărat starea de sănătate a navigatorului, corespunzător cu sarcinile pe care acesta trebuie să le îndeplinească, autoritatea competentă stabilește natura examenului și a certificatului medical, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori implicate și ținând seama cu strictețe de liniile directoare internaționale aplicabile.

5. Prezentul acord nu aduce atingere Convenției internaționale din 1978 privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, cu modificările ulterioare («STCW»). Un certificat medical eliberat conform cerințelor STCW este acceptat de autoritatea competentă, în sensul punctelor 1 și 2 din prezenta clauză. În mod similar, pentru navigatorii care nu intră sub incidența STCW, este acceptat un certificat medical care îndeplinește condițiile de fond ale acelor cerințe.

6. Certificatul medical trebuie eliberat de un medic calificat în mod corespunzător sau, în cazul unui certificat care privește doar vederea, de o persoană recunoscută de autoritatea competentă ca fiind calificată pentru a elibera un astfel de certificat. Medicii trebuie să beneficieze de independență profesională completă în exercitarea aprecierii lor medicale în cadrul examenului medical.

7. Navigatorii cărora le-a fost refuzată eliberarea unui certificat sau a căror capacitate de muncă a fost limitată, în special în ceea ce privește durata, postul de lucru sau zona de comerț, au dreptul la un nou examen medical, efectuat de alt medic independent sau de un medic expert independent.

8. Fiecare certificat medical trebuie să menționeze în special că:

(a) sunt satisfăcătoare auzul și vederea navigatorului în cauză, precum și vederea cromatică normală în cazul navigatorilor care vor fi angajați pe posturi în care capacitatea de a efectua munca cerută poate fi afectată de tulburări de vedere cromatică; și

(b) navigatorul respectiv nu suferă de nicio boală care ar putea să se agraveze din cauza muncii în larg, să îl facă inapt pentru munca în larg sau să pună în pericol sănătatea altor persoane de la bord.

9. În afara cazului în care natura sarcinilor specifice îndeplinite de navigatorul respectiv sau dispozițiile STCW prevăd o perioadă mai scurtă:
- (a) un certificat medical este valabil pentru o perioadă de maximum doi ani, cu excepția cazului în care navigatorul este mai tânăr de 18 ani, caz în care perioada maximă de valabilitate este de un an;
- (b) o certificare a vederii cromatice normale este valabilă pentru o perioadă de maximum șase ani.
10. În situații de urgență, autoritatea competentă poate autoriza ca un navigator să lucreze, fără un certificat medical valabil, până la următorul port unde navigatorul poate obține un certificat medical de la un medic calificat, în următoarele condiții:
- (a) perioada unei astfel de autorizări să nu depășească trei luni; și
- (b) navigatorul în cauză să posede un certificat medical expirat de dată recentă.
11. Dacă perioada de validitate a unui certificat medical expiră în timpul unei curse, certificatul va rămâne în vigoare până la următorul port în care navigatorul poate obține un certificat medical de la un medic calificat, cu condiția ca această perioadă să nu depășească trei luni.
12. Certificatele medicale pentru navigatorii care lucrează pe nave care efectuează de obicei transporturi internaționale trebuie să fie emise cel puțin în limba engleză.
13. Natura examenului medical care urmează să fie efectuat și detaliile care se includ în certificatul medical se stabilesc după consultarea cu organizațiile de armatori și de navigatori implicate.
14. Toți navigatorii se supun periodic examenelor medicale. Ofițerii de cart cu probleme de sănătate, atestate de un medic ca fiind cauzate de munca pe timp de noapte, se transferă, dacă este posibil, la o muncă de zi pentru care sunt apți.
15. Examenul medical prevăzut la punctele 13 și 14 este gratuit și respectă principiul confidențialității medicale. Astfel de examene medicale pot fi efectuate în cadrul sistemului național de sănătate.”

5. Clauza 16 se înlocuiește cu textul următor:

„Fiecare navigator are dreptul la un concediu anual plătit. Concediul anual plătit este calculat pe baza a minimum 2,5 zile calendaristice pe lună lucrată și proporțional pentru lunile lucrate incomplet. Perioada minimă de concediu anual plătit nu poate fi înlocuită cu o indemnizație financiară, cu excepția cazului în care relația de muncă încetează.”

Articolul 3

- (1) Statele membre pot menține sau introduce dispoziții mai favorabile decât cele prevăzute de prezenta directivă.

(2) Punerea în aplicare a prezentei directive nu constituie în nicio împrejurare motiv întemeiat pentru a justifica o reducere a nivelului general de protecție a lucrătorilor din domeniile reglementate de prezenta directivă. Prezenta directivă nu aduce atingere drepturilor statelor membre și/sau patronatelor și sindicatelor de a adopta, odată cu modificarea circumstanțelor, acte cu putere de lege, norme administrative sau clauze contractuale diferite de cele în vigoare la data adoptării prezentei directive, cu condiția ca acestea să fie conforme cerințelor minime prevăzute de prezenta directivă.

(3) Aplicarea și/sau interpretarea prezentei directive nu aduce atingere niciunei dispoziții comunitare sau naționale, cutume sau practici care prevede condiții mai favorabile pentru navigatorii în cauză.

(4) Prevederile Normei A4.2 alineatul (5) litera (b) nu modifică principiul răspunderii angajatorului, prevăzut la articolul 5 din Directiva 89/391/CEE.

Articolul 4

Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor naționale de aplicare a prezentei directive. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și să aibă efect de descurajare.

Articolul 5

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive sau se asigură că patronatul și sindicatele au introdus măsurile necesare pe calea unui acord, în cel mult douăsprezece luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.”

(2) Atunci când statele membre adoptă dispoziții, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul respectivelor dispoziții.

(3) Statele membre transmit Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 6

Aplicarea principiului echivalenței substanțiale menționat în preambulul la acord nu aduce atingere obligațiilor care revin statelor membre în conformitate cu prezenta directivă.

Articolul 7

Prezenta directivă intră în vigoare la data intrării în vigoare a Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim.

Articolul 8

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 16 februarie 2009.

Pentru Consiliu

Președintele

O. LIŠKA

ANEXA

ACORD

încheiat între ECSA și ETF cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim

PREAMBUL

PĂRȚILE SEMNATARE,

întrucât Convenția OIM din 2006 privind munca în domeniul maritim (denumită în continuare „convenția”) prevede ca fiecare stat membru să garanteze că dispozițiile legislației sale respectă, în contextul convenției, drepturile fundamentale la libertatea de asociere și recunoașterea efectivă a dreptului la negociere colectivă, eliminarea tuturor formelor de muncă forțată sau obligatorie, abolirea efectivă a muncii copiilor și eliminarea discriminării în ceea ce privește ocuparea forței de muncă și încadrarea în muncă;

întrucât convenția prevede că fiecare navigator are dreptul la un loc de muncă sigur și lipsit de pericole care să respecte normele de siguranță, la condiții echitabile de încadrare în muncă, la condiții de muncă și de viață decente și la protecția sănătății, asistență medicală, măsuri sociale și alte forme de protecție socială;

întrucât convenția prevede ca membrii să garanteze, în limitele jurisdicției acesteia, că drepturile sociale și de încadrare în muncă ale navigatorilor stabilite la alineatul precedent din prezentul preambul sunt pe deplin puse în aplicare în conformitate cu cerințele convenției. Sub rezerva existenței unor dispoziții contrare în convenție, o astfel de punere în aplicare poate fi realizată prin legislația națională, prin contracte de negociere colectivă aplicabile sau prin alte măsuri sau în practică;

întrucât părțile semnatare doresc să atragă atenția în mod deosebit asupra „Notei explicative la regulamentele și codul Convenției privind munca în domeniul maritim”, care stabilește formatul și structura convenției;

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene (denumit în continuare „tratatul”), în special articolele 137, 138 și 139;

întrucât articolul 139 alineatul (2) din tratat prevede că acordurile încheiate la nivel european pot fi puse în aplicare la solicitarea comună a părților semnatare printr-o decizie a Consiliului, la propunerea Comisiei;

întrucât părțile semnatare prezintă prin prezentul acord o astfel de solicitare;

întrucât instrumentul adecvat pentru punerea în aplicare a acordului este directiva, în sensul articolului 249 din tratat, care obligă statele membre în ceea ce privește rezultatul care trebuie atins, lăsând în același timp autorităților naționale alegerea formei și a metodelor; articolul VI din convenție permite membrilor OIM să pună în aplicare măsuri care sunt, în avizul acestora, echivalente în mod substanțial cu normele convenției și prin care se urmărește atât atingerea deplină a obiectivului general și a scopului convenției, cât și ca dispozițiile respective din convenție să producă efecte; punerea în aplicare a acordului printr-o directivă și principiul „echivalenței substanțiale” din convenție urmăresc astfel să confere statelor membre competența de a pune în aplicare drepturi și principii în conformitate cu modalitatea prevăzută la articolul VI alineatele (3) și (4) din convenție,

AU CONVENIT CU PRIVIRE LA URMĂTOARELE DISPOZIȚII:

DEFINIȚII ȘI DOMENIU DE APLICARE

(1) În scopul prezentului acord și sub rezerva existenței unor dispoziții contrare specifice, termenul:

(a) „autoritate competentă” înseamnă ministerul, departamentul guvernamental sau altă autoritate desemnată de un stat membru care deține puterea de a emite și de a aplica regulamente, ordonanțe sau alte instrucțiuni cu putere de lege cu privire la obiectul dispoziției în cauză;

- (b) „tonaj brut” înseamnă tonajul brut calculat în conformitate cu reglementările privind măsurarea tonajului conținute în anexa I la Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor, din 1969, sau în alte convenții ulterioare; pentru navele care fac obiectul regimului provizoriu de măsurare a tonajului adoptat de către Organizația Maritimă Internațională, tonajul brut reprezintă ceea ce este înscris în coloana OBSERVAȚII din Certificatul internațional de tonaj (1969);
- (c) „navigator” înseamnă orice persoană încadrată în muncă sau angajată sau care lucrează, indiferent de funcție, la bordul unei nave pentru care se aplică prezentul acord;
- (d) „contractul de muncă al navigatorilor” include atât un contract de muncă, cât și articole din prezentul acord;
- (e) „navă” înseamnă o navă, alta decât una care navighează exclusiv pe ape interne sau pe ape din cadrul sau din imediata vecinătate a apelor protejate sau a zonelor în care se aplică regulamentele portuare;
- (f) „armator” înseamnă proprietarul navei sau o altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul, agentul sau navlositorul navei nude, care și-a asumat răspunderea exploatării navei față de proprietarul acesteia și care, prin asumarea acestei răspunderi, a fost de acord să preia toate obligațiile și răspunderile impuse armatorilor conform prezentului acord, indiferent dacă alte organizații sau persoane îndeplinesc anumite obligații sau răspunderi în numele armatorului.
- (2) Sub rezerva existenței unor dispoziții contrare exprese, prezentul acord se aplică tuturor navigatorilor.
- (3) În cazul în care există îndoieli cu privire la faptul dacă unele categorii de persoane pot fi considerate navigatori în sensul prezentului acord, chestiunea se soluționează de către autoritatea competentă din fiecare stat membru, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori interesate în respectiva chestiune. În acest context, se va ține seama în mod expres de rezoluția celei de a 94-a sesiuni (maritime) a Conferinței generale a Organizației Internaționale a Muncii de informare cu privire la categoriile profesionale.
- (4) Sub rezerva existenței unor dispoziții contrare exprese, prezentul acord se aplică tuturor navelor, aflate în proprietate publică sau privată, angajate în mod obișnuit în activități comerciale, altele decât navele angajate în pescuit sau cu preocupări similare și navele tradiționale cum sunt dhow-urile și joncile. Prezentul acord nu se aplică navelor de război sau navelor de război auxiliare.
- (5) În cazul în care există îndoieli cu privire la posibilitatea aplicării prezentului acord unei nave sau unei categorii speciale de nave, chestiunea se soluționează de către autoritatea competentă din fiecare stat membru după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori interesate în respectiva chestiune.

REGLEMENTĂRI ȘI NORME

TITLUL 1

CERINȚE MINIME PENTRU CA NAVIGATORII SĂ POATĂ LUCRA PE O NAVĂ

Reglementarea 1.1 – Vârsta minimă

- (1) Nicio persoană sub vârsta minimă nu poate fi încadrată sau angajată în muncă și nu poate să lucreze pe o navă.
- (2) O vârstă minimă mai mare poate fi solicitată în circumstanțele stabilite în prezentul acord.

Norma A1.1 – Vârsta minimă

Vârsta minimă este reglementată prin Directiva 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 (care urmează să fie modificată) privind Acordul european de organizare a timpului de lucru al navigatorilor (care urmează să fie modificat în conformitate cu anexa A la prezentul acord).

Reglementarea 1.2 – Certificatul medical

CertIFICATELE medicale sunt reglementate prin Directiva 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 (care urmează să fie modificată) privind Acordul european de organizare a timpului de lucru al navigatorilor (care urmează să fie modificat în conformitate cu anexa A la prezentul acord).

Reglementarea 1.3 – Formare și calificări

- (1) Navigatorii pot lucra pe o navă doar dacă sunt formați sau atestați ca fiind competenți sau calificați într-un alt mod pentru exercitarea obligațiilor lor.
- (2) Navigatorilor nu li se permite să lucreze pe o navă decât dacă au finalizat cu succes formarea pentru siguranța personală la bordul unei nave.
- (3) Formarea și atestarea în conformitate cu instrumentele obligatorii adoptate de către Organizația Maritimă Internațională sunt considerate ca îndeplinind dispozițiile alineatelor (1) și (2) din prezenta reglementare.

TITLUL 2

CONDIȚII DE ÎNCADRARE ÎN MUNCĂ*Reglementarea 2.1 – Contractele de muncă ale navigatorilor*

- (1) Condițiile de încadrare în muncă ale unui navigator se stabilesc sau se menționează într-un contract juridic executabil clar și sunt compatibile cu normele stabilite în prezentul acord.
- (2) Contractele de muncă ale navigatorilor sunt consimțite de către navigator în condiții care garantează că navigatorul are posibilitatea de a revizui și de a solicita consiliere cu privire la condițiile de încadrare în muncă din contract, acceptându-le în mod liber înainte de semnarea acestuia.
- (3) În măsura în care sunt compatibile cu legislația națională și cu practica din statul membru, contractele de muncă ale navigatorilor se interpretează ca încorporând toate contractele de negociere colectivă aplicabile.

Norma A2.1 – Contractele de muncă ale navigatorilor

- (1) Fiecare stat membru adoptă acte cu putere de lege și norme administrative prin care solicită ca navele care navighează sub pavilionul propriu să respecte următoarele cerințe:
 - (a) navigatorii care lucrează pe nave care navighează sub pavilionul respectivului stat membru trebuie să dețină un contract de muncă al navigatorilor semnat atât de navigator, cât și de armator sau de un reprezentant al armatorului (sau, în cazul în care nu sunt angajați, dovada existenței unor acorduri contractuale sau similare) prin care li se oferă condiții decente de muncă și de viață la bordul navei conform dispozițiilor prezentului acord;
 - (b) navigatorilor care semnează un contract de muncă al navigatorilor trebuie să li se ofere posibilitatea de a examina și de a solicita consiliere cu privire la contract înainte de semnarea acestuia, precum și alte astfel de facilități necesare pentru a garanta faptul că aceștia au încheiat în mod liber un contract cu o înțelegere suficientă a drepturilor și responsabilităților lor;
 - (c) armatorul și navigatorul în cauză trebuie să dețină fiecare câte un exemplar original semnat al contractului de muncă al navigatorilor;
 - (d) trebuie adoptate măsuri pentru a garanta că informații clare cu privire la condițiile lor de încadrare în muncă pot fi obținute cu ușurință la bord de către navigatori, inclusiv de către comandantul de navă, și că astfel de informații, inclusiv o copie a contractului de muncă a navigatorilor, sunt, de asemenea, disponibile pentru revizuire de către funcționarii unei autorități competente, inclusiv cei din porturile care urmează a fi vizitate; și
 - (e) navigatorilor trebuie să li se ofere un document conținând consemnarea încadrării lor în muncă la bordul navei.
- (2) În cazul în care un contract de negociere colectivă formează în întregime sau parțial contractul de muncă al navigatorilor, o copie a contractului în cauză trebuie să fie disponibilă la bord. În cazul în care limba în care este redactat contractul de muncă al navigatorilor sau orice alt contract de negociere colectivă aplicabil nu este limba engleză, trebuie să fie disponibile, în limba engleză (cu excepția navelor implicate exclusiv în curse interne), următoarele:
 - (a) o copie a unui formular standard al contractului; și
 - (b) părțile din contractul de negociere colectivă care fac obiectul inspecțiilor statutului de port.

(3) Documentul menționat la alineatul (1) litera (e) din prezenta normă trebuie să nu conțină nicio declarație cu privire la calitatea muncii navigatorilor sau la salarizarea acestora. Formatul documentului, detaliile care trebuie consemnate și modalitatea în care vor fi înregistrate astfel de detalii se stabilesc prin legislația națională.

(4) Fiecare stat membru adoptă acte cu putere de lege și norme administrative specificând aspectele care trebuie incluse în toate contactele de muncă ale navigatorilor guvernate de legislația sa națională. Contractele de muncă ale navigatorilor trebuie să conțină, în orice caz, următoarele detalii:

- (a) numele complet al navigatorului, data nașterii sau vârsta, precum și locul nașterii;
- (b) numele și adresa armatorului;
- (c) locul și data când intră în vigoare contractul de muncă al navigatorilor;
- (d) funcția în care urmează să fie încadrat navigatorul;
- (e) salariul navigatorului sau, după caz, formula utilizată pentru calcularea acestuia;
- (f) valoarea concediului anual plătit sau, după caz, formula utilizată pentru calcularea acestuia;
- (g) încetarea contractului și condițiile acesteia, inclusiv:
 - (i) în cazul în care contractul a fost încheiat pe o perioadă nedeterminată, condițiile care îndreptățesc ambele părți să înceteze contractul, precum și perioada de preaviz solicitată, care nu este mai scurtă pentru armator decât pentru navigator;
 - (ii) în cazul în care contractul a fost încheiat pentru o perioadă determinată, data fixată pentru expirarea acestuia; și
 - (iii) în cazul în care contractul a fost încheiat pentru o cursă, portul de destinație și perioada de timp care trebuie să treacă de la sosire înainte ca navigatorul să poată fi concediat;
- (h) prestațiile în materie de sănătate și protecție socială care sunt oferite navigatorului de către armator;
- (i) dreptul navigatorului de a fi repatriat;
- (j) trimiterea la contractul de negociere colectivă, după caz; și
- (k) orice alte detalii care pot fi solicitate de legislația națională.

(5) Fiecare stat membru adoptă acte cu putere de lege și norme administrative prin care se stabilesc perioade minime de preaviz acordate de către navigatori sau de armatori pentru încetarea prematură a contractului de muncă al navigatorilor. Durata acestor perioade minime trebuie determinată după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori implicate, dar nu va fi mai scurtă de șapte zile.

(6) O perioadă de preaviz mai scurtă decât cea minimă poate fi acordată în circumstanțe care sunt recunoscute în conformitate cu legislația națională sau contractele de negociere colectivă aplicabile ca justificând încetarea contractului de muncă cu un preaviz mai scurt sau fără preaviz. În determinarea acestor circumstanțe, fiecare stat membru garantează că este luată în considerare necesitatea navigatorului de a înceta, fără sancțiune, contractul de muncă cu un preaviz mai scurt sau fără preaviz din motive de compasiune sau din alte motive urgente.

Reglementarea 2.3 – Ore de muncă și ore de odihnă

Orele de muncă și de odihnă ale navigatorilor sunt reglementate prin Directiva 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 (care urmează să fie modificată) privind Acordul european de organizare a timpului de lucru al navigatorilor (care urmează să fie modificat în conformitate cu anexa A la prezentul acord).

Reglementarea 2.4 – Dreptul la concediu

(1) Fiecare stat membru solicită ca navigatorilor încadrați în muncă pe nave care navighează sub pavilionul său să li se acorde concediu anual plătit în condiții adecvate, în conformitate cu prezentul acord și cu Directiva 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 (care urmează să fie modificată) privind Acordul european de organizare a timpului de lucru al navigatorilor (care urmează să fie modificat în conformitate cu anexa A la prezentul acord).

(2) Navigatorilor li se acordă concediu pe uscat pentru sănătatea și bunăstarea acestora în măsura în care acest concediu este compatibil cu cerințele operaționale aferente funcțiilor lor.

Reglementarea 2.5 – Repatriere

(1) Navigatorii au dreptul de a fi repatriați gratuit.

(2) Fiecare stat membru solicită navelor ce navighează sub pavilionul său să ofere securitate financiară pentru a garanta faptul că navigatorii sunt repatriați adecvat.

Norma A2.5 – Repatriere

(1) Fiecare stat membru garantează că navigatorii de la bordul navelor care navighează sub pavilionul său au dreptul la repatriere în următoarele circumstanțe:

(a) în cazul în care contractele de muncă ale navigatorilor expiră cât timp aceștia sunt în străinătate;

(b) în cazul în care contractul de muncă al navigatorilor este reziliat:

(i) de către armator; sau

(ii) de către navigator din motive justificate; și, de asemenea,

(c) în cazul în care navigatorii nu mai sunt apti să își desfășoare obligațiile conform contractului de muncă sau acestora nu li se poate pretinde să le desfășoare, având în vedere circumstanțele specifice.

(2) Fiecare stat membru garantează că există dispoziții adecvate în legislația sa sau în alte măsuri sau în contractele de negociere colectivă care prevăd:

(a) împrejurările în care navigatorii au dreptul la repatriere în conformitate cu alineatul (1) literele (b) și (c) din prezenta normă;

(b) durata maximă a perioadelor de serviciu la bordul navei ulterior cărora un navigator are dreptul la repatriere – astfel de perioade trebuie să fie mai mici de 12 luni; și

(c) drepturile precise care sunt acordate de către armatori pentru repatriere, inclusiv drepturile asociate destinațiilor de repatriere, modului de transport, tipurilor de cheltuieli acoperite și altor măsuri adoptate de către armatori.

(3) Fiecare stat membru interzice armatorilor să solicite navigatorilor achitarea unei plăți în avans în vederea acoperirii costului repatrierii la începutul încadrării în muncă și, de asemenea, să recupereze costul repatrierii din salariile navigatorilor sau din alte drepturi, cu excepția cazului în care navigatorul este considerat, în conformitate cu legislația națională sau alte măsuri sau contractele de negociere colectivă aplicabile, ca încălcând grav obligațiile care decurg din încadrarea sa în muncă.

(4) Legislația națională nu aduce atingere niciunui drept al armatorului de a-și recupera costul repatrierii în temeiul unor contracte cu părți terțe.

(5) În cazul în care un armator nu inițiază măsurile în vederea repatrierii navigatorilor care au dreptul la repatriere sau nu își asumă costul acesteia:

- (a) autoritatea competentă din statul membru sub al cărui pavilion navighează nava inițiază repatrierea navigatorilor în cauză; dacă aceasta nu face acest lucru, statul din care sunt repatriați navigatorii sau statul ai căror cetățeni sunt aceștia pot iniția repatrierea și pot recupera costurile de la statul membru sub al cărui pavilion navighează nava în cauză;
- (b) costurile efectuate pentru repatrierea navigatorilor sunt recuperabile de la armator de către statul membru sub al cărui pavilion navighează nava;
- (c) cheltuielile de repatriere nu constituie, în niciun caz, un cost pentru navigatori, cu excepția dispozițiilor de la alineatul (3) din prezenta normă.
- (6) Luând în considerare instrumentele internaționale aplicabile, inclusiv Convenția internațională privind reținerea navelor, din 1999, un stat membru care a plătit costul repatrierii poate reține sau solicita reținerea navelor armatorului în cauză până la efectuarea rambursării în conformitate cu alineatul (5) din prezenta normă.
- (7) Fiecare stat membru facilitează repatrierea navigatorilor care deserveșc nave care fac escală în porturile sale sau care trec pe apele sale teritoriale sau interne, precum și înlocuirea acestora la bord.
- (8) În special, un stat membru nu poate refuza dreptul de repatriere niciunui navigator ca urmare a situației financiare a armatorului sau ca urmare a incapacității sau refuzului acestuia de a înlocui un navigator.
- (9) Fiecare stat membru solicită navelor care navighează sub pavilionul său să dețină și să pună la dispoziția navigatorilor o copie a dispozițiilor naționale aplicabile privind repatrierea, redactată într-o limbă corespunzătoare.

Reglementarea 2.6 – Despăgubirea navigatorilor pentru pierderea sau naufragiul navei

Navigatorii au dreptul la o despăgubire adecvată în caz de leziuni, pierderi sau pierderea locului de muncă, ca urmare a pierderii sau a naufragiului navei.

Norma A2.6 – Despăgubirea navigatorilor pentru pierderea sau naufragiul navei

- (1) Fiecare stat membru adoptă dispoziții care să garanteze că, în orice caz de pierdere sau de naufragiere a oricărei nave, armatorul plătește fiecărui navigator de la bord o indemnizație de șomaj ca urmare a unei astfel de pierderi sau naufragieri.
- (2) Reglementările menționate la alineatul (1) din prezenta normă nu aduc atingere oricăror alte drepturi pe care un navigator le poate avea în conformitate cu legislația națională a statului membru în cauză pentru pierderi sau leziuni ca urmare a pierderii sau naufragiului unei nave.

Reglementarea 2.7 – Niveluri de dotare cu personal

Dispoziții cu privire la dotarea cu personal suficientă, sigură și eficientă a navelor sunt prevăzute în Directiva 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 (care urmează să fie modificată) privind Acordul european de organizare a timpului de lucru al navigatorilor (care urmează să fie modificat în conformitate cu anexa A la prezentul acord).

Reglementarea 2.8 – Dezvoltarea carierei și a competențelor și oportunități de ocupare a forței de muncă pentru navigatori

Fiecare stat membru trebuie să dispună de politici naționale pentru promovarea ocupării forței de muncă în sectorul maritim și pentru încurajarea dezvoltării carierei și a competențelor, precum și mai multe posibilități de încadrare în muncă pentru navigatorii cu domiciliul pe teritoriul acestuia.

Norma A2.8 – Dezvoltarea carierei și a competențelor și oportunități de ocupare a forței de muncă pentru navigatori

- (1) Fiecare stat membru trebuie să dispună de politici naționale care să încurajeze dezvoltarea carierei și a competențelor, precum și a posibilităților de încadrare în muncă pentru navigatori, pentru a furniza sectorului maritim o forță de muncă stabilă și competentă.
- (2) Scopul politicilor menționate la alineatul (1) din prezenta normă este acela de a ajuta navigatorii să își consolideze competențele, calificările și posibilitățile de încadrare în muncă.

(3) Fiecare stat membru stabilește, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori implicate, obiective clare pentru orientarea profesională, educația și formarea navigatorilor ale căror obligații la bordul navei vor fi, în special, legate de operarea și navigarea sigură a navei, inclusiv formare continuă.

TITLUL 3

CAZARE, AMENAJĂRI RECREAȚIONALE, ALIMENTAȚIE ȘI CATERING

Norma A3.1 – Acomodare și amenajări recreaționale

- (1) Navele care fac în mod regulat comerț în porturi infestate cu fânțari trebuie să fie echipate cu instrumente adecvate conform cerințelor autorității competente.
- (2) Amenajări recreaționale, amenajări și servicii adecvate pentru navigatori, adaptate astfel încât să satisfacă nevoile speciale ale navigatorilor care trebuie să trăiască și să lucreze pe nave, trebuie oferite la bord în beneficiul tuturor navigatorilor, luând în considerare dispozițiile privind protecția sănătății și siguranței și prevenirea accidentelor.
- (3) Autoritatea competentă solicită efectuarea de inspecții frecvente la bordul navelor, de către sau sub autoritatea comandantului, pentru a garanta faptul că locul de cazare al navigatorilor este curat, locuibil în condiții de decență și întreținut într-o stare bună. Rezultatele acestor inspecții se consemnează și se pun la dispoziție pentru consultare.
- (4) În cazul navelor pe care trebuie să se ia în considerare, fără discriminare, interesele navigatorilor care prezintă practici religioase și sociale diferite și distincte, autoritatea competentă poate, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori implicate, să permită variații corect aplicate ale prezentei norme, cu condiția ca astfel de variații să nu determine amenajări care sunt, per ansamblu, mai puțin favorabile decât cele care ar rezulta din aplicarea prezentei norme.

Reglementarea 3.2 – Alimentație și catering

- (1) Fiecare stat membru garantează că navele care navighează sub pavilionul său au la bord și servesc alimente și apă potabilă de calitate adecvată, cu valoare nutrițională adecvată și într-o cantitate care să acopere adecvat cerințele navei și care iau în considerare originile culturale și religioase diferite ale navigatorilor.
- (2) Navigatorii de la bordul navei primesc hrană gratuit pe perioada angajării.
- (3) Navigatorii angajați ca bucătari pe navă cu responsabilitatea pregătirii hranei trebuie să fie formați și calificați pentru această funcție la bordul navei.

Norma A3.2 – Alimentație și catering

- (1) Fiecare stat membru adoptă acte cu putere de lege, norme administrative sau alte măsuri destinate să asigure norme minime referitoare la cantitatea și calitatea hranei și a apei potabile și norme de catering pentru mesele asigurate navigatorilor pe navele care navighează sub pavilionul său și inițiază activități educaționale pentru a promova conștientizarea și punerea în aplicare a normelor menționate la prezentul alineat.
- (2) Fiecare stat membru garantează că navele care navighează sub pavilionul său îndeplinesc următoarele norme minime:
 - (a) proviziile de hrană și de apă potabilă, având în vedere numărul de navigatori de la bord, cerințele religioase și practicile culturale ale acestora referitoare la alimentație, precum și durata și natura cursei, trebuie să fie adecvate în ceea ce privește cantitatea, valoarea nutrițională, calitatea și varietatea;
 - (b) organizarea și echiparea departamentului de catering se fac astfel încât să se permită furnizarea către navigatori de mese adecvate, variate și nutritive, pregătite și servite în condiții igienice; și
 - (c) personalul de catering este format și instruit corespunzător pentru funcția acestuia.
- (3) Armatorii se asigură că navigatorii care sunt angajați ca bucătari pe nave sunt formați, calificați și atestați ca fiind competenți pentru funcția respectivă în conformitate cu cerințele stabilite în legislația statului membru în cauză.

(4) Cerințele prevăzute la alineatul (3) din prezenta normă trebuie să includă finalizarea unui curs de formare aprobat sau recunoscut de către autoritatea competentă care să cuprindă cursuri practice de gătit, cursuri de igienă personală și alimentară, păstrarea hranei, controlul stocurilor și protecția mediului, precum și sănătatea și siguranța cu privire la catering.

(5) Pe navele care operează cu un echipaj prevăzut mai mic de zece persoane și cărora, ca urmare a mărimii echipajului sau a serviciului comercial, nu li se poate solicita de către autoritatea competentă să dețină un bucătar complet calificat, orice persoană care prelucrează hrana în bucătăria navei trebuie să fie formată sau instruită în domenii care includ igiena personală și alimentară, precum și manipularea și păstrarea hranei la bordul navei.

(6) În circumstanțe de necesitate excepțională, autoritatea competentă poate emite o dispensă prin care să permită unui bucătar care nu este complet calificat să servească pe o anumită navă pentru o anumită perioadă de timp până la următorul port de escală convenabil sau pentru o perioadă care să nu depășească o lună, cu condiția ca persoana căreia i se emite dispensa să fie formată sau instruită în domenii care includ igiena personală și alimentară, precum și manipularea și păstrarea hranei la bordul navei.

(7) Autoritatea competentă solicită efectuarea de inspecții frecvente documentate la bordul navei de către comandant sau sub autoritatea acestuia, cu privire la:

- (a) proviziile de hrană și de apă potabilă;
- (b) toate spațiile și echipamentele utilizate pentru păstrarea și manipularea hranei și a apei potabile; și
- (c) bucătăria și alte echipamente pentru pregătirea și servirea meselor.

(8) Niciun navigator cu vârsta sub 18 ani nu este încadrat sau angajat să lucreze ca bucătar pe navă.

TITLUL 4

PROTECȚIA SĂNĂTĂȚII, ASISTENȚĂ MEDICALĂ ȘI SERVICII SOCIALE

Reglementarea 4.1 – Asistența medicală la bordul navei și la țărm

(1) Fiecare stat membru se asigură că toți navigatorii de pe navele care navighează sub pavilionul său fac obiectul unor măsuri adecvate pentru protecția sănătății și că au acces la asistență medicală promptă și adecvată cât timp lucrează la bordul navei.

(2) Fiecare stat membru se asigură că tuturor navigatorilor de la bordul navelor de pe teritoriul său care au nevoie de asistență medicală imediată li se oferă pe uscat accesul la unitățile medicale din statul membru.

(3) Cerințele privind protecția sănătății și asistența medicală la bord includ norme pentru măsuri care urmăresc oferirea de protecție a sănătății și asistență medicală navigatorilor într-o măsură comparabilă cu ceea ce este disponibil, în general, pentru lucrătorii de pe uscat.

Norma A4.1 – Asistență medicală la bordul navei și la țărm

(1) Fiecare stat membru garantează că sunt adoptate măsuri care prevăd protecția sănătății și asistență medicală, inclusiv asistență stomatologică primară, pentru navigatorii care lucrează la bordul unei nave care navighează sub pavilionul său, și care:

- (a) garantează aplicarea în cazul navigatorilor a tuturor dispozițiilor generale privind protecția sănătății profesionale și asistența medicală relevante pentru obligațiile acestora, precum și a dispozițiilor speciale specifice muncii la bordul unei nave;
- (b) garantează că navigatorilor li se oferă protecția sănătății și asistență medicală într-o măsură cât mai comparabilă cu cea disponibilă, în general, pentru lucrătorii pe uscat, inclusiv accesul prompt la medicamentele necesare, echipament medical și facilități de diagnostic și tratament și la informații și expertiză medicală;
- (c) oferă navigatorilor dreptul de a consulta fără întârziere un medic sau un stomatolog calificat, în porturile de escală, în cazul în care acest lucru este posibil;

- (d) nu sunt limitate la tratarea navigatorilor bolnavi sau răniți, ci includ, de asemenea, măsuri cu caracter preventiv, cum ar fi programe de promovare a sănătății și de educație privind sănătatea.
- (2) Autoritatea competentă adoptă un formular standard de raport medical pentru a fi utilizat de către comandanții navelor și de către personalul medical relevant de la bord sau de pe uscat. Conținutul formularului, odată completat, este confidențial și este folosit doar pentru a facilita tratarea navigatorilor.
- (3) Fiecare stat membru adoptă acte cu putere de lege și norme administrative prin care stabilește, pentru navele care navighează sub pavilionul său, cerințe referitoare la spitalizarea și asistența medicală la bordul navei în ceea ce privește instalațiile, echipamentul și formarea.
- (4) Actele cu putere de lege și normele administrative naționale prevăd cel puțin următoarele cerințe:
- (a) toate navele trebuie să dețină un dulap cu medicamente, echipament medical și un ghid medical, ale căror caracteristici sunt prescrise de autoritatea competentă și fac obiectul unor inspecții periodice ale autorității competente; cerințele naționale iau în considerare tipul navei, numărul de persoane de la bord și natura, destinația și durata curselor, precum și normele medicale naționale și internaționale relevante recomandate;
- (b) navele care transportă 100 sau mai multe persoane și care sunt, de obicei, implicate în curse internaționale cu o durată mai mare de 72 de ore trebuie să aibă un medic calificat responsabil cu furnizarea asistenței medicale; actele cu putere de lege și normele administrative naționale specifică, de asemenea, celelalte tipuri de nave cărora li se solicită să dețină un medic, luând în considerare, printre altele, factori precum durata, natura și condițiile curselor și numărul de navigatori de la bord;
- (c) navele care nu dețin un medic trebuie să aibă cel puțin un navigator la bord responsabil cu asistența medicală și administrarea medicamentelor ca parte a obligațiilor sale obișnuite sau cel puțin un navigator la bord competent în acordarea primului ajutor; persoanele responsabile cu acordarea asistenței medicale la bord și care nu sunt medici trebuie să fi finalizat satisfăcător o formare în asistență medicală care să îndeplinească cerințele Convenției internaționale din 1978 privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, astfel cum a fost modificată („STCW”); navigatorii numiți să acorde primul ajutor trebuie să fi finalizat satisfăcător o formare în acordarea primului ajutor care să îndeplinească cerințele STCW; actele cu putere de lege și normele administrative naționale specifică nivelul de formare aprobat cerut, luând în considerare, printre altele, factori precum durata, natura și condițiile curselor, precum și numărul de navigatori de la bord; și
- (d) autoritatea competentă asigură printr-un sistem prestabilit disponibilitatea asistenței medicale prin radio sau prin comunicare prin satelit către navele de pe mare, inclusiv asistență specializată, 24 de ore din 24; consultațiile medicale, inclusiv transmisia continuă de mesaje de natură medicală prin radio și prin comunicare prin satelit între o navă și furnizorii de asistență de pe țărm, sunt disponibile gratuit pentru toate navele, indiferent de pavilionul sub care navighează acestea.

Reglementarea 4.2 – Răspunderea armatorilor

- (1) Fiecare stat membru se asigură că, pe navele care navighează sub pavilionul său, sunt instituite măsuri pentru a oferi navigatorilor angajați pe nave dreptul la asistență materială și la sprijin din partea armatorului cu privire la consecințele financiare ale îmbolnăvirilor, răniților sau decesului survenite în timp ce aceștia lucrează în cadrul unui contract de muncă al navigatorilor sau care decurg din angajarea lor conform unui astfel de contract.
- (2) Prezenta reglementare nu aduce atingere altor drepturi legale de care poate beneficia navigatorul.

Norma A4.2 – Răspunderea armatorilor

- (1) Fiecare stat membru adoptă acte cu putere de lege și norme administrative care prevăd ca armatorii care navighează sub pavilionul său să fie responsabili pentru protecția sănătății și pentru asistența medicală a tuturor navigatorilor care lucrează la bordul navelor în conformitate cu următoarele norme minime:
- (a) armatorii suportă, pentru navigatorii care lucrează pe navele lor, cheltuielile legate de îmbolnăvirea sau rănirea survenite între data începerii obligațiilor de muncă și data la care se consideră că aceștia sunt repatriați adecvat sau cele care decurg din angajarea acestora între aceste date;
- (b) armatorii oferă garanții financiare pentru a asigura compensarea 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, astfel cum prevede legislația națională, contractul de muncă al navigatorilor sau contractul colectiv;

- (c) armatorii sunt răspunzători cu acoperirea cheltuielilor de asistență medicală, inclusiv tratamentul medical și furnizarea medicamentelor necesare și a instrumentelor terapeutice, precum și cazarea și masa departe de casă până când navigatorul bolnav sau rănit este vindecat sau până când boala sau incapacitatea este declarată ca fiind de natură permanentă; și
- (d) armatorii acoperă cheltuielile de înmormântare în cazul decesului survenit la bord sau pe uscat în timpul perioadei de angajare.
- (2) Actele cu putere de lege și normele administrative naționale pot limita răspunderea armatorului de a acoperi cheltuielile de asistență medicală, cazare și masă la o perioadă care nu va fi mai mică de 16 săptămâni de la data rănirii sau de la debutul bolii.
- (3) În cazul în care boala sau vătămarea corporală determină incapacitate de muncă, armatorul răspunde de:
- (a) plata integrală a salariului atât timp cât navigatorii bolnavi sau răniți rămân la bord sau până când navigatorii sunt repatriați în conformitate cu prezentul acord; și
- (b) plata integrală sau parțială a salariului, astfel cum este prevăzut în actele cu putere de lege și normele administrative naționale sau astfel cum este prevăzut în contractele colective, din momentul în care navigatorii sunt repatriați sau debarcați, până la recuperarea acestora sau până când navigatorii au dreptul de a primi beneficii financiare în conformitate cu legislația statului membru în cauză, dacă acesta survine mai devreme.
- (4) Actele cu putere de lege și normele administrative naționale pot limita răspunderea armatorului de a plăti integral sau parțial salariul unui navigator care nu se mai află la bord la o perioadă care nu este mai mică de 16 săptămâni de la data rănirii sau de la debutul bolii.
- (5) Actele cu putere de lege și normele administrative naționale pot exonera armatorul de răspunderea cu privire la:
- (a) vătămarea corporală cauzată în alte împrejurări decât în serviciul navei;
- (b) vătămarea corporală sau boala cauzată de un comportament intenționat greșit al navigatorului bolnav, rănit sau decedat; și
- (c) boala sau infirmitatea tănuite intenționat în momentul angajării.
- (6) Actele cu putere de lege și normele administrative naționale pot scuti armatorul de răspunderea de a acoperi cheltuielile de asistență medicală și de cazare și masă și cheltuielile de înmormântare în măsura în care o astfel de răspundere este asumată de către autoritățile publice.
- (7) Armatorii sau reprezentanții acestora iau măsuri pentru protejarea bunurilor lăsate la bord de către navigatorii bolnavi, răniți sau decedați și pentru restituirea acestora navigatorilor sau rudei celei mai apropiate a acestora.

Reglementarea 4.3 – Protecția sănătății și a siguranței și prevenirea accidentelor

- (1) Fiecare stat membru se asigură că navigatorii de pe navele care navighează sub pavilion propriu beneficiază de un sistem de protecție a sănătății lucrătorilor și că aceștia trăiesc, lucrează și se formează la bordul navei într-un mediu sigur și igienic.
- (2) Fiecare stat membru elaborează și adoptă ghiduri la nivel național pentru gestionarea siguranței și protecției sănătății lucrătorilor la bordul navelor care navighează sub pavilionul său, după consultarea cu organizații reprezentative de armatori și de navigatori și luând în considerare codurile, ghidurile și normele aplicabile recomandate de către organizațiile internaționale, administrațiile naționale și organizațiile industriei maritime.
- (3) Fiecare stat membru adoptă acte cu putere de lege, norme administrative și alte măsuri abordând aspectele specificate în prezentul acord, luând în considerare instrumentele internaționale relevante, și stabilesc norme pentru protecția siguranței și sănătății lucrătorilor și pentru prevenirea accidentelor pe navele care navighează sub pavilionul propriu.

Norma A4.3 – Protecția sănătății și siguranței și prevenirea accidentelor

- (1) Actele cu putere de lege și normele administrative, precum și alte măsuri care urmează să fie adoptate în conformitate cu reglementarea 4.3 alineatul (3) includ următoarele subiecte:
- (a) adoptarea, aplicarea efectivă și promovarea politicilor și a programelor privind sănătatea și siguranța lucrătorilor pe navele care navighează sub pavilionul statului membru, inclusiv evaluarea riscului, precum și formarea și instruirea navigatorilor;
 - (b) programe la bord pentru prevenirea accidentelor de muncă, a vătămării corporale și a bolilor profesionale, precum și pentru îmbunătățirea continuă a siguranței și a protecției sănătății lucrătorilor, implicând reprezentanții navigatorilor și toate celelalte persoane interesate în aplicarea acestora, luând în considerare măsuri preventive, inclusiv tehnologia și controlul proiectării, substituirea proceselor și a procedurilor aferente sarcinilor colective și individuale și utilizarea echipamentului personal de protecție; și
 - (c) cerințe privind inspectarea, raportarea și corectarea condițiilor nesigure și privind investigarea și raportarea accidentelor de muncă de la bord.
- (2) Dispozițiile menționate la alineatul (1) din prezenta normă:
- (a) iau în considerare instrumentele internaționale privind siguranța și protecția sănătății lucrătorilor în general, precum și privind riscurile specifice, și abordează toate aspectele relevante prevenirii accidentelor de muncă, a rănilor sau a bolilor profesionale care pot fi aplicabile în cazul muncii navigatorilor și, în special, cele care sunt specifice muncii în domeniul maritim;
 - (b) determină obligațiile comandantului sau ale persoanei desemnate de către comandant, sau ale amândurora, privind asumarea răspunderii specifice de a pune în aplicare și de a respecta politica și programul navei privind siguranța și sănătatea lucrătorilor; și
 - (c) determină autoritatea navigatorilor de pe navă, numiți sau aleși în calitate de reprezentanți privind siguranța, de a participa la ședințele comitetului pentru siguranță al navei; un astfel de comitet va fi stabilit la bordul navelor unde se află cinci sau mai mulți navigatori.
- (3) Actele cu putere de lege, normele administrative și alte măsuri menționate la Reglementarea 4.3 alineatul (3) sunt examinate periodic cu consultarea reprezentanților organizațiilor de armatori și de navigatori și, dacă este necesar, sunt revizuite pentru a lua în considerare evoluțiile din tehnologie și cercetare, în scopul de a facilita îmbunătățirea continuă a politicilor și a programelor privind siguranța și sănătatea lucrătorilor și de a oferi un mediu profesional sigur pentru navigatorii de pe navele care navighează sub pavilionul statului membru.
- (4) Conformitatea cu cerințele instrumentelor internaționale aplicabile privind nivelurile acceptate de expunere la riscurile de la locul de muncă la bordul navelor și privind dezvoltarea și aplicarea de politici și programe ale navelor privind siguranța și sănătatea lucrătorilor este considerată echivalentă cu îndeplinirea cerințelor prezentului acord.
- (5) Autoritatea competentă se asigură că:
- (a) accidentele de muncă, vătămările corporale sau bolile profesionale sunt raportate adecvat;
 - (b) sunt păstrate, analizate și publicate statistici cuprinzătoare privind astfel de accidente și boli și, dacă este cazul, acestea sunt urmate de cercetări cu privire la tendințele generale și la riscurile identificate; și
 - (c) accidentele de muncă sunt investigate.
- (6) Raportarea și investigarea aspectelor privind siguranța și sănătatea lucrătorilor sunt concepute astfel încât să garanteze protecția datelor cu caracter personal ale navigatorilor.
- (7) Autoritatea competentă colaborează cu organizațiile de armatori și de navigatori pentru a adopta măsuri în scopul de a aduce în atenția tuturor navigatorilor informații privind riscurile speciale de la bordul navelor, de exemplu prin afișarea de comunicări oficiale conținând instrucțiuni relevante.

(8) Autoritatea competentă solicită ca armatorii care efectuează evaluări de risc în legătură cu gestionarea siguranței și sănătății lucrătorilor să facă referire la informațiile statistice adecvate de pe navele lor și din statisticile generale furnizate de către autoritatea competentă.

Reglementarea 4.4 – Accesul la serviciile sociale pentru navigatori aflate pe uscat

Fiecare stat membru garantează că serviciile sociale pentru navigatori aflate pe uscat, acolo unde acestea există, sunt ușor accesibile. Statele membre promovează, de asemenea, dezvoltarea de servicii sociale în porturi, desemnate pentru a oferi navigatorilor de pe navele care se află în porturile lor acces la facilități și servicii sociale adecvate.

Norma A4.4 – Accesul la serviciile sociale pentru navigatori aflate pe uscat

(1) Fiecare stat membru solicită, în cazul în care există servicii sociale pe teritoriul său, ca acestea să fie disponibile pentru utilizare de către toți navigatorii, indiferent de naționalitate, rasă, culoare, sex, religie, orientare politică sau origine socială și indiferent de pavilionul sub care navighează nava pe care aceștia sunt încadrați în muncă, sunt angajați sau lucrează.

(2) Fiecare stat membru promovează dezvoltarea de servicii sociale în porturi adecvate din țară și stabilește, după consultarea cu organizațiile de armatori și de navigatori implicate, porturile considerate ca fiind adecvate.

(3) Fiecare stat membru încurajează stabilirea de consilii sociale care examinează periodic serviciile și facilitățile sociale, pentru a garanta că acestea sunt adecvate în lumina schimbărilor apărute în necesitățile navigatorilor, rezultate din evoluțiile tehnice, operaționale și de altă natură din industria navală.

TITLUL 5

CONFORMITATE ȘI APLICARE

Reglementarea 5.1.5 – Proceduri de reclamații la bord

(1) Fiecare stat membru solicită navelor care navighează sub pavilionul său să aibă la bord proceduri pentru administrarea corectă, efectivă și rapidă a plângerilor navigatorilor cu privire la încălcarea cerințelor convenției (inclusiv a drepturilor navigatorilor).

(2) Fiecare stat membru interzice și pedepsește orice tip de persecutare a navigatorului pentru depunerea unei plângeri.

(3) Dispozițiile prezentei reglementări nu aduc atingere dreptului navigatorului de a solicita despăgubire prin orice alte mijloace juridice pe care acesta le consideră adecvate.

Norma A5.1.5 – Proceduri de reclamații la bord

(1) Fără a aduce atingere oricărui domeniu de aplicare mai larg care ar putea fi conferit prin actele cu putere de lege și normele administrative naționale sau prin contractele colective, procedurile la bord pot fi utilizate de către navigatori pentru a depune o plângere referitoare la orice aspect ce este considerat ca fiind o încălcare a cerințelor prevăzute în convenție (inclusiv a drepturilor navigatorilor).

(2) Fiecare stat membru garantează că în actele sale cu putere de lege și normele administrative există proceduri de reclamații la bord adecvate pentru a îndeplini cerințele de la Reglementarea 5.1.5. Astfel de proceduri urmăresc să soluționeze plângerile la nivelul cel mai de jos posibil. Cu toate acestea, în toate cazurile, navigatorii au dreptul de a se plânga direct comandantului și, în cazul în care consideră necesar, autorităților externe corespunzătoare.

(3) Procedurile de reclamații la bord includ dreptul navigatorului de a fi însoțit sau reprezentat în timpul procedurii de reclamație, precum și măsuri de protecție împotriva posibilității persecutării navigatorilor pentru depunerea plângerilor. Termenul „persecutare” înseamnă orice acțiune ostilă inițiată de o persoană cu privire la un navigator pentru depunerea unei plângeri care nu este făcută în mod evident ofensator sau cu rea-credință.

(4) Pe lângă o copie a contractului de muncă al navigatorilor, toți navigatorii primesc o copie a procedurilor de reclamație aplicabile la bordul navei. Aceasta va include informații de contact ale autorității competente din statul membru sub al cărui pavilion navighează nava și, în cazul în care statul diferă, din țara de reședință a navigatorilor, precum și numele persoanei sau persoanelor de la bordul vasului care pot, în condiții de confidențialitate, să ofere navigatorilor consiliere imparțială privind plângerea lor și altfel să-i asiste în continuarea procedurilor de reclamații disponibile pentru aceștia la bordul navei.

DISPOZIȚII FINALE

Ca urmare a oricăror modificări la oricare dintre prevederile Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim și dacă acest lucru este solicitat de oricare dintre părțile la prezentul acord, se efectuează o revizuire a aplicării prezentului acord.

Partenerii sociali încheie prezentul acord cu condiția ca acesta să nu intre în vigoare până la intrarea în vigoare a Convenției din 2006 a OIM privind munca în domeniul maritim, adică în termen de 12 luni de la data la care au fost înregistrate la Oficiul Internațional al Muncii ratificările din partea a cel puțin 30 de membri reprezentând o parte totală de 33 % din tonajul brut mondial al navelor.

Statele membre și/sau partenerii sociali pot menține sau pot introduce prevederi mai favorabile pentru navigatori decât cele stabilite în prezentul acord.

Prezentul acord nu aduce atingere oricărei alte legislații comunitare existente mai stricte și/sau mai detaliate.

Prezentul acord nu aduce atingere niciunui act cu putere de lege, cutume sau acord care prevede condiții mai favorabile pentru navigatorii în cauză. De exemplu, prevederile prezentului acord nu aduc atingere Directivei 1989/391/CEE a Consiliului privind punerea în aplicare de măsuri pentru promovarea îmbunătățirii securității și sănătății lucrătorilor la locul de muncă, Directivei 92/29/CEE a Consiliului privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru promovarea unei mai bune asistențe medicale la bordul navelor și Directivei 1999/63/CE privind Acordul de organizare a timpului de lucru al navigatorilor (care urmează să fie modificat în conformitate cu anexa A la prezentul acord).

Punerea în aplicare a prezentului acord nu constituie temei suficient pentru a justifica o reducere a nivelului general de protecție acordat navigatorilor din sfera de aplicare a acordului.

FEDERAȚIA EUROPEANĂ A LUCRĂTORILOR DIN TRANSPORTURI (ETF)

ASOCIAȚIA ARMATORILOR DIN COMUNITATEA EUROPEANĂ (ECSA)

PREȘEDINTELE COMITETULUI DE DIALOG SECTORIAL PENTRU TRANSPORTUL MARITIM

BRUXELLES, 19 MAI 2008.

ANEXA A

MODIFICĂRI LA ACORDUL DE ORGANIZARE A TIMPULUI DE LUCRU AL NAVIGATORILOR, ÎNCHEIAT LA 30 SEPTEMBRIE 1998

În cadrul discuțiilor care au condus la încheierea Acordului referitor la Convenția privind munca în domeniul maritim, din 2006, partenerii sociali au revizuit, de asemenea, Acordul de organizare a timpului de lucru al navigatorilor încheiat la 30 septembrie 1998, pentru a verifica dacă acesta este compatibil cu prevederile corespunzătoare din convenție și pentru a conveni asupra oricăror modificări necesare.

Prin urmare, partenerii sociali au consimțit următoarele modificări la Acordul de organizare a timpului de lucru al navigatorilor:

1. Clauza 1

Se introduce un nou punct 3:

„3. În cazul în care există îndoieli cu privire la faptul dacă unele categorii de persoane pot fi considerate navigatori în sensul prezentului acord, chestiunea va fi soluționată de către autoritatea competentă din fiecare stat membru, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori interesate în chestiunea respectivă. În acest context, se va ține seama în mod expres de rezoluția celei de a 94-a sesiuni (maritime) a Conferinței generale a Organizației Internaționale a Muncii de informare cu privire la categoriile profesionale.”

2. Clauza 2 litera (c)

Se înlocuiește clauza 2 litera (c) cu următorul text:

„(c) «navigator» înseamnă orice persoană încadrată în muncă sau angajată sau care lucrează, indiferent de funcție, la bordul unei nave pentru care se aplică prezentul acord;”.

3. Clauza 2 litera (d)

Se înlocuiește clauza 2 litera (d) cu următorul text:

„(d) «armator» înseamnă proprietarul navei sau o altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul, agentul sau navlositorul navei nude, care și-a asumat răspunderea exploatarea navei față de proprietarul acesteia și care, prin asumarea acestei răspunderi, a fost de acord să preia toate obligațiile și răspunderile impuse armatorilor conform prezentului acord, indiferent dacă alte organizații sau persoane îndeplinesc anumite obligații sau răspunderi în numele armatorului.”

4. Clauza 6

Se înlocuiește clauza 6 cu următorul text:

„1. Munca de noapte a navigatorilor mai tineri de 18 ani este interzisă. În sensul prezentei clauze, «noaptea» este definită conform practicilor și legislației naționale. Aceasta va cuprinde o perioadă de cel puțin nouă ore, care începe nu mai târziu de miezul nopții și care se încheie nu mai devreme de ora 5 dimineața.

2. Autoritățile competente pot autoriza excepții de la aplicarea strictă a restricției de muncă de noapte în următoarele cazuri:

(a) dacă ar fi afectată formarea eficientă a navigatorilor în cauză, în conformitate cu programele și orarele stabilite; sau

(b) dacă natura specifică a sarcinii sau un program de formare recunoscut reclamă ca navigatorii aflați sub incidența excepției să muncească noaptea și dacă autoritatea stabilește, în urma consultării organizațiilor de armatori și de navigatori implicate, că munca nu va dăuna sănătății sau bunăstării acestora.

3. Încadrarea, angajarea sau munca navigatorilor mai tineri de 18 ani este interzisă în cazul în care munca poate pune în pericol sănătatea sau siguranța acestora. Aceste categorii de muncă sunt stabilite prin legislația sau reglementările naționale sau de către autoritatea competentă, în urma consultării organizațiilor de armatori și de navigatori implicate, în conformitate cu normele internaționale relevante.”

5. Clauza 13

Se înlocuiește clauza 13 punctul 1 prima teză cu următorul text:

„1. Niciun navigator nu poate lucra la bordul unei nave dacă nu posedă un certificat medical care să ateste că este apt să își îndeplinească sarcinile.

2. Nu sunt permise decât excepțiile prevăzute de prezentul acord.

3. Autoritatea competentă solicită ca, înainte de a începe lucrul pe o navă, fiecare navigator să posedă un certificat medical valabil care să ateste că acesta este apt să își îndeplinească sarcinile prevăzute în cadrul muncii în larg.

4. Pentru a se asigura că aceste certificate medicale reflectă cu adevărat starea de sănătate a navigatorului, corespunzător cu sarcinile pe care acesta trebuie să le îndeplinească, autoritatea competentă stabilește natura examenului și a certificatului medical, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori implicate și ținând seama cu strictețe de liniile directoare internaționale aplicabile.

5. Prezentul acord nu aduce atingere Convenției internaționale din 1978 privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, astfel cum a fost modificată («STCW»). Un certificat medical eliberat conform cerințelor STCW este acceptat de autoritatea competentă, în sensul punctelor 1 și 2 din prezenta clauză. În mod similar, pentru navigatorii care nu intră sub incidența STCW, este acceptat un certificat medical care îndeplinește condițiile de fond ale acelor cerințe.

6. Certificatul medical trebuie eliberat de un medic calificat în mod corespunzător sau, în cazul unui certificat care privește doar vederea, de o persoană recunoscută de autoritatea competentă ca fiind calificată pentru a elibera un astfel de certificat. Medicii trebuie să beneficieze de independență profesională completă în exercitarea aprecierii lor medicale în cadrul examenului medical.

7. Navigatorii cărora le-a fost refuzată eliberarea unui certificat sau a căror capacitate de muncă a fost limitată, în special în ceea ce privește durata, postul de lucru sau zona de comerț, au dreptul la un nou examen medical, efectuat de alt medic independent sau de un medic expert independent.

8. Fiecare certificat medical trebuie să menționeze în special că:

(a) sunt satisfăcătoare auzul și vederea navigatorului în cauză, precum și vederea cromatică normală în cazul navigatorilor care vor fi angajați pe posturi în care capacitatea de a efectua munca cerută poate fi afectată de tulburări de vedere cromatică; și

(b) navigatorul respectiv nu suferă de nicio boală care ar putea să se agraveze din cauza muncii în larg, să îl facă inapt pentru munca în larg sau să pună în pericol sănătatea altor persoane de la bord.

9. În afara cazului în care natura sarcinilor specifice îndeplinite de navigatorul respectiv sau dispozițiile STCW prevăd o perioadă mai scurtă:

(a) un certificat medical este valabil pentru o perioadă de maximum doi ani, cu excepția cazului în care navigatorul este mai tânăr de 18 ani, caz în care perioada maximă de valabilitate este de un an;

(b) o certificare a vederii cromatice normale este valabilă pentru o perioadă de maximum șase ani.

10. În situații de urgență, autoritatea competentă poate autoriza ca un navigator să lucreze, fără un certificat medical valabil, până la următorul port unde navigatorul poate obține un certificat medical de la un medic calificat, în următoarele condiții:

- (a) perioada unei astfel de autorizări să nu depășească trei luni; și
- (b) navigatorul în cauză să posede un certificat medical expirat de dată recentă.

11. Dacă perioada de validitate a unui certificat medical expiră în timpul unei curse, certificatul va rămâne în vigoare până la următorul port în care navigatorul poate obține un certificat medical de la un medic calificat, cu condiția ca această perioadă să nu depășească trei luni.

12. Certificatele medicale pentru navigatorii care lucrează pe nave care efectuează de obicei transporturi internaționale trebuie să fie emise cel puțin în limba engleză.”

Următoarele teze din clauza 13 punctul 1 și clauza 13 punctul 2 devin punctele 13-15.

6. Clauza 16:

Se înlocuiește prima teză cu următorul text:

„Fiecare navigator are dreptul la un concediu anual plătit. Concediul anual plătit este calculat pe baza a minimum 2,5 zile calendaristice pe lună lucrată și proporțional pentru lunile lucrate incomplet.”
