DIRECTIVE

DIRECTIVA (UE) 2018/131 A CONSILIULUI

din 23 ianuarie 2018

de punere în aplicare a Acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) pentru modificarea Directivei 2009/13/CE în conformitate cu modificările 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) coroborat cu articolul 153 alineatul (1) literele (a), (b) și (c),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

(1) În conformitate cu articolul 155 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), patronatul și sindicatele („partenerii sociali)" pot, în comun, să solicite ca acordurile încheiate între ei la nivelul Uniunii să fie puse în aplicare printr-o decizie a Consiliului la propunerea Comisiei.

(2) Directiva 2009/13/CE a Consiliului ([1]) a pus în aplicare acordul încheiat la 19 mai 2008 între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) pentru a integra dispozițiile obligatorii ale Convenției privind munca în domeniul maritim din 2006 (MLC) a Organizației Internaționale a Muncii (OIM) în dreptul Uniunii, în vederea actualizării legislației în vigoare a Uniunii cu acele norme ale MLC care erau mai favorabile pentru navigatori. Directiva 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 amenajările recreaționale, alimentația și serviciile de catering, protecția sănătății și siguranței, asistența medicală și procedurile de reclamații.

(3) În urma reuniunilor experților internaționali, OIM a lansat un proces de modificare a MLC 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 modificări cu privire la respectivele chestiuni în cadrul reuniunii sale din 7-11 aprilie 2014. O parte dintre normele supuse modificărilor intrau în sfera de competență a Uniunii și se refereau la aspecte în privința cărora Uniunea adoptase norme, în special în domeniul politicii sociale și în cel al transporturilor. Prin urmare, la 26 mai 2014, Consiliul a adoptat Decizia 2014/346/UE ([2]), stabilind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 103-a sesiuni a Conferinței Internaționale a Muncii. Poziția Uniunii a fost favorabilă aprobării modificărilor aduse codului MLC („modificările aduse în 2014 la MLC").

(4) Modificările aduse în 2014 la MLC au fost aprobate de Conferința Internațională a Muncii la 11 iunie 2014, în cadrul celei de a 103-a sesiuni, la Geneva și au intrat în vigoare la 18 ianuarie 2017. Acestea se referă la instituirea unui sistem eficace de garanție financiară pentru a proteja drepturile navigatorilor în cazul abandonării lor și 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. Prin acestea se consolidează și se optimizează sistemul existent de protecție a navigatorilor, inclusiv obligația ca navele să dețină

([1]) 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).

([2]) Decizia 2014/346/UE 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).

la bord documente justificative privind sistemul de garanție financiară și se extinde sistemul astfel încât să acopere două situații noi de abandonare. Respectivele situații se referă la cazurile în care navigatorii au fost lăsați fără întreținerea și asistența necesare sau la cazurile în care armatorul a rupt în mod unilateral legăturile sale cu navigatorul, inclusiv prin neachitarea salariilor contractuale pe o perioadă de cel puțin două luni.

(5) La 5 decembrie 2016, partenerii sociali din sectorul transportului maritim - ECSA și ETF- au încheiat un acord („acordul partenerilor sociali") de modificare a Directivei 2009/13/CE pentru a asigura armonizarea acesteia cu modificările aduse în 2014 la MLC. La 12 decembrie 2016, aceștia au solicitat ca Comisia să prezinte o propunere de directivă a Consiliului, în temeiul articolului 155 alineatul (2) din TFUE, pentru punerea în aplicare acordul respectiv.

(6) Acordul partenerilor sociali reproduce conținutul dispozițiilor obligatorii ale modificărilor din 2014 ale MLC. Prima modificare, privind sistemul de garanție financiară în cazul abandonării navigatorilor, se referă atât la sănătate și securitate, cât și la condițiile de muncă, și intră prin urmare sub incidența articolului 153 alineatul (1) literele (a) și (b) din TFUE. A doua modificare, privind cerințele sistemului de garanție financiară de 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) din TFUE privind securitatea socială și protecția socială a lucrătorilor. Prin urmare, acordul partenerilor sociali se referă la domenii aflate sub incidența articolului 153 din TFUE și poate fi pus în aplicare printr-o decizie a Consiliului la propunerea Comisiei, în conformitate cu articolul 155 alineatul (2) din TFUE. În sensul articolului 288 din TFUE, instrumentul adecvat pentru punerea în aplicare a acordului partenerilor sociali îl reprezintă o directivă.

(7) În conformitate cu Comunicarea Comisiei din 20 mai 1998 privind adaptarea și promovarea dialogului social la nivel comunitar, Comisia a evaluat reprezentativitatea părților semnatare și legalitatea fiecărei clauze din acordul partenerilor sociali.

(8) Acordul partenerilor sociali modifică acordul încheiat la 19 mai 2008 între ECSA și ETF cu privire la MLC, anexat la Directiva 2009/13/CE, și încorporează în directiva respectivă modificările 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.

(9) Prin modificarea Directivei 2009/13/CE, acordul partenerilor sociali va înscrie dispozițiile obligatorii ale modificărilor din 2014 aduse la MLC, care sunt deja incluse în sistemul de supraveghere al MLC, în domeniul de aplicare al Directivei 2013/54/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([1]) și al sistemului de supraveghere și de monitorizare a dreptului Uniunii, supunându-le inclusiv controlului Curții de Justiție a Uniunii Europene. Acest lucru ar trebui să sporească respectarea cerințelor de către statele membre și de către armatori.

(10) Fără a aduce atingere dispozițiilor acordului partenerilor sociali privind acțiunile subsecvente și revizuirea de către partenerii sociali la nivelul Uniunii, Comisia va monitoriza punerea în aplicare a prezentei directive și a acordului partenerilor sociali.

(11) Statele membre pot încredința partenerilor sociali punerea în aplicare a prezentei directive, atunci când partenerii sociali solicită în comun acest lucru și cu condiția ca statele membre să ia toate măsurile necesare care să le permită să garanteze în orice moment obținerea rezultatelor urmărite prin prezenta directivă.

(12) În temeiul articolului 155 alineatul (2) din TFUE, Comisia a informat Parlamentul European prin transmiterea textului proiectului prezentei directive.

(13) Prezenta directivă respectă drepturile și principiile fundamentale recunoscute în Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, în special articolul 31.

(14) Întrucât obiectivele prezentei directive, și anume îmbunătățirea condițiilor de muncă, a sănătății și securității, precum și a protecției sociale a lucrătorilor din sectorul transportului maritim, sector predominant transfrontalier și care funcționează sub pavilioane ale unor state membre diferite, nu pot fi suficient atinse de către statele membre, ci pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor menționate.

([1]) 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).

(15) Prin urmare, Directiva 2009/13/CE ar trebui modificată în consecință,

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 (acordul partenerilor sociali) prin modificarea Directivei 2009/13/CE în conformitate cu modificările din 2014 la MLC.

Articolul 2

În conformitate cu acordul partenerilor sociali, Acordul încheiat între ECSA și ETF cu privire la Convenția privind munca din domeniul maritim din 2006, prevăzut în anexa la Directiva 2009/13/CE, se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.

Articolul 3

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și normele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 16 februarie 2020. Statele membre informează fără întârziere Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă respectivele acte, ele 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.

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

(3) Statele membre pot încredința partenerilor sociali punerea în aplicare a prezentei directive, atunci când partenerii sociali solicită în comun acest lucru și cu condiția ca statele membre să ia măsurile necesare care să le permită să garanteze în orice moment obținerea rezultatelor urmărite prin 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, 23 ianuarie 2018.

Pentru Consiliu

Președintele

V. GORANOV

ANEXĂ

În anexa la Directiva 2009/13/CE, Acordul încheiat între ECSA și ETF cu privire la Convenția privind munca din domeniul maritim din 2006, se modifică după cum urmează:

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

2. se introduce următoarea normă:

„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, există 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 ori 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, în conformitate cu legislația națională, să dețină un certificat de muncă în domeniul maritim sau care 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 furnizat 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; 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 trebuie să fie 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; și

(c) nevoile 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 abandonare 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 cu cel puțin 30 de zile înainte.

(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, furnizorul respectiv dobândește prin subrogare, atribuire sau în alt mod, în limita 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 garanție financiară 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. Actele legislative și normative 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. „Norma A4.2 – Răspunderea armatorilor" se modifică după cum urmează:

(a) în titlu, „A4.2" se înlocuiește cu „A4.2.1";

(b) se adaugă următoarele alineate:

„(8) Actele legislative și normative 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 îndeplinesc următoarele cerințe minime:

(a) despăgubirile contractuale, atunci când 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 intermediare 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) Actele legislative și normative naționale garantează faptul că navigatorii primesc o înștiințare prealabilă în cazul în care garanția financiară a unui armator urmează să fie anulată sau să expire.

(10) Actele legislative și normative naționale garantează 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 a expirat.

(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 cu cel puțin 30 de zile înainte.

(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; și

(i) o atestare din partea furnizorului garanției financiare a faptului că garanția financiară îndeplinește cerințele prevăzute în norma A4.2.1.”

4. se introduce următoarea normă:

„Norma A4.2.2 – Tratamentul cererilor contractuale

(1) În sensul normei A4.2.1 alineatul (8) și al prezentei norme, termenul „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) Actele legislative și normative naționale garantează faptul că au fost adoptate măsuri eficace 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.”