



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 23.3.2012
COM(2012) 129 final

2012/0062 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
de modificare a Directivei 2009/16/CE privind controlul statului portului

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

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

Statele membre ale UE și Comisia au sprijinit lucrările OIM în acest domeniu încă de la început. Uniunea Europeană consideră valoroasă contribuția adusă de MLC, deoarece convenția vizează instituirea la nivel mondial a unor condiții de concurență echitabile în sectorul maritim, prin stabilirea de standarde comune minime pentru toate pavilioanele și pentru toți navigatorii. În acest sens, UE a adoptat deja Decizia 2007/431/CE a Consiliului din 7 iunie 2007 de autorizare a ratificării de către statele membre, în interesul Comunității Europene, a Convenției din 2006 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul maritim¹. Unele state membre au ratificat deja această convenție (Spania, Bulgaria, Luxembourg, Danemarca, Letonia și Țările de Jos), iar altele sunt pe punctul de a o face. Pe fond, legislațiile naționale ale statelor membre sunt în general mai protective și mai detaliate decât standardele OIM. Pentru a menține coerența dintre standardele internaționale și cele naționale și pentru a ratifica Convenția, este necesară realizarea prealabilă a unei vaste și îndelungate treceri în revistă a legislațiilor naționale.

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

UE a adoptat totodată 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/CE². Directiva 2009/13/CE constituie o realizare semnificativă a dialogului social sectorial.

În acest scop, se prevede, pe de o parte, obligația statelor membre de a aplica Directiva 2009/13/CE, în momentul în care acestea își exercită competențele în calitate de state de pavilion. În situația actuală, prin Directiva 2009/13/CE, legislația europeană a fost pusă în conformitate cu standardele internaționale stabilite de MLC. Prezenta directivă a

¹ JO L 161, 22.6.2007, p. 63.

² JO L 124, 20.5.2009, p. 30.

preluat dispozițiile relevante ale MLC conținute în titlurile I, II, III și IV menționate anterior, prin care sunt stabilite drepturile navigatorilor.

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

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

- trecerea la ratificarea rapidă a MLC de către statele membre și la adoptarea imediată a propunerilor Comisiei, pe baza acordului partenerilor sociali referitor la implementarea elementelor-cheie ale convenției în legislația UE;
- asigurarea respectării reale a noilor norme prin măsuri adecvate, inclusiv prin cerințe în materie de control pentru statul de pavilion și statul portului⁴.

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

Prezenta propunere este în strânsă legătură cu propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind responsabilitățile statului de pavilion pentru asigurarea respectării dispozițiilor Directivei 2009/13/CE.

1.1. Convenția privind munca în domeniul maritim

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

³ COM(2009) 8

⁴ A se vedea punctul 3 din comunicare.

⁵ COM(2011) 144 final

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

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

MLC conține patru titluri care fac referire la drepturile navigatorilor: titlul 1, referitor la cerințele minime pentru ca navigatorii să poată lucra la bordul unei nave; titlul 2, privind condițiile de angajare; titlul 3, referitor la cazare, dotări recreative, alimentație și catering; titlul 4 privind protecția sănătății, asistența medicală, serviciile și asigurările sociale.

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

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

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

1.2. Responsabilitățile de control ale statelor portului în temeiul MLC

Responsabilitatea de a garanta respectarea de către nave a dispozițiilor conținute în instrumentele juridice relevante revine proprietarilor, comandanților și statelor de pavilion. Cu toate acestea, o serie de state de pavilion nu reușesc să asigure aplicarea în mod adecvat a acestor dispoziții. Prin urmare, ele nu își îndeplinesc angajamentele luate în cadrul instrumentelor juridice internaționale convenite, ori sunt prea laxe în ceea ce privește aplicarea standardelor de transport maritim și, prin urmare, anumite nave navighează în condiții de nesiguranță, punând în pericol deopotrivă vieți omenești și mediul marin. Ca reacție la această stare de fapt, s-a instituit controlul din partea statelor portului.

În cadrul unui sistem de proceduri de inspecție armonizate, statele portului pot exercita jurisdicție asupra navelor care fac escală în porturile lor, acționând ca o „plasă de siguranță” al cărei rol este de „prinde” navele care nu corespund standardelor și al cărei obiectiv major este eliminarea treptată a respectivelor nave. În acest context, este esențial să se dezvolte o strânsă cooperare între statele de pavilion și statele portului.

În momentul de față, în cadrul controalelor aplicate de statele portului se efectuează deja inspecții privind standarde sociale bazate pe convențiile OIM, în special pe Convenția privind standardele minime la bordul navelor comerciale (Convenția nr. 147/1976 a OIM) care se referă la:

- Convenția nr. 138/1973 privind vârsta minimă (de încadrare în munca maritimă);
- Convenția nr. 58/1936 privind vârsta minimă (de încadrare în munca maritimă) (revizuită);
- Convenția nr. 7/1920 privind vârsta minimă (de încadrare în munca maritimă);
- Convenția nr. 73/1946 privind examinarea medicală (a navigatorilor);
- Convenția nr. 134/1970 privind prevenirea accidentelor (de muncă ale navigatorilor) (articolele 4 și 7);
- Convenția nr. 92/1949 privind cazarea echipajelor (revizuită);
- Convenția nr. 68/1946 privind alimentația (echipajului) și servirea mesei (la bordul navelor) (articolul 5);
- Convenția nr. 53/1936 privind brevetele de capacitate ale ofițerilor (articolele 3 și 4)
- Convenția nr. 22/1926 privind contractul de angajare al navigatorilor;
- Convenția nr. 23/1926 privind repatrierea marinarilor;
- Convenția nr. 87/1948 privind libertatea sindicală și apărarea dreptului sindical
- Convenția nr. 98/1949 privind aplicarea principiilor dreptului de organizare și negociere colectivă

Aceste convenții au fost consolidate prin Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim (MLC), dar ele sunt încă în vigoare, deoarece ar fi posibil ca unele părți să prefere continuarea aplicării acestora, fără ratificarea MLC.

MLC conține dispoziții privind controlul exercitat de statul portului care impun verificarea conformității navelor străine care fac escală în porturile statelor-părți. Statele portului reprezintă a doua linie de apărare, intervenția lor vizând asigurarea punerii în aplicare a MLC și contribuția la eliminarea transportului maritim care nu corespunde standardelor. Convenția conține de asemenea o „clauză de tratament nepreferențial”. În conformitate cu această clauză, fiecare state-parte pune în aplicare obligațiile care îi revin în temeiul convenției în așa fel încât să se asigure că navele care arborează pavilionul unui stat care nu a ratificat convenția nu beneficiază de un tratament mai favorabil decât navele arborând pavilionul unui stat care a ratificat-o. Această clauză ar trebui să încurajeze uniformitatea în ceea ce privește inspecțiile și să contribuie în mod efectiv la instituirea unor condiții concurențiale echitabile în sectorul transporturilor maritime.

În practică, MLC definește o procedură simplă și specifică. Se efectuează o inspecție inițială, în scopul verificării documentelor emise de statul de pavilion (*certificatul de munca în domeniul maritim* și o *declarație de conformitate a muncii în domeniul maritim*) și al vizitării navei, pentru a avea o imagine de ansamblu asupra stării echipajului și a navei; inspecția include vizitarea sălii mașinilor și a spațiilor de locuit, pentru a se stabili dacă acestea îndeplinesc standardele corespunzătoare. În funcție de aprecierea profesională a inspectorilor statului portului, care pot identifica motive întemeiate potrivit cărora condițiile întâlnite pe navă nu îndeplinesc standardele internaționale, se poate efectua o inspecție mai amănunțită, în special în cazurile în care deficiențele ar constitui un pericol clar privind siguranța, sănătatea

sau securitatea navigatorilor, în conformitate cu prevederile Convenției privind munca în domeniul maritim.

Toate plângerile cu privire la condițiile de la bord vor fi investigate cu atenție, iar inspectorul care efectuează controlul statului portului va lua măsurile pe care le consideră necesare. Dacă este cazul, nava va fi reținută până la luarea măsurilor corective corespunzătoare.

Organizația Internațională a Muncii (OIM), la fel ca și Organizația Maritimă Internațională (OMI), este un organ legislativ internațional cu impact universal, datorită unui sistem continuu al convențiilor, normelor, codurilor și recomandărilor internaționale. OIM nu are însă autoritate directă la bordul navelor, astfel încât era necesară elaborarea unei legislații suplimentare, la nivelul UE și la nivel național.

1.3 Legislația UE actuală

1.3.1 Directiva 2009/16/CE privind controlul statului portului⁶

La nivelul UE, Directiva 2009/16/CE își propune să contribuie la reducerea drastică a transportului maritim care nu corespunde standardelor, prin:

(a) sporirea conformității cu legislația internațională și legislația UE relevantă privind siguranța maritimă, securitatea maritimă, protecția mediului marin și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor, indiferent de pavilionul sub care acestea navighează;

(b) stabilirea unor criterii comune pentru inspectarea navelor de către statul portului și armonizarea procedurilor de inspecție și reținere, pe baza cunoștințelor și a experienței acumulate în cadrul Memorandumului de înțelegere de la Paris (MOU Paris⁷);

(c) punerea în aplicare în cadrul UE a unui sistem de control al statului portului, bazat pe inspecții efectuate atât pe teritoriul UE, cât și în regiunea aflată sub incidența MOU Paris; acest sistem de control vizează efectuarea de inspecții la bordul tuturor navelor, cu o frecvență variabilă care depinde de profilul de risc al acestora, navele care prezintă un risc mai ridicat făcând obiectul unor inspecții mai amănunțite, efectuate cu o frecvență mai mare.

1.3.2 Directiva 2009/13/CE

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

⁶ JO L 131, 28.5.2009, p. 57.

⁷ Organizația este compusă din 27 de administrații maritime participante și acoperă apele statelor de coastă europene și bazinul Atlanticului de Nord, din America de Nord până în Europa. Actualele state membre ale regiunii aflate sub incidența MOU Paris sunt: Belgia, Bulgaria, Canada, Cipru, Croația, Danemarca, Estonia, Federația Rusă, Finlanda, Franța, Germania, Grecia, Irlanda, Islanda, Italia, Letonia, Lituania, Malta, Norvegia, Polonia, Portugalia, Regatul Unit, România, Slovenia, Spania, Suedia, Țările de Jos.

sănătății, asistența medicală și asistența socială, inclusiv răspunderea armatorilor și accesul la instalațiile de la țărm și, în cele din urmă, dispozițiile privind procedurile privind reclamațiile la bord.

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

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE

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

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

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

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

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

Grupul operativ privind ocuparea forței de muncă și competitivitatea în domeniul maritim a recomandat punerea în aplicare a MLC. Acest grup este un organism independent creat de vicepreședintele Siim Kallas în iulie 2010 și care și-a finalizat lucrările în iunie 2011, publicând un raport⁸ care conține recomandări politice referitoare la modalitățile de promovare a profesiei de navigator în Europa.

3. ELEMENTE JURIDICE ALE PROPUNERII

3.1 Conținutul propunerii

3.1.1 Modificarea Directivei privind controlul statului portului

Deși Directiva 2009/16/CE se referă deja la MLC (considerentul 5) și la standardele OIM (anexa IV), ea trebuie actualizată pentru a se lua în considerare noile documente și acorduri introduse de MLC.

⁸ Publicat la 20 iulie 2011: <http://ec.europa.eu/transport/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmec.pdf>

Prin urmare, propunerea modifică Directiva privind controlul statului portului, cu scopul de a:

- include certificatul de muncă în domeniul maritim și declarația de conformitate a muncii în domeniul maritim printre documentele care trebuie verificate de inspecții;
- extinde sfera inspecțiilor la noi elemente (de exemplu, existența unui contract de muncă adecvat, semnat de ambele părți, pentru fiecare navigator, care să conțină clauzele necesare);
- extinde domeniul de aplicare al anchetei în cazul reclamațiilor și a prevedea procedurile corespunzătoare.

3.1.2 Explicarea detaliată a propunerii

Articolul 1 conține toate modificările care urmează să fie aduse Directivei 2009/16/CE în vederea alinierii acesteia la cerințele MLC.

O serie de articole din actuala Directivă 2009/16/CE (articolele 2, 19) și anexele I, IV, V și X trebuiau completate, atât pentru a include MLC pe lista convențiilor internaționale, cât și pentru a menționa noile documente care decurg din MLC, și anume certificatul de muncă în domeniul maritim și declarația de conformitate a muncii în domeniul maritim.

Pe fond, dispozițiile privind soluționarea reclamațiilor au fost stabilite de MLC. Ele conțin proceduri specifice de urmat și sunt ușor diferite față de dispozițiile Directivei 2009/16/CE care se aplică unei game mai largi de probleme mergând dincolo de standardele sociale. Obiectivul nu este acela de a modifica sistemul actual de depunere a plângerilor, așa cum este el definit în Directiva 2009/16/CE, ci de a veni în completarea acestuia cu o procedură adecvată plângerilor depuse în temeiul MLC. Astfel, în propunere au fost introduse dispoziții specifice [articolul 1 alineatul (7)].

Pe lângă aceasta, există modificări care decurg din faptul că Directiva 2009/16/CE este modificată pentru prima dată după intrarea în vigoare a Tratatului de la Lisabona, cum ar fi, de exemplu, introducerea necesară a noilor norme privind competențele delegate și de executare.

3.1.3 Documente explicative care însoțesc notificarea măsurilor de transpunere

Ca urmare a declarațiilor politice reunite (JO 2011/C 369/02; JO 2011/C 369/03), Comisia examinează în prezent necesitatea prezentării de documente explicative de la caz la caz. În virtutea principiului proporționalității, prezența documentelor explicative nu a fost considerată justificată în prezenta propunere, deoarece acesta modifică doar un număr limitat de obligații legale conținute într-o directivă existentă. Astfel, prezenta propunere nu include niciun considerent privind documentele explicative.

3.2 Temei juridic

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

3.3 Principiul subsidiarității

Existența unor norme armonizate privind garantarea aplicării legii pe întreg teritoriul UE ar trebui să contribuie la crearea unor condiții echitabile atât pentru a se evita denaturarea concurenței pe piața internă în detrimentul siguranței maritime, cât și pentru a se garanta

condiții de muncă și de viață decente pentru toți navigatorii, indiferent de cetățenia lor. În mod specific, experiența dobândită în cadrul controalelor efectuate de statele portului la nivelul UE s-a dovedit eficientă în a asigura o mai bună supraveghere a navelor care fac escală în porturile UE, prin punerea în comun a resurselor și prin schimbul de informații.

3.4 Principiul proporționalității

Asigurarea punerii în aplicare a Convenției privind munca în domeniul maritim cu ajutorul controalelor efectuate de către statul portului în conformitate cu normele UE pare a fi calea cea mai eficientă de asigurare a conformității cu respectiva convenție, prin utilizarea instrumentelor existente.

3.5 Alegerea instrumentelor

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

3.6 Intrarea în vigoare

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

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2009/16/CE privind controlul statului portului

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹:

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) La 23 februarie 2006, Organizația Internațională a Muncii a adoptat Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim (denumită în continuare „convenția”), cu scopul de a crea un instrument unic, coerent, care să reunească în măsura posibilului toate standardele actualizate prevăzute de recomandările și convențiile internaționale existente privind munca în domeniul maritim, precum și principiile fundamentale existente în alte convenții internaționale din domeniul muncii.
- (2) Decizia 2007/431/CE a Consiliului din 7 iunie 2007³ a autorizat statele membre să ratifice convenția. Statele membre ar trebui să facă acest lucru cât mai curând posibil.
- (3) Convenția stabilește standardele de muncă în domeniul maritim pentru toți navigatorii, indiferent de naționalitatea lor și de pavilionul navelor pe care își desfășoară activitatea.
- (4) O mare parte a standardelor convenției sunt puse în aplicare în legislația UE prin intermediul Directivei 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 și al

¹ JO C [...], [...], p. [...].

² JO C [...], [...], p. [...].

³ JO L 161, 22.6.2007, p. 63.

Directivei 1999/63/CE. Acele standarde ale Convenției privind munca în domeniul maritim care se încadrează în domeniul de aplicare al Directivei 2009/13/CE și/sau al Directivei 1999/63/CE trebuie puse în aplicare de statele membre în conformitate cu respectivele directive.

- (5) Convenția conține dispoziții de garantare a respectării legii, care definesc responsabilitățile statelor portului. Pentru a proteja siguranța și pentru a evita denaturarea concurenței, statelor membre trebuie să li se permită să verifice respectarea dispozițiilor convenției de către toate navele care fac escală în porturile lor, indiferent de statul în care acestea sunt înmatriculate;
- (6) Controlul statului portului este reglementat prin Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului⁴, care trebuie să includă convenția printre convențiile a căror punere în aplicare este verificată de către autoritățile statelor membre în porturile Uniunii.
- (7) Normele Uniunii trebuie, de asemenea, să reflecte procedurile prevăzute în convenție cu privire la tratarea plângerilor referitoare la aspectele pe care le abordează.
- (8) Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a Directivei 2009/16/CE, aceasta trebuie modificată în sensul conferirii de competențe de executare Comisiei. Comisia trebuie să fie împuternicită să adopte acte de punere în aplicare în vederea utilizării unui format electronic armonizat pentru raportarea și urmărirea acestor plângeri de către autoritățile statului de port, precum și pentru stabilirea criteriilor pentru stabilirea profilului de risc al navei, în baza articolului 10 din Directiva 2009/16/CE. Acesta este de fapt un exercițiu tehnic de mare complexitate, care trebuie efectuat în contextul principiilor și al criteriilor stabilite prin respectiva directivă. Competențele menționate trebuie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie⁵.
- (9) În ceea ce privește modificările care trebuie aduse anexei VI la Directiva 2009/16/CE, care cuprinde lista „instrucțiunilor” adoptate în cadrul MOU Paris, competența de a adopta acte legislative în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene trebuie să fie delegată Comisiei, cu scopul de a menține alinierea procedurilor aplicabile și a căror respectare trebuie asigurată pe teritoriul statelor membre cu procedurile convenite la nivel internațional. Posibilitatea actualizării rapide de către Comisie a acestor proceduri ar contribui la asigurarea de condiții echitabile pentru transportul maritim la nivel mondial. Este deosebit de important ca, în cursul etapei pregătitoare, Comisia să desfășoare consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. În momentul pregătirii și al elaborării actelor delegate, Comisia trebuie să garanteze transmiterea simultană, promptă și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (10) O parte a obligațiilor prevăzute în prezenta directivă nu va fi aplicabilă statelor membre fără ieșire la mare și fără porturi la mare. Prin urmare, singurele obligații

⁴ JO L 131, 28.5.2009, p. 57.

⁵ JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

aplicabile Austriei, Republicii Cehe, Ungariei, Luxemburgului și Slovaciei sunt cele privind navele care arborează pavilionul acestor state membre, fără a aduce atingere datoriei statelor membre de a coopera pentru a asigura continuitatea între serviciile de gestionare a traficului maritim și alte servicii de gestionare a traficului modal.

- (11) Deoarece obiectivele prezentei directive nu pot fi suficient realizate de către statele membre și, prin urmare, datorită dimensiunilor sau efectelor acțiunii, pot fi realizate mai bine la nivelul UE, Uniunea Europeană poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.
- (12) Prin urmare, Directiva 2009/16/CE trebuie modificată în consecință.
- (13) Prezenta directivă trebuie să intre în vigoare la aceeași dată ca și Convenția privind munca în domeniul maritim,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificări aduse Directivei 2009/16/CE

Directiva 2009/16/CE se modifică după cum urmează:

- (1) Articolul 2 se modifică după cum urmează:
 - (a) La punctul 1, se adaugă următoarea literă (i):

„(i) Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim;”
 - (b) la punctul 3 se adaugă următoarele cuvinte, la sfârșitul tezei:

„sau versiunea sa actualizată”.
 - (c) la punctul 18 se adaugă următoarele cuvinte, la sfârșitul tezei:

„în versiunea sa actualizată”.
 - (d) la punctul 21 se adaugă următoarele cuvinte, la sfârșitul tezei:

„în versiunea sa actualizată”.
 - (e) se adaugă următoarele puncte 23 și 24:

„(23) «certificat de muncă în domeniul maritim» înseamnă certificatul menționat în Regulamentul 5.1.3 din Convenția privind munca în domeniul maritim”.

„(24) «declarație de conformitate a muncii în domeniul maritim» înseamnă declarația menționată în Regulamentul 5.1.3 din Convenția privind munca în domeniul maritim”.

(f) se adaugă următorul paragraf:

„Toate trimerile la convențiile menționate în prezenta directivă, inclusiv în ceea ce privește certificatele și alte documente, se consideră a fi trimiteri la respectivele convenții în versiunile lor actualizate.”

(2) La articolul 3 se adaugă alineatul (5), cu următorul text:

„5. Aplicarea și/sau interpretarea prezentei directive nu poate în niciun caz să constituie un motiv pentru a justifica o reducere a nivelului general de protecție a lucrătorilor prevăzut de legislația socială a Uniunii.”

(3) La articolul 8, alineatul (4) se elimină.

(4) La articolul 10, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„3. Se conferă Comisiei competențe de executare pentru stabilirea metodei de evaluare a parametrilor de risc generici și istorici menționați. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 31 alineatul (3).”

(5) La articolul 14, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„4. Amploarea unei inspecții extinse, inclusiv elementele de risc care trebuie verificate, este stabilită în anexa VII. Se conferă Comisiei competențe de executare pentru a determina caracteristicile detaliate ale elementelor de risc menționate în anexa respectivă care trebuie verificate. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 31 alineatul (3).”

(6) La articolul 15, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„4. Se conferă Comisiei competențe de executare pentru stabilirea în detaliu a unor modalități armonizate de punere în aplicare a procedurilor descrise în instrucțiunile menționate în anexa VI, inclusiv cu privire la controalele menționate la alineatul (2). Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 31 alineatul (3).”

(7) Se inserează următorul articol 18a:

„Articolul 18a

Plângeri depuse în temeiul Convenției privind munca în domeniul maritim

1. În cazul în care o plângere depusă în legătură cu chestiuni care intră sub incidența Convenției privind munca în domeniul maritim nu a fost rezolvată la nivelul navei, inspectorul care efectuează controlul statului portului notifică de îndată statul de pavilion, solicitând, într-un termen limită stabilit, consiliere și un plan de acțiune corectivă. Raportul de inspecție trebuie transmis prin mijloace electronice către baza de date privind inspecțiile menționată la articolul 24.

2. Pentru a se asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului articol, se conferă Comisiei competențe de executare în ceea ce privește crearea un format electronic și a unei proceduri armonizate de raportare a acțiunilor subsecvente întreprinse de statele membre. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 31 alineatul (3).
- (8) La articolul 19 se adaugă următorul alineat:
- „11. În ceea ce privește aspectele reglementate de Convenția privind munca în domeniul maritim, autoritatea competentă informează, de asemenea, imediat organizațiile competente ale proprietarilor de nave și ale navigatorilor din statul portului în care a avut loc inspecția.”.
- (9) La articolul 23, alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:
- „5. Se conferă Comisiei competențe de executare pentru crearea de formulare armonizate de raportare a deficiențelor de către piloți și autoritățile portuare și de înregistrare a acțiunilor subsecvente, a procedurilor de urmat și a modalităților și mijloacelor tehnice care trebuie utilizate. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 31 alineatul (3).”
- (10) La articolul 27, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:
- „Se conferă Comisiei competențe de executare pentru stabilirea modalităților de publicare a informațiilor menționate în paragraful anterior, a criteriilor de agregare a datelor relevante și a frecvenței actualizărilor. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 31 alineatul (2).”
- (11) Se inserează următoarele articole 30a și 30b:

„Articolul 30a

Acte delegate

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolului 30b în ceea ce privește modificările aduse anexei VI la prezenta directivă, în scopul de a adăuga pe lista prevăzută în respectiva anexă instrucțiuni suplimentare referitoare la controlul statului portului adoptate de Organizația MOU Paris.

Articolul 30b

Exercitarea delegării

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.
2. Delegarea competenței prevăzute la articolul 30a este acordată Comisiei pentru o perioadă nedeterminată, începând de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

3. Delegarea competenței menționate la articolul 30a poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. Decizia de revocare încetează delegarea de competențe specificate în respectiva decizie. Decizia de revocare intră în vigoare în ziua următoare datei publicării deciziei în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Aceasta nu aduce atingere validității actelor delegate aflate deja în vigoare.
 4. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
 5. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 30a intră în vigoare numai în cazul în care nu a fost exprimată nicio obiecție din partea Parlamentului European sau a Consiliului în termen de două luni de la notificarea actului respectiv Parlamentului European și Consiliului sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European cât și Consiliul informează Comisia cu privire la faptul că nu vor formula obiecții. Acest termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.
- (12) Articolul 31 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 31

Comitetul

1. Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (*Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships - COSS*) instituit prin articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
2. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
3. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
4. În cazurile descrise la alineatele (2) și (3) de mai sus, când avizul comitetului trebuie obținut prin procedură scrisă, această procedură se încheie fără rezultat în cazul în care, înainte de expirarea termenului de emitere a avizului, acest lucru este hotărât de președintele comitetului sau solicitat de o majoritate simplă a membrilor comitetului.”

- (13) Articolul 32 se abrogă.
- (14) La punctul II subpunctul 2B din anexa I, se adaugă următoarele liniiuțe:

„- arborând pavilionul unui stat care nu a ratificat una sau mai multe dintre convențiile enumerate la articolul 2 punctul 1.”;

„- din a căror documentație nu rezultă nicio dovadă a existenței vreunui plan de acțiune convenit pentru a remedia cazurile de neconformitate, astfel cum este

prevăzut în standardul A5.2.1(6) din Convenția privind munca în domeniul maritim.”.

- (15) La anexa IV se adaugă următoarele puncte 45 și 46:

„45. Certificatul de muncă în domeniul maritim [a se vedea Convenția privind munca în domeniul maritim (MLC) a OIM];

46. Declarația de conformitate a muncii în domeniul maritim (a se vedea MLC a OIM)”.

- (16) La anexa V punctul A se adaugă următoarele punctele 16, 17 și 18 :

„16. Documentele necesare în temeiul MLC nu sunt prezentate sau nu sunt actualizate, ori sunt actualizate în mod fals, sau documentele prezentate nu conțin informațiile necesare în temeiul MLC ori nu sunt valide, dintr-un motiv oarecare.

17. Condițiile de muncă și de viață la bordul navei nu sunt conforme cu cerințele Convenției privind munca în domeniul maritim.

18. Nava și-a schimbat pavilionul în scopul de a evita respectarea Convenției privind munca în domeniul maritim.”

- (17) La anexa X punctul 3.10 se adaugă următoarele subpuncte 8 și 9:

„8. Condiții la bord care prezintă un pericol evident pentru siguranța, sănătatea sau securitatea navigatorilor;

9. Neconformitate constituind o încălcare gravă sau repetată a cerințelor MLC (inclusiv a drepturilor navigatorilor).”

Articolul 2

Transpunere

Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive după cel mult 12 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte. Atunci când statele membre adoptă respectivele dispoziții, acestea trebuie să conțină o trimitere la prezenta directivă sau să fie însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

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

Articolul 3

Intrarea în vigoare

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

Articolul 4

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,
Președintele*

*Pentru Consiliu,
Președintele*