



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 9 de janeiro de 2018
(OR. en)

15647/17

Dossiê interinstitucional:
2017/0181 (NLE)

SOC 809
EMPL 616
MAR 234
TRANS 554

ATOS LEGISLATIVOS E OUTROS INSTRUMENTOS

Assunto: DIRETIVA DO CONSELHO que aplica o Acordo celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) para alterar a Diretiva 2009/13/CE em conformidade com as emendas de 2014 à Convenção do Trabalho Marítimo de 2006, aprovadas pela Conferência Internacional do Trabalho em 11 de junho de 2014

DIRETIVA (UE) 2018/... DO CONSELHO

de ...

que aplica o Acordo

**celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA)
e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF)
para alterar a Diretiva 2009/13/CE em conformidade com as emendas
de 2014 à Convenção do Trabalho Marítimo de 2006,
aprovadas pela Conferência Internacional do Trabalho em 11 de junho de 2014**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 155.º, n.º 2, em conjugação com o artigo 153.º, n.º 1, alíneas a), b) e c),

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o artigo 155.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), os empregadores e os trabalhadores ("parceiros sociais") podem solicitar em conjunto que os acordos que celebram ao nível da União sejam aplicados com base em decisão adotada pelo Conselho, sob proposta da Comissão.
- (2) A Diretiva 2009/13/CE do Conselho¹ aplicou o acordo celebrado em 19 de maio de 2008 pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF), para incorporar no direito da União as disposições obrigatórias da Convenção do Trabalho Marítimo de 2006 (CTM) da Organização Internacional do Trabalho (OIT), a fim de atualizar a legislação da União em vigor com as normas da CTM que eram mais favoráveis para os marítimos. O seu objetivo era melhorar as condições de trabalho dos marítimos, particularmente em matéria de contratos de trabalho, horário de trabalho, repatriamento, desenvolvimento de competências e carreiras, alojamento e instalações de lazer, alimentação e serviço de mesa, proteção da saúde e da segurança, cuidados médicos e procedimentos de queixas a bordo.

¹ Diretiva 2009/13/CE do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, que aplica o Acordo celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) relativo à Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, e que altera a Diretiva 1999/63/CE (JO L 124 de 20.5.2009, p. 30).

- (3) Na sequência de reuniões de peritos internacionais, a OIT encetou um processo de alteração da CTM para dar resposta, por um lado, às preocupações relativas ao abandono de marítimos e à garantia financeira e, por outro, a pedidos de indemnização por morte ou incapacidade prolongada dos marítimos. A Comissão Tripartida Especial criada ao abrigo da CTM aprovou duas emendas sobre estas questões na sua reunião de 7 a 11 de abril de 2014. Partes das regras objeto das emendas enquadravam-se no âmbito da competência da União e diziam respeito a matérias em relação às quais a União tinha adotado regras, em especial no domínio da política social e dos transportes. Por conseguinte, em 26 de maio de 2014, o Conselho adotou a Decisão 2014/346/UE¹ que estabelecia a posição a adotar em nome da União na 103.^a sessão da Conferência Internacional do Trabalho (CIT). A posição da União foi no sentido de apoiar a aprovação das emendas ao Código da CTM ("emendas de 2014 à CTM").

¹ Decisão 2014/346/UE do Conselho, de 26 de maio de 2014, relativa à posição a adotar em nome da União Europeia na 103.^a sessão da Conferência Internacional do Trabalho sobre as emendas ao Código da Convenção do Trabalho Marítimo (JO L 172 de 12.6.2014, p. 28).

- (4) As emendas de 2014 à CTM foram aprovadas pela CIT na sua 103.^a sessão, realizada em Genebra, em 11 de junho de 2014, e entraram em vigor em 18 de janeiro de 2017. Dizem respeito à constituição de um sistema eficaz de garantia financeira que proteja os direitos dos marítimos em caso de abandono e assegure uma indemnização de créditos contratuais em caso de morte ou de incapacidade prolongada dos marítimos decorrente de lesão, doença ou acidente de trabalho. As emendas aperfeiçoam e otimizam o atual sistema de proteção dos marítimos, incluindo a obrigação de os navios terem a bordo provas documentais do sistema de garantia financeira, e de alargar o sistema de forma a cobrir duas novas situações de abandono. Essas situações referem-se aos casos em que os marítimos são abandonados sem meios de subsistência e apoio necessários; ou aos casos em que o armador provoca uma rutura unilateral da relação de trabalho com o marítimo, incluindo o não pagamento dos salários contratuais durante pelo menos dois meses.
- (5) Em 5 de dezembro de 2016, os parceiros sociais do setor dos transportes marítimos, a ECSA e a ETF, celebraram um acordo ("acordo dos parceiros sociais") para alterar a Diretiva 2009/13/CE em conformidade com as emendas de 2014 à CTM. Em 12 de dezembro de 2016, os parceiros sociais solicitaram que a Comissão apresentasse uma proposta de diretiva do Conselho ao abrigo do artigo 155.º, n.º 2, do TFUE, a fim de aplicar o seu acordo.

- (6) O acordo dos parceiros sociais reproduz o conteúdo das disposições obrigatórias das emendas de 2014 à CTM. A primeira emenda, sobre o sistema de garantia financeira em caso de abandono de marítimos, diz respeito tanto à saúde e segurança como às condições de trabalho e, por conseguinte, é abrangida pelo artigo 153.º, n.º 1, alíneas a) e b), do TFUE. A segunda emenda, sobre os requisitos do sistema de garantia financeira para assegurar o pagamento da indemnização em caso de morte ou de incapacidade prolongada dos marítimos decorrente de lesão, doença ou acidente profissional, é abrangida pelo artigo 153.º, n.º 1, alínea c), do TFUE, relativo à segurança social e à proteção social dos trabalhadores. Por conseguinte, o acordo dos parceiros sociais diz respeito a matérias abrangidas pelo artigo 153.º do TFUE e pode ser aplicado por meio de uma decisão do Conselho sob proposta da Comissão, em conformidade com o artigo 155.º, n.º 2, do TFUE. Para os fins do artigo 288.º do TFUE, o instrumento adequado para aplicar o acordo dos parceiros sociais é uma diretiva.
- (7) Em conformidade com a Comunicação da Comissão de 20 de maio de 1998 intitulada "Adaptar e promover o diálogo social ao nível comunitário", a Comissão avaliou a representatividade das partes signatárias e a legalidade de cada cláusula do acordo dos parceiros sociais.
- (8) O acordo dos parceiros sociais altera o acordo celebrado em 19 de maio de 2008 entre a ECSA e a ETF relativo à CTM, anexo à Diretiva 2009/13/CE, e incorpora nessa diretiva as emendas de 2014 à CTM a fim de melhorar as condições de trabalho, a saúde e segurança e a proteção social para os marítimos a bordo de navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro.

- (9) Ao alterar a Diretiva 2009/13/CE, o acordo dos parceiros sociais integrará as disposições obrigatórias das emendas de 2014 à CTM, que já estavam cobertas pelo sistema de supervisão da CTM, no âmbito de aplicação da Diretiva 2013/54/UE do Parlamento Europeu e do Conselho¹ e no sistema de supervisão e controlo do direito da União, incluindo a competência do Tribunal de Justiça da União Europeia. Espera-se que resulte num maior grau de cumprimento por parte dos Estados-Membros e dos armadores.
- (10) Sem prejuízo das disposições do acordo dos parceiros sociais em matéria de acompanhamento e revisão por parte dos parceiros sociais ao nível da União, a Comissão monitorizará a execução da presente diretiva e do acordo dos parceiros sociais.
- (11) Os Estados-Membros podem confiar a execução da presente diretiva aos parceiros sociais, se estes o solicitarem em conjunto e desde que os Estados-Membros tomem todas as medidas necessárias para poderem garantir, em qualquer altura, os resultados pretendidos no quadro da presente diretiva.
- (12) Nos termos do artigo 155.º, n.º 2, do TFUE, a Comissão informou o Parlamento Europeu enviando o texto da sua proposta da presente diretiva.

¹ Diretiva 2013/54/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativa a certas responsabilidades do Estado de bandeira no cumprimento e aplicação da Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006 (JO L 329 de 10.12.2013, p.1).

- (13) A presente diretiva respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, nomeadamente o artigo 31.º.
- (14) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva, a saber, melhorar as condições de trabalho, a saúde e segurança e a proteção social dos trabalhadores do setor dos transportes marítimos, que é um setor transfronteiras que opera com bandeiras de Estados-Membros diferentes, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode adotar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (15) A Diretiva 2009/13/CE deverá, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOTOU A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

A presente diretiva aplica o acordo celebrado entre a Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) em 5 de dezembro de 2016, para alterar a Diretiva 2009/13/CE em conformidade com as emendas de 2014 à CTM.

Artigo 2.º

Em consonância com o acordo dos parceiros sociais, o Acordo celebrado pela ECSA e pela ETF sobre a Convenção do Trabalho Marítimo de 2006, contido no anexo da Diretiva 2009/13/CE, é alterado em conformidade com o anexo da presente diretiva.

Artigo 3.º

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até ... [dois anos após a data da sua entrada em vigor]. Do facto informam imediatamente a Comissão.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros fazem referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como é feita a referência.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio regulado pela presente diretiva.
3. Os Estados-Membros podem confiar a execução da presente diretiva aos parceiros sociais, se estes o solicitarem em conjunto e desde que os Estados-Membros tomem todas as medidas necessárias para poderem garantir, em qualquer altura, os resultados pretendidos no quadro da presente diretiva.

Artigo 4.º

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 5.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em ..., em

Pelo Conselho

O Presidente

ANEXO

No anexo da Diretiva 2009/13/CE, o Acordo celebrado pela ECSA e pela ETF sobre a Convenção do Trabalho Marítimo de 2006 é alterado do seguinte modo:

- 1) No título "Norma A2.5 – Repatriamento", "A2.5" é substituído por "A2.5.1".
- 2) É inserida a seguinte Norma:

"Norma A2.5.2 – Garantia financeira

1. Em aplicação do n.º 2 da regra 2.5, a presente norma estabelece requisitos para assegurar a existência de um sistema de garantia financeira rápido e eficaz para prestar assistência aos marítimos em caso de abandono pelo armador.
2. Para efeitos da presente norma, um marítimo é considerado como tendo sido abandonado se, em violação dos requisitos do presente acordo ou dos termos do contrato de trabalho do marítimo, o armador:
 - a) Não cobrir as despesas de repatriamento do marítimo; ou
 - b) Abandonar o marítimo sem os meios de subsistência e o apoio necessários; ou
 - c) Tiver, de qualquer outra forma, provocado uma rutura da relação de trabalho com o marítimo, nomeadamente pelo não pagamento dos salários contratuais durante, pelo menos, dois meses.

3. Todos os Estados-Membros devem assegurar a existência de um sistema de garantia financeira que satisfaça os requisitos da presente norma para os navios que arvorem a sua bandeira. O sistema de garantia financeira pode assumir a forma de um regime de segurança social ou de seguro, um fundo nacional ou outro mecanismo semelhante. A sua forma deve ser determinada pelo Estado-Membro, após consulta das organizações representantes de armadores e de marítimos interessadas.
4. O sistema de garantia financeira deve assegurar um acesso direto, uma cobertura suficiente e uma assistência financeira rápida, em conformidade com a presente norma, a qualquer marítimo abandonado a bordo de um navio que arvore a bandeira do Estado-Membro.
5. Para efeitos do n.º 2, alínea b), da presente norma, os meios de subsistência e o apoio necessários aos marítimos devem incluir: alimentação adequada, alojamento, água potável, combustível suficiente para a sobrevivência a bordo do navio e cuidados médicos necessários.
6. Todos os Estados-Membros devem exigir que os navios que arvorem a sua bandeira e que, nos termos da legislação nacional, sejam obrigados a ter a bordo um certificado de trabalho marítimo ou o fazem por exigência do armador, tenham a bordo um certificado ou outras provas documentais de uma garantia financeira emitida pelo prestador dessa mesma garantia. Deve ser afixada a bordo em local bem visível e acessível aos marítimos uma cópia da referida documentação. Sempre que a cobertura da garantia financeira seja assegurada por mais do que um prestador, devem ser conservados a bordo os documentos fornecidos por cada prestador.

7. O certificado ou os outros documentos comprovativos da garantia financeira devem ser redigidos em inglês, ou acompanhados de uma tradução para inglês, e incluir as seguintes informações:
- a) Nome do navio;
 - b) Porto de registo do navio;
 - c) Indicativo de chamada rádio do navio;
 - d) N.º OMI do navio;
 - e) Nome e endereço do prestador ou prestadores da garantia financeira;
 - f) Dados de contacto das pessoas ou entidades responsáveis pelo processamento dos pedidos de ajuda dos marítimos;
 - g) Nome do armador;
 - h) Período de validade da garantia financeira; e
 - i) Uma declaração do prestador da garantia financeira de que esta cumpre os requisitos da Norma A2.5.2.

8. A assistência do sistema de garantia financeira deve ser prontamente concedida a pedido do marítimo ou do seu representante designado e acompanhada da devida justificação do direito, em conformidade com o n.º 2 da presente norma.
9. Tendo em conta a regra 2.5, a assistência prestada pelo sistema de garantia financeira deve ser suficiente para cobrir o seguinte:
 - a) Salários em dívida e outros direitos devidos por parte do armador ao marítimo nos termos do seu contrato de trabalho, da convenção coletiva aplicável ou da legislação nacional do Estado de bandeira, que não devem exceder quatro meses de atraso para os salários acumulados e quatro meses de atraso para os direitos devidos;
 - b) Todas as despesas razoáveis suportadas pelo marítimo, incluindo as despesas de repatriamento a que se refere o n.º 10 da presente norma; e
 - c) As necessidades básicas do marítimo, incluindo elementos tais como: alimentação adequada, o vestuário necessário, alojamento, água potável, combustível suficiente para a sobrevivência a bordo do navio, cuidados médicos necessários e quaisquer outros custos ou encargos razoáveis decorrentes do ato ou da omissão que constituem o abandono até a chegada do marítimo ao seu domicílio.

10. As despesas de repatriamento devem cobrir as viagens por meio adequado e expedito, normalmente por via aérea, e incluir o fornecimento de alimentação e alojamento ao marítimo a partir da data da partida do navio até à chegada ao domicílio do marítimo, a assistência médica necessária, a transferência e o transporte de objetos de uso pessoal e quaisquer outros custos ou encargos razoáveis decorrentes do abandono.
11. A garantia financeira não deve cessar antes do seu período de validade, a não ser que o prestador da garantia tenha notificado as autoridades competentes do Estado de bandeira com pelo menos 30 dias de antecedência.
12. Se o prestador do seguro ou de outra garantia financeira tiver, nos termos da presente norma, efetuado um pagamento a um marítimo deve, até ao limite do montante que pagou, e em conformidade com a legislação aplicável, adquirir por sub-rogação, transferência ou qualquer outra forma, os direitos de que esse marítimo teria beneficiado.
13. Nenhum elemento da presente norma prejudica o direito de regresso do segurador ou do prestador de garantia financeira contra terceiros.

14. As disposições da presente norma não pretendem ser exclusivas nem prejudicar quaisquer outros direitos, créditos ou medidas corretivas eventualmente existentes para indemnizar os marítimos que são abandonados. A legislação e a regulamentação nacionais podem prever que quaisquer montantes devidos nos termos da presente norma possam ser deduzidos de montantes recebidos de outras fontes e resultantes desses direitos, créditos ou medidas corretivas suscetíveis de dar lugar a indemnização em virtude da presente norma."

3) A "Norma A4.2 – Responsabilidade dos armadores" é alterada do seguinte modo:

a) No título, "A4.2" é substituído por "A4.2.1";

b) São aditados os seguintes parágrafos:

"8. As disposições legislativas e regulamentares nacionais devem prever que o sistema de garantia financeira destinado a assegurar o pagamento da indemnização, tal como previsto no n.º 1, alínea b), da presente norma para os créditos contratuais definidos na norma A4.2.2, satisfaça os seguintes requisitos mínimos:

a) A indemnização contratual, sempre que fixada no contrato de trabalho do marítimo e sem prejuízo do disposto na alínea c) do presente número, deve ser paga integralmente e sem demora;

- b) Não deve ser exercida qualquer pressão sobre um marítimo no sentido de aceitar um pagamento inferior ao montante contratual;
 - c) Quando a natureza da incapacidade prolongada de um marítimo não permitir determinar facilmente a indemnização integral a que possa ter direito, deve ser feito um ou mais pagamentos provisórios a fim de lhe evitar transtornos desnecessários;
 - d) De acordo com o n.º 2 da regra 4.2, o marítimo deve receber pagamento sem prejuízo de outros direitos previstos pela lei, mas esse pagamento pode ser deduzido de eventuais indemnizações resultantes de qualquer outra reclamação feita pelo marítimo contra o armador e decorrentes do mesmo incidente; e
 - e) O pedido de indemnização contratual pode ser apresentado diretamente pelo interessado, pelo parente mais próximo ou por um representante do marítimo ou beneficiário designado.
9. As disposições legislativas e regulamentares nacionais devem prever que os marítimos recebam notificação prévia caso a garantia financeira de um armador deva ser anulada ou extinta.

10. As disposições legislativas e regulamentares nacionais devem prever que a autoridade competente do Estado de bandeira seja notificada pelo prestador da garantia financeira se a garantia financeira do armador for anulada ou extinta.
11. Os Estados-Membros devem exigir que os navios que arvoem a sua bandeira tenham a bordo um certificado ou outras provas documentais de uma garantia financeira emitida pelo seu prestador. Deve ser afixada a bordo em local bem visível e acessível aos marítimos uma cópia da referida documentação. Sempre que a cobertura da garantia financeira seja assegurada por mais do que um prestador, devem ser conservados a bordo os documentos fornecidos por cada prestador.
12. A garantia financeira não deve cessar antes do seu período de validade, a não ser que o prestador da garantia tenha notificado as autoridades competentes do Estado de bandeira com pelo menos 30 dias de antecedência.
13. A garantia financeira deve assegurar o pagamento de todos os créditos contratuais constituídos durante o período de validade do documento.
14. O certificado ou os outros documentos comprovativos da garantia financeira devem ser redigidos em inglês, ou acompanhados de uma tradução para inglês, e incluir as seguintes informações:
 - a) Nome do navio;

- b) Porto de registo do navio;
- c) Indicativo de chamada rádio do navio;
- d) N.º OMI do navio;
- e) Nome e endereço do prestador ou prestadores da garantia financeira;
- f) Dados de contacto das pessoas ou entidades responsáveis pelo processamento dos pedidos de ajuda dos marítimos;
- g) Nome do armador;
- h) Período de validade da garantia financeira; e
- i) Uma declaração do prestador da garantia financeira de que esta cumpre os requisitos da norma A4.2.1."

4) É inserida a seguinte norma:

"Norma A4.2.2 – Tratamento de créditos contratuais

1. Para efeitos da aplicação do n.º 8 da norma A 4.2.1 e da presente norma, o termo "crédito contratual" refere-se a qualquer crédito relacionado com a morte ou incapacidade prolongada dos marítimos decorrente de lesão, doença ou acidente de trabalho, nos termos da legislação nacional, do contrato de trabalho ou da convenção coletiva do marítimo.

2. O sistema de garantia financeira, tal como previsto no n.º 1, alínea b), na norma A4.2.1 pode assumir a forma de um regime de segurança social ou de seguro, um fundo ou outro mecanismo semelhante. A sua forma deve ser determinada pelo Estado-Membro, após consulta das organizações representantes de armadores e de marítimos interessadas.
 3. As disposições legislativas e regulamentares nacionais devem prever mecanismos eficazes para a receção, o tratamento e a resolução imparcial de créditos contratuais relacionados com a indemnização a que se refere o n.º 8 da norma A4.2.1, mediante procedimentos rápidos e justos."
-