



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 27.7.2017 г.
COM(2017) 406 final

2017/0181 (NLE)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА СЪВЕТА

за изпълнение на Споразумението, сключено между Асоциациите на корабособствениците от Европейската общност (ECSCA) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF) за изменение на Директива 2009/13/ЕО на Съвета в съответствие с измененията от 2014 г. на Морската трудова конвенция от 2006 г., одобрени от Международната конференция на труда на 11 юни 2014 г.

(текст от значение за ЕИП)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- **Основания и цели на предложението**

През 2006 г. Международната организация на труда (МОТ) прие Морската трудова конвенция (МТК) с цел създаването на единен, съгласуван инструмент, обединяващ всички съвременни стандарти за международния морски труд. С Морската трудова конвенция се предоставят всеобхватни права и закрила на работното място за всички морски лица, без значение тяхната националност и знаме на кораба. До момента тя е ратифицирана от 81 държави, сред които и всички държави — членки на ЕС, с изключение на Австрия, Словакия и Чешката република¹.

Разпоредбите на МТК бяха включени в законодателството на ЕС с Директива 2009/13/ЕО на Съвета² за изпълнение на Споразумението, сключено между Асоциациите на корабособствениците от Европейската общност (ЕКСА) и Европейската федерация на транспортните работници (ЕТФ) относно Морската трудова конвенция от 2006 г. С Директивата законодателството на ЕС се актуализира със стандартите на МТК, които са по-благоприятни за морските лица, отколкото тези на местно ниво споразумения за наемане на работа, работно време, репатриране, жилищни помещения и съоръжения за отдих, храна и сервиране, защита на здравето и безопасността, медицинско обслужване и процедури за подаване на жалби и др.). С Директивата бе насърчено ратифицирането на МТК в целия ЕС и се съдейства за ускоряването на влизането ѝ в сила. Директивата допринесе също така да се транспонират еднакво стандартите на МТК във всички държави членки и да се приемат конкретни мерки за изпълнение на споразумението съгласно правото на ЕС.

МТК от 2006 г. доведе само до частично разрешаване на проблемите, свързани с отговорността и обезщетенията във връзка с искиове на членове на екипажи при смърт, телесна повреда и изоставяне в чуждестранни пристанища, след като корабособствениците спрат да изпълняват своите отговорности. Секторът на морския транспорт е глобален по своя характер, включва различни национални правни норми, приложими в зависимост от държавата на корабособственика, държавата на знамето или националността на екипажа. Така за морските лица възникват трудности при получаването на бързо и задоволително обезщетяване в случай на изоставяне, телесна повреда или смърт.

Тези проблеми отдавна са признати както от МОТ, така и от ММО (Международната морска организация). През 1998 г. те създадоха съвместната ad hoc експертна работна група на МОТ/ММО относно отговорността и обезщетенията по искиове при смърт,

¹ Австрия не бе задължена да транспонира Директива 2009/13/ЕО на Съвета по географски причини (вж. Решение на Комисията от 29 септември 2016 г. за закриване на дело 2014/0489 срещу Австрия за нарушение за неуведомление), като се има предвид, че тя е държава членка без излаз на море, която вече няма регистър за морски кораби и не възнамерява да въведе такъв регистър в близко бъдеще. Чешката република и Словакия са също държави без излаз на море и без търговски флот под знамето им съгласно статистическите данни на УНКТАД относно регистрацията на търговската флота по знаме на регистрация и по вид на кораба.

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

² ОВ L 124, 20.5.2009 г., стр. 30. Директивата влезе в сила на 20 август 2013 г., т.е. в деня на влизане в сила на МТК. Държавите членки трябваше да я транспонират в националното си законодателство до 20 август 2014 г.

телесна повреда или изоставяне на морски лица. Тази група препоръча двуетапен подход: първата стъпка ще бъде приемането на необвързващи насоки³, а втората приемането на задължителни инструменти. Тя препоръча също така създаването на база данни за случаите на изоставяне на морски лица, която бе създадена през 2005 г.⁴.

През 2010 и 2011 г. въз основа на препоръките на съвместната работна група МОТ набеляза два приоритетни проблема: изоставянето на морски лица и финансовото обезпечение; и исковете, свързани със смърт или трайно намалена работоспособност на морски лица. През 2004 г. Специалният тристранен комитет, създаден съгласно МТК, прие две изменения във връзка с тези проблеми. От март 2016 г. насам в базата данни на МОТ във връзка с изоставянето на морски лица са изброени 192 изоставени търговски кораба, изоставянето на някои от които датира от 2006 г., като все още има нерешени случаи на изоставяне. Много изоставени морски лица остават на борда на корабите без заплащане, често в продължение на няколко месеца, и без редовни доставки на храна, медицински грижи или средства, позволяващи им да се завърнат по домовете си.

Някои от правилата, въведени с измененията, попадат в сферата на компетентност на Европейския съюз и се отнасят до въпроси, по които Съюзът е приел правила, в частност в областта на социалната политика и транспорта. Ето защо Съветът прие Решение (2014/346/ЕС)⁵ относно позицията, която да бъде заета от името на Европейския съюз в рамките на 103-тата сесия на Международната конференция по труда във връзка с направените през 2014 г. изменения на МТК, гарантирайки подкрепа от Съюза за тяхното одобрение.

Измененията бяха одобрени от Международната конференция по труда на нейната 103-та сесия в Женева на 11 юни 2014 г. Те бяха одобрени от всички държави — членки на ЕС. Двата набора от изменения се отнасят както до задължителните разпоредби (част А правила и стандарти), така и до незадължителните разпоредби (част Б насоки)⁶ в Кодекса на МТК. Те обхващат правило 2.5 (репатриране) в дял 2 за условията за наемане на работа, и правило 4.2 (отговорност на корабособствениците) в дял 4 за опазването на здравето, медицинските грижи, благосъстоянието и социалната закрила.

Целта на изменените задължителни разпоредби е да се постигне ефективна система за финансово обезпечение, която:

³ През ноември 2001 г. Асамблеята на ММО прие две насоки, свързани с финансово обезпечение за покриване на исковете на морски лица в случай на изоставяне, телесна повреда или смърт: <http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/JointIMOILOWorkingGroupsOnSeafarerIssues/Pages/IMOILOWGLiabilityCompensationForDeathAbandonment.aspx>.

⁴ База данни относно докладваните случаи на изоставяне на морски лица. Вж. <http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>. Съдържанието на базата данни е ограничено до кораби, докладвани като изоставени след 1 януари 2004 г.

⁵ Решение 2014/346/ЕС на Съвета от 26 май 2014 г. (ОВ L 172, 12.6.2014 г., стр. 28).

⁶ Държавите, които ратифицират МТК, трябва да приемат национални закони или да вземат други мерки, за да гарантират, че принципите и правата, установени в правилата, се прилагат по начина, определен от стандартите в част А от Кодекса (или по еквивалентен по своята същност начин). Насоките не са задължителни и не са предмет на инспекции от страна на държавния пристанищен контрол. Правителствата обаче са длъжни да обръщат надлежно внимание на тяхното съдържание при изпълнението на своите отговорности, като това подлежи на преглед в рамките на системата за надзор на МОТ.

- (1) да защитава правата на морските лица в случай на изоставяне (изменение на правило 2.5). С това изменение се подобрява прилагането на системата за финансово обезпечение, когато корабособственикът не покрие разходите по репатрирането на морските лица, както вече бе признато с правило 2.5(2). С него се признават също така две нови ситуации: когато корабособственикът остави морското лице без необходимата издръжка и подкрепа; или когато корабособственикът прекрати по друг начин едностранно отношенията си с морското лице, включително не му изплати договорените възнаграждения за период от най-малко два месеца. То включва също така изисквания за установяване на бърза и ефективна система за финансово обезпечение, която да подпомага морски лица на борда на кораб, плаващ под знамето на държава членка, в случай че бъдат изоставени;
- (2) установяват се минимални изисквания за системата за финансово обезпечение за осигуряване на обезщетение за договорни искове в случай на смърт или трайно намалена работоспособност на морски лица вследствие на професионално увреждане, заболяване или риск (изменение на правило 4.2).

Следователно с тези изменения се подобрява и разширява съществуващата система за защита на морските лица, с тях процедурите по обезщетяване стават по-лесни и по-ефективни, като те са подкрепени също така от задължението за наличието на борда на корабите на документно доказателство за наличието на финансово обезпечение.

Тези изменения на МТК влязоха в сила на 18 януари 2017 г. за 18 държави членки⁷. В Нидерландия се очаква измененията да влязат в сила, считано от 1 януари 2018 г.⁸. Италия и Литва отложиха влизането в сила на измененията до 18 януари 2018 г.⁹. По отношение на четирите държави членки, ратифицирали МТК, след като измененията бяха одобрени, Словения вече прие измененията, които ще влязат в сила на 3 август 2017 г. Румъния, Естония и Португалия обаче все още трябва да изпратят официална декларация за приемане. Очаква се това да стане през следващите месеци¹⁰.

На 5 декември 2016 г. социалните партньори в сектора на морския транспорт — Асоциациите на корабособствениците от Европейската общност (ЕССА) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF), сключиха споразумение за изменение на своето споразумение за изпълнение на МТК от 2006 г., приложено към

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

⁸ Нидерландия посочи, че тя ще бъде обвързана с измененията само след последващо изрично уведомление за приемане съгласно член XV, параграф 8, буква а) от Конвенцията. Тя прави това, за да отложи приемането на измененията и да ги прилага чрез нидерландското законодателство, тъй като Нидерландия обяви, че очаква измененията да влязат в сила на 1 януари 2018 г. Вж. https://www.ilent.nl/english/merchant_shipping/crew/legislation/amendments_mlc_2014/.

⁹ Те са се възползвали от правото си съгласно член XV, параграф 8, буква б) от Конвенцията.

¹⁰ Общо съображение, *Доклад на Комитета от експерти по прилагането на конвенциите и препоръките*, стр. 577: „в някои случаи възникнаха въпроси по отношение на начина, по който членовете, чиято ратификация е била регистрирана между приемането и влизането в сила на измененията, могат да приемат измененията в Кодекса, приети съгласно член XV от МТК от 2006 г. (...) Комитетът отбелязва, че междувременно, Службата е информирала всички заинтересовани членове, че те могат да приемат измененията, като отправят официална декларация за това до генералния директор“. Вж. [http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/P/09661/09661\(2017-106-1A\).pdf](http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/P/09661/09661(2017-106-1A).pdf). За Румъния, Естония и Португалия МТК влезе в сила съответно на 24 ноември 2016 г., 5 май 2017 г. и 12 май 2017 г., а измененията ще влязат в сила, след като те заявят съгласието си. Като се има предвид обаче, че те са гласували в полза на измененията, се очаква, че ще ги приемат в рамките на идните месеци.

Директива 2009/13/ЕО, с цел да го приведат в съответствие с направените през 2014 г. изменения на МТК. Това споразумение възпроизвежда съдържанието на всички задължителни разпоредби на направените през 2014 г. изменения на МТК.

На 12 декември 2016 г. ECSA и ETF поискаха Комисията да изпълни тяхното споразумение, като изготви предложение за решение на Съвета в съответствие с член 155, параграф 2 от ДФЕС. Настоящото предложение е в отговор на тяхното искане.

Комисията представя настоящото предложение с цел да синхронизира Директива 2009/13/ЕО и приложеното към нея споразумение със задължителните изменения на МТК, които МОТ направи през 2014 г. Това ще подобри условията на труд, здравето, безопасността и социалната защита за морските лица на борда на кораби, плаващи под знамето на държава — членка на ЕС.

Предложението има за цел също така да гарантира ефективното прилагане на задължителните изменения на МТК, направени от МОТ през 2014 г., в целия ЕС посредством прилагането на Директивата за изпълнение относно отговорностите на държавата на знамето (Директива 2013/54/ЕС)¹¹. С тази директива се установяват правила, с които се гарантира, че държавите членки:

- изпълняват ефективно задълженията си като държави на знамето при прилагането на съответните части на МТК от 2006 г. (т.е. частите, чието съдържание се счита за съответстващо на разпоредбите в приложението към Директива 2009/13/ЕО); и
- въвеждат специални режими за мониторинг на спазването на изискванията и разглеждането на жалби на борда и на сушата.

След като приложението към Директива 2009/13/ЕО бъде изменено с настоящото предложение, мерките за мониторинг от Директива 2013/54/ЕС ще се прилагат и за измененията на МТК от 2014 г., без да е необходимо изричното изменение на Конвенцията.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Настоящото предложение е в съответствие с работата на Комисията за установяване на справедлив и истински общоевропейски пазар на труда, който осигурява на работниците достойна защита и устойчиви работни места¹². Това включва безопасни и здравословни условия на труд, работно време, социална защита и права във връзка с трудовите договори. Като цели постигането на интегрирана морска политика на ЕС, Комисията също подкрепя изцяло „социалния диалог за интегриране на Конвенцията за стандартите за морски труд на МОТ в правото на Общността“¹³.

¹¹ Директива 2013/54/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. относно определени отговорности на държавата на знамето за спазване и прилагане на Морската трудова конвенция от 2006 г. ОВ L 329, 10.12.2013 г., р. 1–4)

¹² Реч на председателя на Комисията Юнкер за състоянието на Съюза пред Европейския парламент на 9 септември 2015 г.

¹³ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — Интегрирана морска политика за Европейския съюз (COM(2007) 574 окончателен, стр. 9).

Настоящото предложение подкрепя морската безопасност по друг начин. Защитата на изоставени морски лица чрез репатриране, подкрепа и издръжка, както и чрез изплащане на дължимите им възнаграждения може да спомогне за предотвратяване на злополуки за плавателния съд и на екипажа, тъй като това означава, че морските лица не трябва да остават на борда на изоставените кораби, блокирани в пристанища, докато бъдат репатрирани или докато им бъдат изплатени дължимите възнаграждения. Те освен това няма да бъдат изоставяни в плавателни съдове без гориво или без основни хранителни продукти и вода.

Наличието на по-стабилна система за финансово обезпечение за случаи на изоставяне, смърт или трайно намалена работоспособност на морски лица ще премахне тежестта за европейските пристанища и крайбрежни общности, които понастоящем предоставят помощ на засегнатите морски лица и на техните семейства.

С настоящото предложение се допълват усилията, свързани с прилагането на МТК по по-ефективен начин, чрез използването на специални режими за мониторинг и процедури за разглеждане на жалби, подадени на борда и на сушата, установени в Директива 2013/38/ЕС¹⁴ относно държавния пристанищен контрол. С посочената директива МТК от 2006 г. бе включена сред конвенциите, чието прилагане се проверява от органите на държавите членки в техните пристанища. По този начин се гарантира, че третирането на плавателните съдове и на техните екипажи, плаващи под знамето на държава, която не е ратифицирала Конвенцията, не е по-благоприятно в сравнение с това на кораб и на неговия екипаж, плаващ под знамето на държава, която я е ратифицирала. Измененията на МТК от 2014 г. вече са предмет на посочената директива, тъй като тя се прилага по отношение на МТК, включително всички нейни изменения.

С предложението се допълва Директива (ЕС) 2015/1794¹⁵, която включва морските лица в приложното поле на пет директиви в областта на трудовото законодателство (относно закрилата на работниците и служителите в случай на неплатежоспособност на техния работодател, информирането и консултирането на работниците, относно създаването на европейски работнически съвет, колективните уволнения и прехвърлянето на предприятия), като така се подобряват техните трудови права и им се предоставят същите права като на работниците на сушата.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

През цялата история на Европа морският транспорт е бил катализатор за икономическо развитие и просперитет. Морският транспорт на стоки и пътници спомага за търговията в рамките на ЕС и за международната търговия и насърчава контактите между всички европейски народи, граждани и туристи. Увеличаващият се недостиг на морски професионалисти, лица от командния състав и лица от редовия състав води до риск от загуба на критичната маса от човешки ресурси, която поддържа конкурентоспособността на европейските морски отрасли по принцип. Настоящото предложение отговаря на целта за подпомагане съгласно Съобщението „Стратегически

¹⁴ Директива 2013/38/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 12 август 2013 г. за изменение на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол (ОВ L 218, 14.8.2013 г., стр. 1).

¹⁵ Директива (ЕС) 2015/1794 на Европейския парламент и на Съвета от 6 октомври 2015 г. за изменение на директиви 2008/94/ЕО, 2009/38/ЕО и 2002/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на директиви 98/59/ЕО и 2001/23/ЕО на Съвета относно морските лица, (ОВ L 263, 8.10.2015 г., стр. 1).

цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.¹⁶, „подпомагане на работата на Международната морска организация (ММО) и на Международната организация на труда (МОТ) за справедливото отношение към моряците, за да се гарантира наред с другото, че насоките за отношението към моряците при морско произшествие, изоставяне, физическо нараняване или смърт на моряците и условията за отпуск на сушата са адекватно прилагани в ЕС и в целия свят“. Това следва да направи морските професии по-привлекателни за европейските граждани.

Предложението ще допринесе за постигането на по-справедливи условия на конкуренция за корабособствениците в сектора на морския транспорт в ЕС, които зачитат правата на морските лица и които често се оказват в неблагоприятно положение поради неспазването на стандартите за морския транспорт от други участници.

Изпълнението на Споразумението между социалните партньори чрез законодателството на ЕС е също така в съответствие с ангажимента на Комисията за насърчаване на междутрасловия и секторния социален диалог на равнището на ЕС, както се посочва в съвместното изявление, *Ново начало за социалния диалог*¹⁷, което социалните партньори в ЕС, председателството на Съвета и Комисията подписаха на 27 юни 2016 г.

Настоящото споразумение е положителен пример за това как социалните партньори подкрепят програмата на Комисията за по-добро регулиране с цел поддържане на актуалността и пригодността на правото на ЕС¹⁸.

То е отражение също така на принципа на европейския стълб на социалните права¹⁹ относно социалния диалог и участието на работниците, който гласи, че „социалните партньори (...) следва да бъдат насърчавани да договарят и сключват колективни споразумения в области, от значение за тях, при спазване на тяхната автономност и право на колективни действия. Когато е целесъобразно, сключените между социалните партньори споразумения следва да бъдат прилагани на равнището на Съюза и неговите държави членки.“. То се вписва също така в конкретните принципи и права, признати в рамките на европейския стълб на социалните права като *работни заплати, здравословна, безопасна и добре приспособена работна среда и защита на личните данни*, както и *социална закрила*.

Като цяло настоящото предложение спомага за цялостното включване на Целите за устойчиво развитие в рамката на европейската политика в съответствие с ангажимента,

¹⁶ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите, *Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.*, COM(2009) 8 окончателен, раздел 3.

¹⁷ *Ново начало за социалния диалог*, Изявление на председателството на Съвета на Европейския съюз, Европейската комисия и европейските социални партньори, 27 юни 2016 г.

¹⁸ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите – *По-добро регулиране за постигането на по-добри резултати – Програма на ЕС*, COM(2015) 215 final.

¹⁹ SWD(2017) 201 final.

поет в Съобщението на Комисията „*Следващи стъпки към устойчиво европейско бъдеще*“: *европейски действия за устойчивост*²⁰.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Член 155, параграф 2 отДФЕС е правното основание на настоящото предложение.

Член 155, параграф 2 отДФЕС гласи: *„Споразуменията, сключени на равнището на Съюза, се изпълняват било в съответствие с процедурите и практиките, специфични за социалните партньори и за държавите членки, било при въпроси, обхванати от член 153 — по съвместно искане на подписалите ги страни, с решение на Съвета, по предложение на Комисията. Информира се Европейският парламент. Съветът действа с единодушие, когато договорот съдържа една или повече разпоредби, отнасящи се до областите, за които се изисква единодушие съгласно член 153, параграф 2“.*

Първото изменение в споразумението между социалните партньори относно системата за финансово обезпечение в случай на изоставяне на морски лица се отнася както до здравето, така и до безопасността и условията на труд, като по този начин попада в обхвата на член 153, параграф 1, буква а) относно подобряването в частност на работната среда с цел закрилата на здравето и безопасността на работниците, и на буква б) относно условията на труд.

Второто изменение относно изискванията на системата за финансово обезпечение за изплащане на обезщетение в случай на смърт или на трайно намалена работоспособност на морски лица вследствие на професионално увреждане, заболяване или риск е обхванато от член 153, параграф 1, буква в) относно социалната сигурност и социалната закрила на работниците.

Като се има предвид, че това е област, в която се изисква единодушие съгласно член 153, параграф 2, втора алинея, Съветът ще трябва да вземе решение с единодушие.

• Субсидиарност

Настоящото предложение има за цел да гарантира, че правото на ЕС и МТК са съгласувани и че направените през 2014 г. изменения на МТК се прилагат правилно в целия ЕС посредством прилагането на Директива 2013/54/ЕС относно отговорностите на държавата на знамето. Тази цел не може да бъде постигната със средствата на националното законодателство, тъй като промените в действащото законодателство на ЕС могат да се извършват само на равнище на ЕС.

Освен това трябва да е налице равно третиране сред флота и пристанищата на ЕС и в рамките на флотите извън ЕС. В допълнение Съветът официално посочи в Решение 2014/346/ЕС на Съвета, че *„част от правилата по линия на Конвенцията и измененията попадат в сферата на компетентност на Съюза и се отнасят до въпроси, по които Съюзът е приел правила“.*

²⁰ COM(2016) 739 final.

Предложението ще спомогне за прилагането на задължителните изменения на МТК по едно и също време и по един и същи начин във всички държави членки. Това е необходимо, за да се гарантира горепосочената равнопоставеност в рамките на флота и на пристанищата на ЕС. С предложението може да се намали отрицателното въздействие върху пристанищните държави на ЕС, поради това, че по-малко случаи ще попадат в обхвата на параграф 5, буква а) от стандарт А.2.5 от приложението към Директива 2009/13/ЕО. Съгласно този параграф, ако корабособственик не организира репатрирането на морското лице, това трябва да направи държавата на знамето, която е членка на ЕС. Ако и тя не направи това, държавата, от която трябва да бъдат репатрирани морските лица, или държавата, чиито граждани са, може да организира репатрирането им и да възстанови разходите в тази връзка от държавата на знамето, която е членка на ЕС.

За държавите членки, които не са или все още не са обвързани от измененията (държавите членки, които не са ратифицирали МТК²¹, или все още предстои да подадат официална декларация за приемане²²), действията на ЕС ще имат добавена стойност за прилагането на споразумението за корабособствениците, плаващи под тяхно знаме, и по този начин за подобряването на условията за труд на морските лица и социалната закрила за тях на борда на тези плавателни съдове и за техните семейства.

Предложението има добавена стойност също и за държавите членки, които са ратифицирали МТК, в които измененията вече са влезли в сила и които по този начин са обвързани от тях. С него приложното поле на измененията от 2014 г. ще бъде приведено в съответствие с приложното поле на Директива 2009/13/ЕО, измененията ще бъдат включени в приложното поле на прилагане на Директива 2013/54/ЕС относно отговорностите на държавата на знамето и в системата на ЕС за надзор и мониторинг, включително компетентността на Съда на Европейския съюз, в допълнение към надзорната система на МТК. С това ще се осигури по-добра защита на морските лица и следва да се повиши степента на спазване от страна на държавите членки и корабособствениците на новите изисквания.

- **Пропорционалност**

Принципът на пропорционалност е спазен, тъй като обхватът на предложението е строго ограничено до транспонирането в правото на ЕС на актуализираните минимални задължителни стандарти, съдържащи се в направените през 2014 г. изменения на МТК от 2006 г.

С предложението се дава възможности на държавите — членки на ЕС, да запазят или въведат по-благоприятни за работниците стандарти и се отчитат специфичните особености на всяка страна. Следователно предложението създава условия за гъвкавост по отношение на избора на действителни мерки за изпълнение.

- **Избор на инструмент**

Избраният инструмент е директива. Понятието „решение“ в член 155, параграф 2 от ДФЕС е използвано в общ смисъл, така че изборът на законодателен инструмент да може да бъде направен в съответствие с член 288 от ДФЕС. Комисията може по свое

²¹ Австрия, Чешката република и Словакия.

²² Румъния, Португалия и Естония.

усмотрение да предложи кой от трите правно обвързващи инструмента, споменати в посочения член (регламент, директива или решение), би бил най-целесъобразен.

В член 296 от ДФЕС се посочва, че „когато Договорите не предвиждат вида акт, който следва да се приеме, институциите решават това за всеки отделен случай при зачитане на приложимите процедури и принципа на пропорционалност“.

В този случай Комисията счита, че директивата е най-подходящият инструмент, тъй като тя изменя друга директива (Директива 2009/13/ЕО) и тъй като споразумението на социалните партньори включва задължения и права, които ще трябва да бъдат транспонирани от държавите членки в тяхното национално законодателство.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Не беше предприета оценка на съществуващата Директива 2009/13/ЕО, тъй като крайният срок за транспонирането ѝ беше 20 август 2014 г. и оценката на съответствието при транспонирането не е приключила²³.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Когато социалните партньори желаят Комисията да представи предложение за решение на Съвета за прилагане на тяхно споразумение в съответствие с член 155 от ДФЕС, принципите на по-доброто регулиране следва да се прилагат, без да се засягат ролята и независимостта, които ДФЕС им възлага, задачата на Комисията да улесни техния диалог или необходимостта от цялостна прозрачност.

Като се имат предвид прозрачността на процеса, фактът, че социалните партньори, които са страни по това споразумение, са представители на работодателите и работниците в сектора, и възложената на социалните партньори роля по силата на член 155 от ДФЕС, не са провеждани други обществени консултации²⁴.

- **Оценка на въздействието**

С предложението ще се синхронизира приложното поле на задължителните изменения, въведени през 2014 г. от МОР, с това на Директива 2009/13/ЕО, в която не се предвижда възможността съгласно член II(6) от МТК да не се прилагат някои разпоредби от Кодекса, които компетентният орган счита за неразумни или невъзможни за кораби с брутен тонаж по-малък от 200 тона, които не извършват международни плавания, при положение че въпросната материя е уредена по различен начин чрез националните мерки²⁵.

²³ Понастоящем все още има осем висящи производства за установяване на нарушение за непредоставяне на информация относно националните мерки за транспониране (Гърция, Италия, Латвия, Литва, Полша, Португалия, Словакия и Словения), които са в процес на разглеждане.

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

²⁵ Член II(6) Когато компетентната власт определи, че в даден момент прилагането на някои елементи от Кодекса, упоменати в член VI, алинея 1, спрямо кораб или определена категория кораби, плаващи под знамето на държава членка, не би било разумно или възможно, съответните разпоредби от

Независимо от това, тези въздействия се считат за ограничени, като се има предвид, че:

- Според базата данни на МТК²⁶ досега нито една от ратифициралите държави членки, за които измененията, въведени през 2014 г. от МОТ, вече са влезли в сила, не е съобщила на МОТ никакви национални решения относно тези изменения.
- Предметният обхват на дерогацията е много ограничен, тъй като тя се прилага само за кораби с брутен тонаж по-малко от 200 тона, извършващи вътрешни плавания.
- Към днешна дата някои ратифицирали държави се възползваха от тази дерогация главно за някои разпоредби от дял III от МТК относно жилищните помещения. Тъй като измененията, въведени през 2014 г. от МОТ, се отнасят до защитата на основните минимални права (репатриране, основни нужди на морското лице, включително храна, настаняване и плащане на дължимите възнаграждения до 4 месеца), както и до обезщетението в случай на най-тежките инциденти, които могат да засегнат морското лице по професионални причини (смърт или трайно намалена работоспособност), ще бъде трудно да се обоснове използването на дерогацията в такива случаи.
- Потенциалните национални дерогации не могат да се отнасят до задължението за притежаване на документно доказателство за наличието на финансово обезпечение в случай на изоставяне, тъй като това задължение се отнася единствено за корабите, които трябва да имат на борда си морско трудово свидетелство²⁷. Следва също да се припомни, че измененията, въведени през 2014 г. от МОТ, подобряват и разширяват съществуващата система за защита, съгласно която държавите членки вече са задължени да изискват всички кораби, плаващи под тяхно знаме, да предоставят финансово обезпечение за покриване на репатриране и за осигуряване на обезщетение в случай на смърт или трайно намалена работоспособност по професионални причини.
- Условието за ползване на дерогацията (включително изискването за консултации със социалните партньори) са сравнително строги.
- Държавите членки разполагат с гъвкавост при наблюдението на прилагането на новите изисквания към кораби с брутен тонаж по-малък от 200 тона, които не извършват международни плавания съгласно член 3, параграф 2 от Директива 2013/54/ЕС, с който се позволява на държавите членки да адаптират, съгласно член II(6) от МТК, механизмите за

Кодекса няма да се прилагат, при положение че въпросната материя е уредена по различен начин в националното законодателство или колективни договори или чрез други мерки. Подобно решение може да бъде взето само след консултации със съответните организации на корабособствениците и на моряците и само по отношение на корабите с брутен тонаж, по-малък от 200 тона, които не извършват международни плавания.

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

²⁷ В съответствие с Правило 5.1.3 от МТК, кораби, за които се изисква да имат на борда си морско трудово свидетелство, са кораби с а) брутен тонаж 500 или повече тона, извършващи международни плавания; и б) брутен тонаж 500 или повече тона, плаващи под знамето на държава членка и извършващи дейност от пристанище или между пристанища в друга държава.

мониторинг, включително инспекциите, така че да се вземат предвид специфичните условия, свързани с тези кораби.

Предложението ще въведе измененията, въведени през 2014 г. от МОТ, в приложното поле на Директива 2013/54/ЕС относно отговорностите на държавата на знамето и системата за надзор и мониторинг на ЕС, включително компетентността на Съда на Европейския съюз, в допълнение към надзорната система на МТК. Това следва да допринесе за по-строго спазване от страна на държавите членки и корабособствениците.

Тъй като иначе предложението не е вероятно да окаже значително икономическо, екологично или социално въздействие спрямо базовия сценарий, за настоящото предложение не беше извършена оценка на въздействието²⁸.

В базовия сценарий се предполага, че държавите — членки на ЕС, които са ратифицирали МТК, ще приложат измененията от 2014 г., тъй като те или са влезли в сила в тези държави членки на 18 януари 2017 г., или това ще се случи скоро. Следователно дори и да не бъде прието споразумението между социалните партньори, вероятно всички ратифицирали държави членки ще приложат във всички случаи измененията от 2014 г. и следователно ще приложат системи за защита в случай на изоставяне и обезщетение при смърт или телесна повреда на морските лица, като това прилагане ще бъде внимателно наблюдавано от системата за надзор, въведена от МОТ. Тази система се основава на преглед на националните доклади и на наблюденията на социалните партньори от две структури на МОТ (Комитета от експерти по прилагането на конвенциите и препоръките и Тристранния комитет по прилагането на конвенциите и препоръките на Международната конференция на труда). Въпреки това, в случай на неприлагане на измененията, тази система не предвижда механизъм за съдебен контрол, подобен на тази на Съда на Европейския съюз.

Новите изисквания ще предотвратят създаването на злощастни ситуации, в които морските лица остават блокирани на котва или в пристанището за дълго време, когато корабособствениците изоставят своите екипажи, без да им изплатят възнагражденията или без да ги репатрират в родните им страни. Изчисленият брой на активните морски лица в държавите — членки на ЕС, имащи излаз на море, плюс Норвегия, през 2010 г. е 254 119 души²⁹. Съгласно базата данни на МОТ за изоставянето на морски лица 192 търговски кораба са били изоставени от 2004 г. насам, от които 21 са корабите, плаващи под знаме на държава от ЕС. През 2016 г. имаше 20 случая на изоставени търговски кораби, от които само осем бяха разрешени до 30 май 2017 г. От тези 20 изоставени през 2016 г. кораба, четири бяха съдове, плаващи под знаме на държава от ЕС, с общо 45 изоставени морски лица. Някои нерешени случаи на изоставяне датират от 2006 г. В миналото изоставените морски лица често не бяха склонни да напускат кораба, докато той не бъде продаден при публична продажба, за да се изплатят дължимите вземания, включително вземанията за неизплатени възнаграждения. Понастоящем плащането на тези вземания ще бъде ускорено чрез системата за финансово обезпечение. Освен това изплащането на дължимите вземания на морските

²⁸ Съгласно Насоките за по-добро регулиране (SWD(2015) 111 final) оценката на въздействието е необходима за инициативи, които има вероятност да окажат значително икономическо, екологично или социално въздействие. Вж. http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/docs/swd_br_guidelines_en.pdf.

²⁹ Проучване относно трудовата заетост на морските лица в ЕС. Окончателен доклад. ГД „Мобилност и транспорт“, 2011 г. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2011-05-20-seafarers-employment.pdf>

лица или техните семейства в случай на смърт или трайно намалена работоспособност в резултат на тяхната професионална дейност, също ще бъде ускорено. Това ще помогне да се избегнат дългото забавяне на плащането и бюрокрацията при процедурите, с които морските лица или техните семейства често се сблъскват.

По-добрата защита на изоставените морски лица ще бъде също от полза за всички пристанищни органи на ЕС, тъй като ще доведе до по-малко на брой проблемни случаи на изоставяне. Съгласно базата данни на МОТ за изоставянето на морски лица през 2016 г. пет търговски кораби са били изоставени в пристанища на ЕС с 58 морски лица на борда.

Въпреки това, съгласно МТК (член XV, параграф 13, буква а), държавният пристанищен контрол на ратифициралите държави, които са приели измененията, се прилага и по отношение на нератифициралите държави и държавите, ратифицирали МТК, които не са обвързани от тези изменения. Това означава, че корабите, плаващи под знамето на ратифициралите държави членки на ЕС, които още не са обвързани от измененията от 2014 г., както и под знамето на нератифициралите държави — членки на ЕС, ще бъдат проверявани от пристанищните органи на държавите, ратифицирали Конвенцията, ако те не отговарят на изискванията, въведени чрез измененията.

Предвид тези очаквани тенденции при базовия сценарий Директивата на Съвета няма да окаже значително въздействие върху никоя от двадесет и двете ратифицирали държави членки, в които измененията вече са влезли в сила на 18 януари 2017 г. или ще влязат в сила скоро, нито върху трите държави членки без излаз на море, които не са ратифицирали МТК (Австрия, Чешката република и Словакия).

Прилагането на разпоредбите на настоящото предложение няма да доведе до увеличаване на разходите за мониторинг за ратифициралите държави членки, тъй като те трябва да понесат тези разходи по силата на своята ратификация на МТК и нейните изменения. И като се има предвид, че нератифициралите държави членки са държави, които нямат излаз на море и флота, понастоящем също така се очаква, че те няма да понесат разходи за мониторинг в резултат на настоящото предложение.

По отношение на евентуалните разходи за мониторинг в случай на кораби с брутен тонаж под 200 тона, които не извършват международни плавания, с член 3, параграф 2 от Директива 2013/54/ЕС се позволява на държавите членки да адаптират своите механизми за мониторинг, в т.ч. инспекциите, за да вземат предвид тези специфични условия.

- *Представителност на социалните партньори в ЕС в сектора на морския транспорт*

Когато се оценява искане от социалните партньори в ЕС да се изпълни тяхно споразумение чрез правото на ЕС съгласно член 155 от ДФЕС, Комисията проверява тяхната представителност и правомощия в съответната област. Така се гарантира съответствие на искането с разпоредбите на ДФЕС и широка подкрепа сред действително заинтересованите страни.

В съответствие с член 1 от Решение 98/500/ЕО на Комисията³⁰ социалните партньори на европейско равнище трябва:

- а) да са свързани с конкретни сектори или да са организирани на европейско равнище;
- б) да са съставени от организации, признати за неразделна част от структурите на социалните партньори в държавите членки, да имат правото да договарят споразумения и да представляват няколко държави членки; както и
- в) да разполагат със съответни структури, позволяващи им ефикасно участие в процеса на консултиране.

Тези условия трябва да бъдат изпълнени към датата на подписване на споразумението.

Настоящото споразумение се отнася до условията на труд в морския транспорт, което съвпада с областта на компетентност на Комитета за секторен социален диалог относно морския транспорт. Социалните партньори в Комитета са Асоциациите на корабособствениците от Европейската общност (ЕССА), представляващи работодателите, и Европейската федерация на транспортните работници (ETF), представляваща работниците.

На 30 юни 2016 г. Европейската фондация за подобряване на условията на живот и труд (Eurofound) публикува проучване, в което се анализира представителността на ETF и ЕССА като организации на социалните партньори в морския транспорт на равнище ЕС³¹.

С изключение на страните без излаз на море (Австрия, Чешката република, Унгария и Словакия), както и на България, Латвия, Румъния и Полша, ЕССА³² има членове във всички държави — членки на ЕС (и в Норвегия)^{33,34}. Въпреки че значителен брой морски лица идват от Полша, в тази държава членка има твърде малко предприятия на корабособственици, а в Латвия няма свързани със сектора организации на работодателите. Това означава, че единствените държави членки, спрямо които ЕССА реалистично би могла да увеличи броя на членовете си, са България и Румъния.

От страна на работниците, в ETF членуват 56 организации от 25 държави членки, на които се падат 64 % от всички синдикални организации с дейности, свързани със сектора. Петдесет и две от тези членувачи организации сами участват в свързаното със сектора колективно договаряне. Според проучването на Eurofound в ETF членуват

³⁰ Решение 98/500/ЕО на Комисията от 20 май 1998 г. относно учредяването на комитети за секторен диалог за насърчване на диалога между социалните партньори на европейско равнище. (ОВ L 225, 12.8.1998 г., стр. 27–28)

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

³² ЕССА е търговска асоциация, представляваща националните асоциации на корабособствениците от ЕС и Норвегия. Според уебсайта на ЕССА тя представлява почти 99 % от флота на Европейското икономическо пространство и около 20 % от световния флот.

³³ В България организацията на работодателите в сектора — Българската асоциация на корабоприитежателите — беше член на ЕССА от 2007 до 2012 г., но впоследствие прекрати своето членство.

³⁴ Австрия, Унгария и Словакия бяха изключени от проучването поради липсата на свързани със сектора дейности. Въпреки (ограничените) свързани със сектора дейности в Чешката република, там не беше открита свързана със сектора организация на работодателите.

свързани със сектора организации от всички държави членки, в които има свързани със сектора дейности.

Това води до заключението, че — въз основа на своите членове — социалните партньори, подписали споразумението, са водещи организации на социалните партньори на европейско равнище, че те са представителни за сектора и че затова те имат право да поискат от Комисията да изпълни споразумението в съответствие с член 155 от ДФЕС.

- ***Законосъобразност на клаузите***

Комисията извърши проверка на законосъобразността на Споразумението. Тя провери всяка клауза и установи, че нито една от тях не противоречи на правото на ЕС. Задълженията, които биха възникнали за държавите членки, не произтичат пряко от споразумението между социалните партньори: те по-скоро биха произтекли от неговото изпълнение посредством решение на Съвета, т.е. директива. Приложното поле и съдържанието на споразумението остават в областите, изброени в член 153, параграф 1 от ДФЕС, както е посочено в раздел 2.

Споразумението съдържа два набора от изменения на приложението към Директива 2009/13/ЕО, които няма да засегнат съществуващите клаузи за запазване на равнището на защита, предвидени в член 3 от Директивата.

- **Регулаторна пригодност и опростяване**

Предложението е в изпълнение на споразумение между социални партньори. В такива случаи Комисията не може да променя текста на споразумението, а може само да го приеме или отхвърли³⁵.

В по-голямата част от разпоредбите на споразумението на социалните партньори и измененията на МТК от 2014 г. не се прави никаква разлика между работници в МСП и други работници. Те се прилагат за всички кораби, които обикновено извършват търговска дейност, с изключение на кораби, занимаващи се с риболовна или подобна дейност, и кораби с традиционна направа, като например джонги и пироги. С Директива 2013/54/ЕС се позволява на държавите членки да адаптират своите механизми за мониторинг, с оглед на специфичните условия на кораби с брутен тонаж по-малък от 200 тона, които не извършват международни плавания.

Споразумението и измененията от 2014 г. на МТК са по-малко строги за МСП по отношение на задължението за присъствие на борда на документно доказателство за наличието на финансово обезпечение, с което да се подпомогнат морските лица, в случай че бъдат изоставени. Задължението се прилага само за кораби, от които се изисква да имат на борда си морско трудово свидетелство съгласно националното законодателство или искане за такова. Съгласно Правило 5.1.3 от Кодекса на МТК, от корабите с брутен тонаж 500 или повече тона, които извършват международни плавания или плавания между чуждестранни пристанища, както от по-малките кораби, когато корабособственикът изисква това, се изисква да имат на борда си морско трудово свидетелство.

³⁵ http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/tool_7_en.htm.

- **Основни права**

Целите на настоящото предложение съответстват на Хартата на основните права на Европейския съюз, по-специално правото, което е защитено по силата на член 31 относно справедливите и равни условия на труд, и което гласи, че „*Всеки работник има право на условия на труд, които опазват неговото здраве и сигурност и зачитат достойнството му*“.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на ЕС.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизъм за мониторинг, оценка и докладване**

Комисията ще наблюдава изпълнението на Директивата за изпълнение на споразумението.

Директива 2009/13/ЕО не съдържа изисквания за оценка или докладване. Такива изисквания не са планирани за настоящата директива за изменение на Директива 2009/13/ЕО.

- **Обяснителни документи (за директивите)**

Обяснителните документи не са необходими в този случай.

- **Европейско икономическо пространство**

Предложението се отнася до въпрос от значение за Европейското икономическо пространство и поради това следва да се прилага в неговите граници.

- **Подробно разяснение на конкретните разпоредби на предложението**

Член 1

Този член придава задължителен характер на споразумението между социалните партньори.

Член 2

Този член включва измененията на Директива 2009/13/ЕО.

1) С точка 1 се въвежда съответно изменение на номерацията.

2) С точка 2 се въвежда нов Стандарт А2.5.2, „Финансово обезпечение“ с 14 параграфа.

– *В параграф 1* се посочва целта на предложения стандарт.

– *В параграф 2* се определя понятието за изоставяне, за което ще бъде осигурена подкрепа от системата за финансово обезпечение:

а) невъзможност да се покрият разходите на морското лице за репатриране (вече уредено с Правило 2.5(2) от приложението към Директива 2009/13/ЕО);

б) липса на издръжка и подкрепа (пояснени в параграф 5);

в) всякаква друга ситуация, която включва едностранно прекъсване на отношенията от страна на корабособственика с морското лице, включително неизплащане на договорените възнаграждения за период от най-малко два месеца.

С букви б) и в) се разширява задължението за осигуряване на система за финансово обезпечение, която да обхваща две нови ситуации на изоставяне.

- *В параграф 3* се определя задължението на държава членка като държава на знамето да гарантира, че е въведена система за финансово обезпечение за корабите, плаващи под нейното знаме. Системата може да приема различни форми, които се определят от държавата членка след консултации със съответните организации на корабособствениците и морските лица.
- *В параграф 4* се посочват критериите за системата за финансово обезпечение, приети от държавата на знамето, включително необходимостта от предоставяне на изоставените морски лица на пряк достъп, достатъчно покритие и експедитивна финансова помощ.
- *В параграф 5* се предоставят съществени уточнения за понятието „необходима издръжка и подкрепа“, посочено в параграф 2, буква б).
- *В параграф 6* се съдържа изискването на борда да има документно доказателство за наличието на финансово обезпечение за корабите, за които се изисква да имат на борда си морско трудово свидетелство съгласно националното право или искане за такова.
- *В параграф 7* се посочват данните, която трябва да се включат в документните доказателства, които трябва да бъдат на английски или да се придружават от превод на английски език.
- *В параграф 8* се съдържа изискването, свързано с експедитивната финансова помощ (вж. параграф 4).
- *В параграфи 9 и 10*, въз основа на критериите за „достатъчно покритие“, предложени в параграф 4, се определят подробностите и обхвата на помощта, която трябва да бъде предоставена съгласно системата за финансово обезпечение. Параграф 9 се позовава на Правило 2.5 от приложението към Директива 2009/13/ЕО във връзка с репатрирането. С него се ограничава обхватът на неизплатените възнаграждения и другите дължими заплащания за период до четири месеца. В параграф 10 се съдържа подробна информация за покриването на разходите за репатриране в случай на изоставяне.
- *В параграф 11* се определя задължението на доставчика на финансовото обезпечение да даде на държавата на знамето предизвестие за анулиране на финансовото обезпечение със срок най-малко 30 дни.
- *В параграф 12* се предвижда суброгация на права за доставчика на застраховка или друго финансово обезпечение.

- *В параграф 13* се посочва, че този стандарт с нищо не засяга правото на регресен иск на застрахователя или доставчика на финансово обезпечение срещу трети страни.
- *В параграф 14* се посочва, че правата по предложения стандарт с нищо не засягат други права, претенции или правни средства за защита на морското лице. Освен това с него се дава възможност за приемане на разпоредби за приспадане на сумите, получени съгласно този стандарт от други източници, като възнаграждения за права, претенции или правни средства за защита съгласно стандарта.

3) с точка 3 се предлага съответно изменение на настоящата номерация на Стандарт А4.2, който става Стандарт А4.2.1. Добавят се седем нови параграфа (8—14) към преноминирания Стандарт А4.2.1. С него се надгражда върху съществуващото изискване в Стандарт А4.2, параграф 1, буква б). Съгласно това изискване корабособствениците трябва да предоставят финансово обезпечение за осигуряване на обезщетение в случай на смърт или трайно намалена работоспособност на морски лица поради професионално увреждане, заболяване или риск.

- *В параграф 8* в букви а) — д) се посочват минималните изисквания, които трябва да се съдържат в националните законови и подзаконови актове за системата за финансово обезпечение за осигуряване на обезщетението съгласно параграф 1, буква б) от стандарт А4.2 за съществуващите иски по договора (съгласно определението в параграф 1 от предложения нов стандарт А4.2.2). Те включват изискването за плащане в пълен размер без забавяне, с междинни плащания, когато е трудно да се оцени размера на пълното обезщетение.
- *Параграфи 9 и 10* се отнасят до изисквания за уведомяване на морските лица и държавата на знамето, в случай че финансовото обезпечение на корабособственика трябва да бъде отменено или прекратено.
- *С параграф 11* се изисква корабите да имат на борда документно доказателство за наличието на финансово обезпечение, издадено от доставчика на финансовото обезпечение.
- *В параграф 12* се определя задължението на доставчика на финансовото обезпечение да даде на държавата на знамето предизвестие от най-малко 30 дни при отмяна на финансовото обезпечение.
- *Параграф 13* съдържа изискването обезпечението да предвижда изплащане на всички иски по договора, който то обхваща и които възникват в рамките на срока на валидност на документа.
- *В параграф 14* се посочват данните, които се изискват в документното доказателство за наличие на финансово обезпечение. В него също така са изложени изискванията документът да бъде съставен на английски език.

4) С точка 4 се въвежда нов Стандарт А4.2.2 „Третиране на иски по договора“ с три параграфа.

- *В параграф 1* се изяснява значението на термина „иски по договора“, посочен в предложения параграф 8 в Стандарт А4.2 (преномериран на А4.2.1).
- *В параграф 2* се определя как начинът, по който системата за финансово обезпечение осигурява обезщетение в случай на смърт или трайно намалена работоспособност по професионални причини, може да приема различни

форми, което се определя от държавата членка след консултации със засегнатите организации на корабособствениците и морските лица.

- *В параграф 3* се изисква да бъдат въведени разпоредби за получаване, обработка и безпристрастно уреждане на свързани с обезщетение искове по договора, посочени в Стандарт А4.2 (преномериран на А4.2.1), посредством експедитивни и справедливи процедури.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА СЪВЕТА

за изпълнение на Споразумението, сключено между Асоциациите на корабособствениците от Европейската общност (ECSA) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF) за изменение на Директива 2009/13/ЕО на Съвета в съответствие с измененията от 2014 г. на Морската трудова конвенция от 2006 г., одобрени от Международната конференция на труда на 11 юни 2014 г.

(текст от значение за ЕИП)

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 155, параграф 2 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

- (1) Работодателите и работниците („социалните партньори“) могат съгласно член 155, параграф 2 от ДФЕС да поискат съвместно сключените от тях споразумения на равнището на Съюза да бъдат изпълнени чрез решение на Съвета по предложение на Комисията.
- (2) С Директива 2009/13/ЕО на Съвета³⁶ бе изпълнено споразумението, сключено между Асоциациите на корабособствениците от Европейската общност (ECSA) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF) за включване на разпоредбите на Морската трудова конвенция от 2006 г. (МТК) на Международната организация на труда (МОТ) в правото на ЕС с цел да се актуализира действащото европейско законодателство с онези стандарти на Конвенцията, които са по-благоприятни за морските лица. Целта на Директивата беше да се подобрят условията на труд на морските лица, по-специално що се отнася до споразуменията за наемане на работа, работното време, репатрирането, развитието на кариерата и уменията, жилищните помещения и съоръженията за отдих, храната и сервирането, защитата на здравето и безопасността, медицинското обслужване и процедурите за подаване на жалби.
- (3) След провеждането на международни срещи на експерти, МОТ започна процес за изменение на Конвенцията в отговор на опасенията, свързани, от една страна, с изоставянето на морски лица и финансовото обезпечение, а от друга страна, с исковете във връзка със смърт или трайно намалена работоспособност на морски лица. На провелоето се от 7 до 11 април 2014 г. заседание Специалният

³⁶ Директива 2009/13/ЕО на Съвета от 16 февруари 2009 г. за изпълнение на Споразумението, сключено между Асоциациите на корабособствениците от Европейската общност (ECSA) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF) относно Морската трудова конвенция от 2006 г., и за изменение на Директива 1999/63/ЕО (ОВ L 124, 20.5.2009 г., стр. 30).

тристранен комитет, създаден съгласно МТК, прие две изменения по тези въпроси. Една част от правилата, за които се отнасят измененията, попадат в сферата на компетентност на Съюза и са свързани с въпроси, по които Съюзът е приел правила, в частност в областта на социалната политика и транспорта. Ето защо на 26 май 2014 г. Съветът прие Решение (2014/346/ЕС)³⁷ относно позицията, която да бъде заета от името на Съюза на 103-тата сесия на Международната конференция по труда. Тази позиция беше да се подкрепи одобряването на измененията на Кодекса на МТК.

- (4) Конференцията одобри измененията по време на своята 103-та сесия в Женева на 11 юни 2014 г. и те влязоха в сила на 18 януари 2017 г. Измененията са свързани с осигуряването на ефективна система за финансово обезпечение с цел i) да се защитят правата на морските лица в случай на изоставяне и ii) да се гарантира обезщетение за икове по договора в случай на смърт или трайно намалена работоспособност на морски лица вследствие на професионално увреждане, заболяване или риск. С тях се подобрява и оптимизира съществуващата система за защита на морските лица, включително като се въвежда задължението да се съхраняват на борда на кораба документни доказателства за системата за финансово обезпечение и да се разшири тази система, така че да обхване два нови случая на изоставяне. (Тези случаи са свързани със ситуации, при които морските лица са били оставени без необходимата издръжка и помощ или когато корабособственикът е прекратил едностранно отношенията си с морското лице, включително като не му е изплатил договорените възнаграждения за период от най-малко два месеца.)
- (5) На 5 декември 2016 г. социалните партньори в сектора на морския транспорт — Асоциациите на корабособствениците от Европейската общност (ЕССА) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF) — сключиха споразумение за изменение на Директива 2009/13/ЕО в съответствие с измененията от 2014 г. на МТК от 2006 г. На 12 декември 2016 г. те поискаха от Комисията да представи предложение за директива на Съвета съгласно член 155, параграф 2 от ДФЕС, с която да се изпълни тяхното споразумение.
- (6) Споразумението на социалните партньори възпроизвежда съдържанието на всички задължителни разпоредби от измененията от 2014 г. на МТК. Първото изменение относно системата за финансово обезпечение в случай на изоставяне на морски лица е свързано както със здравето и безопасността, така и с условията на труд и следователно попада в обхвата на член 153, параграф 1, буква а) и буква б) от ДФЕС. Второто изменение относно изискванията към системата за финансово обезпечение да гарантира обезщетение в случай на смърт или трайно намалена работоспособност на морски лица вследствие на професионално увреждане, заболяване или риск попада в обхвата на член 153, параграф 1, буква в) относно социалната сигурност и социалната закрила на работниците. Следователно споразумението се отнася до въпроси, попадащи в обхвата на член 153 от ДФЕС, и може да бъде изпълнено с решение на Съвета по предложение на Комисията в съответствие с член 155, параграф 2. За целите на член 288 от Договора подходящият инструмент за изпълнение на споразумението е директива.

³⁷ Решение 2014/346/ЕС на Съвета от 26 май 2014 г. относно позицията, която да бъде заета от името на Европейския съюз на 103-тата сесия на Международната конференция по труда във връзка с изменения в Кодекса на Морската трудова конвенция, ОВ L 172, 12.6.2014 г., стр. 28.

- (7) Съгласно Съобщението на Комисията от 20 май 1998 г. относно адаптирането и насърчаването на социалния диалог на общностно равнище³⁸ Комисията направи оценка на представителния статут на подписалите страни и законността на всяка клауза от споразумението.
- (8) Със споразумението на социалните партньори от 5 декември 2016 г. се изменя споразумението от 19 май 2008 г., сключено между ЕССА и ETF относно МТК и приложено към Директива 2009/13/ЕО, а в Директивата се включват измененията от 2014 г., въведени от МОТ в МТК, с цел да се подобрят условията на труд, здравето, безопасността и социалната закрила за морските лица на борда на кораби, плаващи под знамето на държава — членка на ЕС.
- (9) Като изменя Директива 2009/13/ЕО, споразумението на социалните партньори от 5 декември 2016 г. ще включи задължителните разпоредби на измененията от 2014 г., въведени от МОТ в МТК, в обхвата на прилагане на Директива 2013/54/ЕС относно отговорностите на държавата на знамето, както и в обхвата на системата за надзор и контрол на правото на ЕС, и по-специално на Съда на Европейския съюз, в допълнение към надзорната система на МТК. Това следва да допринесе за по-строго спазване от страна на държавите членки и корабособствениците.
- (10) Без да се засягат разпоредбите на споразумението относно последващите действия и прегледа от страна на социалните партньори на равнище ЕС, Европейската комисия ще наблюдава изпълнението на настоящата директива и на споразумението.
- (11) Държавите членки могат да поверят изпълнението на настоящата директива на социалните партньори, ако социалните партньори съвместно поискат това и при условие че държавите членки предприемат всички необходими мерки, за да могат по всяко време да гарантират резултатите, които се целят с настоящата директива.
- (12) Комисията информира Европейския парламент съгласно член 155, параграф 2 от ДФЕС, като му изпрати текста на своето предложение за директива, съдържащо споразумението.
- (13) Настоящата директива зачита основните права и принципи, признати в Хартата на основните права на Европейския съюз, и по-специално член 31 от нея.
- (14) Целта на настоящата директива е да се подобрят условията на труд, здравето, безопасността и социалната закрила на работниците в сектора на морския транспорт, който е трансграничен сектор с дейности, извършвани под знамето на различни държави членки. Доколкото нейните цели не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Европейският съюз може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5, параграф 3 от Договора за Европейския съюз. Съгласно принципа на пропорционалност, уреден в член 5, параграф 4 от Договора за Европейския съюз, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели,

³⁸ COM(1998) 322 final.

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Настоящата директива изпълнява споразумението, сключено между Асоциациите на корабособствениците от Европейската общност (ECSA) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF) от 5 декември 2016 г. като изменя Директива 2009/13/ЕО на Съвета в съответствие с измененията от 2014 г. на Морската трудова конвенция от 2006 г., одобрени от Международната конференция на труда на 11 юни 2014 г.

Член 2

В съответствие със сключеното на 5 декември 2016 г. споразумение между ECSA и ETF за изменение на Директива 2009/13/ЕО на Съвета с цел привеждането ѝ в съответствие с измененията от 2014 г. на Морската трудова конвенция от 2006 г., одобрени от Международната конференция на труда по време на

проведената на 11 юни 2014 г. в Женева 103-та сесия на МКТ, приложението към Директива 2009/13/ЕО се изменя, както следва:

(1) в заглавието „Стандарт А2.5 — Репатриране“ „А2.5“ се заменя с „А2.5.1“;

(2) вмъква се следният Стандарт А2.5.2:

„Стандарт А2.5.2 — Финансово обезпечение

1. В изпълнение на Правило 2.5, параграф 2 с настоящия стандарт се установяват изисквания за осигуряване наличието на експедитивна и ефективна система за финансово обезпечение, която да подпомага морски лица, в случай че бъдат изоставени.

2. За целите на настоящия стандарт дадено морско лице се счита за изоставено, когато, в нарушение на изискванията на настоящото споразумение или на условията по договора за наемане на работа на морските лица, корабособственикът:

а) не покрие разходите на морското лице за репатриране; или

б) остави морското лице без необходимата издръжка и подкрепа; или

в) прекрати по друг начин едностранно отношенията си с морското лице, включително не му изплати договорените възнаграждения за период от най-малко два месеца.

3. Всяка държава членка гарантира за корабите, които плават под нейно знаме, наличието на система за финансово обезпечение, която отговаря на изискванията на настоящия стандарт. Системата за финансово обезпечение може да бъде под формата на схема за социална сигурност, застраховка, национален фонд или други подобни договорености. Нейната форма се определя от държавата членка след консултации със съответните организации на корабособствениците и на морските лица.

4. Системата за финансово обезпечение осигурява пряк достъп, достатъчно покритие и експедитивна финансова помощ в съответствие с настоящия стандарт на всяко

изоставено морско лице на борда на кораб, плаващ под знамето на съответната държава членка.

5. За целите на параграф 2, буква б) от настоящия стандарт необходимата издръжка и подкрепа на морските лица включват: подходяща храна, настаняване, доставка на питейна вода, достатъчно гориво за оцеляване на борда на кораба и необходимото медицинско обслужване.

6. Всяка държава членка изисква от корабите, които плават под нейно знаме и за които по националното право се изисква да имат на борда морско трудово свидетелство или имат такова по искане на корабособственика, да имат на борда си удостоверение или друго документно доказателство за наличието на финансово обезпечение, издадено от доставчика на финансовото обезпечение. Копие се поставя на видно място на борда, така че да е на разположение на морските лица. Когато обезпечението се осигурява от повече от един доставчик на финансово обезпечение, документът, осигурен от всеки доставчик, се съхранява на борда.

7. Удостоверението или другото документно доказателство за наличието на финансово обезпечение се съставя на английски език или се придружава от превод на английски език и съдържа следната информация:

- а) име на кораба;
- б) пристанище на регистрация на кораба;
- в) позивни на кораба;
- г) номер по ММО на кораба;
- д) име и адрес на доставчика или доставчиците на финансовото обезпечение;
- е) данни за контакт на лицата или субекта, отговарящи за обработката на исканията на морските лица за помощ;
- ж) име на корабособственика;
- з) срок на валидност на финансовото обезпечение; и
- и) атестация от доставчика на финансовото обезпечение, че то отговаря на изискванията на настоящия Стандарт А2.5.2.

8. Помощта, предоставяна от системата за финансово обезпечение, се осигурява незабавно по искане на морското лице или на посочен от него представител, придружена от необходимата обосновка на правото на такава помощ в съответствие с параграф 2 от настоящия стандарт.

9. Като се имат предвид Правило 2.5, помощта, предоставяна от системата за финансово обезпечение, следва да бъде достатъчна, за да покрие следното:

- а) неизплатени възнаграждения и други плащания, дължими от корабособственика на морското лице съгласно договора за наемане на работа на морското лице, колективния трудов договор или националното законодателство

на държавата на знамето, с горна граница четири месеца за неизплатените възнаграждения и четири месеца за други дължими плащания;

б) всички разумни разходи, направени от морското лице, включително разходите за репатриране, посочени в параграф 10 от настоящия стандарт; и

в) основните нужди на морското лице, включително неща, като например: подходяща храна, облекло, ако е необходимо, настаняване, доставка на питейна вода, достатъчно гориво за оцеляване на борда на кораба, необходимото медицинско обслужване и всякакви други разумни разходи или такси, произтичащи от акта или пропуската, представляващи изоставянето, до пристигането на морското лице у дома.

10. Разходите за репатриране покриват пътуване с подходящи и бързи транспортни средства, обикновено по въздух, и включват осигуряване на храна и настаняване на морското лице от момента на напускане на кораба до пристигането му у дома, необходимото медицинско обслужване, прехвърляне и транспортиране на лични вещи и други разумни разходи или такси, произтичащи от изоставянето.

11. Финансовото обезпечение не се прекратява преди края на срока на валидност на финансовото обезпечение, освен ако доставчикът на финансовото обезпечение не отправи предизвестие от най-малко 30 дни до компетентния орган на държавата на знамето.

12. Ако застрахователят или доставчикът на друго финансово обезпечение е извършил плащане към дадено морско лице в съответствие с настоящия стандарт, този доставчик придобива чрез суброгация, прехвърляне или по друг начин правата, които морското лице би имало, до размера на сумата, която е изплатил, и в съответствие с приложимото право.

13. Нищо в настоящия стандарт не засяга правото на регресен иск на застрахователя или доставчика на финансово обезпечение срещу трети страни.

14. Разпоредбите в настоящия стандарт не са ексклузивни или ограничаващи други права, претенции или правни средства за защита, които също могат да бъдат на разположение за обезщетяване на изоставени морски лица. В националните законови и подзаконовни актове може да бъде предвидено всички суми, дължими по силата на настоящия стандарт, да бъдат приспаднати от суми, получени от други източници, произтичащи от права, претенции или правни средства за защита, които могат да бъдат предмет на обезщетение съгласно настоящия стандарт.“

(3) В заглавие „Стандарт А4.2 — Отговорност на корабособственика“ „А4.2“ се заменя с „А4.2.1“ и се добавят следните параграфи:

„8. В националните законови и подзаконовни актове се предвижда системата за финансово обезпечение, която гарантира предоставяне на обезщетение съгласно параграф 1, буква б) от настоящия стандарт в случай на искове по договора, както е определено в Стандарт А4.2.2, да отговаря на следните минимални изисквания:

а) обезщетението по договора, когато е определено в договора за наемане на

работа на морското лице и без да се засяга буква в) по-долу, се изплаща изцяло и незабавно;

б) не се оказва натиск за приемане на плащане, по-малко от определената в договора сума;

в) когато естеството на трайно намалената работоспособност на морското лице затруднява изчисляването на цялостния размер на обезщетението, на което морското лице може да има право, за морското лице се извършва междинно плащане или междинни плащания, за да не се затруднява излишно положението му;

г) съгласно Правило 4.2, параграф 2 морското лице получава плащане, без да се засягат други законови права, но това плащане може да бъде приспаднато от корабособственика от суми за щети, произтичащи от друг иск, подаден от морското лице срещу корабособственика, и произтичащи от същия инцидент; и

д) искът за обезщетение по договора може да бъде подаден пряко от съответното морско лице или негов близък родственик, или от представител на морското лице, или посочен бенефициент.

9. В националните законови и подзаконови актове се гарантира, че морските лица получават предизвестие, ако финансовото обезпечение на корабособственика трябва да бъде отменено или прекратено.

10. В националните законови и подзаконови актове се гарантира, че компетентният орган на държавата на знамето се уведомява от доставчика на финансово обезпечение, ако финансовото обезпечение на корабособственика трябва да бъде отменено или прекратено.

11. Всяка държава членка изисква от корабите, които плават под нейно знаме, да имат на борда си удостоверение или друго документно доказателство за наличието на финансово обезпечение, издадено от доставчика на финансовото обезпечение. Копие се поставя на видно място на борда, така че да е на разположение на морските лица. Когато обезпечението се осигурява от повече от един доставчик на финансово обезпечение, документът, осигурен от всеки доставчик, се съхранява на борда.

12. Финансовото обезпечение не се прекратява преди края на срока на валидност на финансовото обезпечение, освен ако доставчикът на финансовото обезпечение не отправи предизвестие от най-малко 30 дни до компетентния орган на държавата на знамето.

13. Финансовото обезпечение предвижда изплащането на всички покрити от него искове по договора, които възникват в рамките на срока на валидност на документа.

14. Удостоверението или другото документно доказателство за наличието на финансово обезпечение се съставя на английски език или се придружава от превод на английски език и съдържа следната информация:

- а) име на кораба;
- б) пристанище на регистрацията на кораба;
- в) позивни на кораба;
- г) номер по ММО на кораба;
- д) име и адрес на доставчика или доставчиците на финансовото обезпечение;
- е) данни за контакт на лицата или субекта, отговарящи за обработката на искания по договора на морски лица;
- ж) име на корабособственика;
- з) срок на валидност на финансовото обезпечение; и
- и) атестация от доставчика на финансовото обезпечение, че то отговаря на изискванията на Стандарт А4.2.1“.

(4) вмъква се следният Стандарт А4.2.2:

„Стандарт А4.2.2 —Третиране на искове по договора

1. За целите на Стандарт А4.2.1, параграф 8 и на настоящия стандарт терминът „искове по договора“ означава всеки иск, който е свързан със смъртта или трайно намалената работоспособност на морски лица вследствие на професионално увреждане, заболяване или риск, както е предвидено в националното законодателство, договора за наемане на работа на морското лице или колективния трудов договор.

2. Системата за финансово обезпечение, както е предвидена в Стандарт А4.2.1, параграф 1, буква б), може да бъде под формата на схема за социална сигурност, застраховка, фонд или други подобни договорености. Нейната форма се определя от държавата членка след консултации със съответните организации на корабособствениците и на морските лица.

3. В националните законови и подзаконовни актове се гарантира, че съществуват ефективни разпоредби за получаване, обработка и безпристрастно уреждане на свързани с обезщетение искове по договора, посочени в Стандарт А4.2.1, параграф 8, посредством експедитивни и справедливи процедури“.

Член 3

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до две години от датата на влизане в сила на директивата. Те незабавно информират Комисията за текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им

публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 4

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 5

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Съвета

Председател