



EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel 23.3.2012
COM(2012) 129 final

2012/0062 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

**satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY
muuttamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

Kansainvälinen työjärjestö (ILO) hyväksyi merityötä koskevan yleissopimuksen Genevessä 23. helmikuuta 2006 lähes yksimielisesti. Yleissopimusta sovelletaan kansainväliseen merenkulkuun, ja sen tarkoituksena on varmistaa ihmisarvoiset työ- ja elinolot aluksilla sekä menettelyt yleissopimuksen määräysten täytäntöönpanoa varten. Tätä varten siinä määrätään muun muassa seuraavista keskeisistä seikoista: aluksella työskentelevien merenkulkijoiden työtä koskevat vähimmäisvaatimukset (1 luku), työsuhteen ehdot (2 luku), asuintilat, virkistysmahdollisuudet, ruoka ja ruoanpito (3 luku), terveyden suojelu, sairaanhoito, merimiespalvelut ja sosiaaliturva (4 luku) sekä täytäntöönpano ja soveltaminen (5 luku). Yleissopimusta voidaan pitää ensimmäisenä merityötä koskevana säännöstönä, jota sovelletaan yli 1,2 miljoonaan merenkulkijaan sekä varustamoihin ja merenkulkua harjoittaviin maihin kaikkialla maailmassa.

EU:n jäsenvaltiot ja komissio ovat tukeneet yleissopimukseen liittyvää ILO:n työtä alusta alkaen. EU pitää yleissopimusta merkittävänä saavutuksena, koska sen tarkoituksena on varmistaa merenkulkualan tasavertaiset toimintaedellytykset kaikkialla maailmassa vahvistamalla kaikkiin lippuvaltioihin ja merenkulkijoihin sovellettavat yhteiset vähimmäissäännöt. Tätä varten EU:ssa on jo tehty 7 päivänä kesäkuuta 2007 neuvoston päätös 2007/431/EY jäsenvaltioiden valtuuttamisesta ratifioimaan, Euroopan yhteisön edun vuoksi, merityötä koskeva Kansainvälisen työjärjestön vuoden 2006 yleissopimus¹. Eräät jäsenvaltiot ovat jo ratifioineet yleissopimuksen (Espanja, Bulgaria, Luxemburg, Tanska, Latvia ja Alankomaat), ja muutkin ratifioivat sen lähiaikoina. Yleissopimuksen sisällön osalta on todettava, että jäsenvaltioiden kansalliset lainsäädännöt ovat yleensä tiukempia ja yksityiskohtaisempia kuin ILO:n säännöt. Jotta voitaisiin turvata kansainvälisten ja kansallisten normien yhdenmukaisuus, on tarpeen laatia kansallisten lainsäädäntöjen laaja kartoitus, mikä vie aikaa. Kartoitus on tarpeen myös yleissopimuksen ratifiointia varten.

Tähän mennessä yleissopimuksen on ratifioinut 22 valtiota, joiden osuus maailman alusten bruttovetoisuudesta on yli 45 prosenttia. Yleissopimuksen voimaantulo edellyttää, että yleissopimuksen on ratifioinut 30 valtiota, joiden osuus maailman alusten bruttovetoisuudesta on vähintään 33 prosenttia.

EU:ssa on myös annettu 16 päivänä helmikuuta 2009 neuvoston direktiivi 2009/13/EY, Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestön (ECSA) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) merityötä koskevasta yleissopimuksesta, 2006, tekemän sopimuksen täytäntöönpanosta ja direktiivin 1999/63/EY muuttamisesta². Direktiivi 2009/13/EY on erinomainen osoitus alan työmarkkinaosapuolten vuoropuhelusta.

Tämän vuoksi on ensinnäkin tarkoitus vaatia, että jäsenvaltiot soveltavat direktiiviä 2009/13/EY käyttäessään lippuvaltioille kuuluvia valtuuksiaan. Tällä hetkellä EU:n lainsäädäntö on direktiivin 2009/13/EY ansiosta linjassa yleissopimuksella vahvistettujen kansainvälisten normien kanssa. Direktiiviin on nimittäin sisällytetty edellä mainitut

¹ EUVL L 161, 22.6.2007, s. 63.

² EUVL L 124, 20.5.2009, s. 30.

yleissopimuksen 1–4 lukuun sisältyvät keskeiset määräykset, joissa vahvistetaan merenkulkijoiden oikeudet.

Eurooppalaiset työmarkkinaosapuolet haluavat kuitenkin panna sopimuksensa täytäntöön Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 155 artiklaan perustuvalla neuvoston päätöksellä. Koska niillä ei ole toimivaltaa sisällyttää sopimukseensa yleissopimuksen 5 lukuun sisältyviä täytäntöönpanomääräyksiä, ne ovat pyytäneet komissiota toteuttamaan toimenpiteitä tätä varten. Tämän aloitteen tarkoituksena on toteuttaa nämä toimenpiteet satamavaltioiden vastuun osalta.

Tämä aloite on osa merenkulkualan ammatteja koskevaa EU:n politiikkaa. Kuten komissio toteaa Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle osoitetussa tiedonannossaan *EU:n meriliikennepolitiikka vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset*³, EU:n olisi oman etunsa vuoksi tiedotettava kansalaisille merenkulkualan ammattien tarjoamista mahdollisuuksista. Tämä voitaisiin tehdä toteuttamalla toimia, joihin osallistuisivat tarpeen mukaan komissio, jäsenvaltiot ja alan yritykset. Tämä pätee täysin myös yleissopimuksen täytäntöönpanoon, joka edistää huomattavasti työ- ja elinoloja aluksilla. Tiedonannossa korostetaan, että EU:n työmarkkinaosapuolten välinen sopimus yleissopimuksen keskeisten osien täytäntöönpanosta osoittaa, että merenkulkualan toimijat kannattavat näitä pyrkimyksiä laajalti. Tämän vuoksi EU:n ja jäsenvaltioiden toimilla olisi oltava seuraavat tavoitteet:

- jäsenvaltioiden olisi ripeästi ratifioitava merityötä koskeva yleissopimus ja hyväksyttävä pikaisesti komission ehdotus, joka perustuu toimialan sopimukseen yleissopimuksen keskeisten osien panemisesta täytäntöön EU:n lainsäädännössä;
- uusien sääntöjen tehokas täytäntöönpano olisi varmistettava soveltuvilla toimenpiteillä, kuten lippuvaltioiden ja satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevilla vaatimuksilla.⁴

Valkoisessa kirjassa *Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää*⁵ korostetaan, että on tärkeää kehittää meriliikenteen sosiaalisia oloja, jotta voidaan parantaa sekä työllisyyttä että työturvallisuutta. Valkoisen kirjan liitteenä olevassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa esitetäänkin, että olisi annettava ehdotus, jonka avulla voidaan varmistaa yleissopimuksen tehokas täytäntöönpano.

Tämä ehdotus liittyy läheisesti ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi direktiivin 2009/13/EY täytäntöönpanoon liittyvistä lippuvaltion velvollisuuksista.

1.1. Merityötä koskeva yleissopimus

On yleisesti tunnustettu ja ILO:n erikseen toteama tosiseikka, että merenkulkuala on maailman ensimmäinen todella maailmanlaajuinen toimiala ja että se edellyttää sen vuoksi asianmukaista kansainvälistä sääntelyä, eli yhteisiä normeja, joita sovelletaan tällä alalla kaikkialla maailmassa.

³ KOM(2009) 8.

⁴ Ks. tiedonannon 3 kohta.

⁵ KOM(2011) 144 lopullinen.

Vuonna 2006 tehty merityötä koskeva yleissopimus tarjoaa kattavat oikeudet ja työsuojelumääräykset kaikille merenkulkijoille riippumatta heidän kansalaisuudestaan tai siitä, minkä lipun alla heidän aluksensa purjehtii.

Yleissopimuksen tarkoituksena on turvata sekä merenkulkijoiden ihmisarvoiset työolot että laadukkaiden alusten omistajien rehellinen kilpailu. Yleissopimuksessa vahvistetaan merenkulkijoiden oikeudet ihmisarvoisiin työoloihin useiden eri näkökohtien osalta. Yleissopimus on myös laadittu niin, että sitä voidaan soveltaa kaikkialla maailmassa yhdenmukaisesti ja että sitä on helppo ymmärtää ja päivittää. Yleissopimusta on myös kaavailtu merenkulun laatua koskevan kansainvälisen säännösten neljänneksi pilariksi täydentämään Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kolmea keskeistä yleissopimusta, jotka ovat kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS), kansainvälinen yleissopimus merenkulkijoiden koulutuksesta, pätevyyskirjoista ja vahdinpidosta (STCW) ja kansainvälinen yleissopimus aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä (MARPOL).

Yleissopimuksessa on neljä lukua, jotka koskevat merenkulkijoiden oikeuksia: 1 luvussa vahvistetaan aluksella työskentelevien merenkulkijoiden työtä koskevat vähimmäisvaatimukset, 2 luvussa työsuhteen ehdot, 3 luvussa asuintiloja, virkistysmahdollisuuksia, ruokaa ja ruoanpitoa koskevat säännöt, ja 4 luvussa terveyden suojelua, sairaanhoitoa, merimiespalveluja ja sosiaaliturvaa koskevat säännöt.

Lisäksi yleissopimuksen 5 luvussa määrätään mekanismeista, joiden avulla voidaan parantaa valvontaa kaikilla tasoilla: aluksen, varustamon, lippuvaltion, satamavaltion ja työvoiman toimittajavaltioiden tasolla. Lisäksi määrätään ILO:n järjestelmästä, jonka avulla varmistetaan yleissopimuksen yhdenmukainen noudattaminen ja noudattamisen varmistaminen kaikkialla maailmassa. Asianmukaisen säännösten lisäksi olikin tarpeen saada käyttöön tehokkaampi järjestelmä täytäntöönpanon ja noudattamisen valvontaa varten, jotta alikuntoiset alukset voidaan poistaa liikenteestä merenkulun turvallisuuden ja turvatoimien sekä ympäristönsuojelun parantamiseksi.

Tätä varten EU:n on tarjottava lippu- ja satamavaltioiden valvonnan avulla keinot varmistaa, että merityötä koskevan yleissopimuksen asiaa koskevia määräyksiä sovelletaan kaikilla EU:n satamissa käyvillä aluksilla, merenkulkijoiden kansalaisuudesta riippumatta.

Yleissopimuksen määräysten täytäntöönpano lippu- ja satamavaltioiden valvonnan avulla on myös keino rajoittaa sosiaalista polkumyyntiä, joka heikentää työoloja aluksilla ja rankaisee niitä laivanvarustajia, jotka tarjoavat ILO:n sääntöihin perustuvat ihmisarvoiset työolot.

1.2. Merityötä koskevaan yleissopimukseen perustuvat satamavaltion valvontaa koskevat velvollisuudet

Vastuu sen varmistamisesta, että aluksilla noudatetaan asiaankuuluvien välineiden määräyksiä, on alusten omistajilla, päälliköillä ja lippuvaltioilla. Kaikki lippuvaltiot eivät kuitenkaan valvo tällaisten määräysten täytäntöönpanoa niin kuin pitäisi. Näin ne laiminlyövät kansainvälisissä oikeudellisissa välineissä vahvistettujen sitoumustensa täyttämisen tai eivät noudata merenkulkualan sääntöjä riittävän tunnollisesti, minkä seurauksena osa aluksista purjehtii vaarallisissa olosuhteissa aiheuttaen vaaraa sekä ihmishengille että meriympäristölle. Tämän tosiseikan vuoksi on otettu käyttöön satamavaltion valvontaa koskeva järjestelmä.

Yhdenmukaisten tarkastusmenettelyjen avulla satamavaltiot voivat käyttää toimivaltaansa niiden satamissa käyvillä aluksilla. Näin ne muodostavat turvaverkon, jonka avulla alikuntoiset alukset saadaan kiinni. Viime kädessä tavoitteena on tällaisten alusten poistaminen liikenteestä. Tätä varten tarvitaan ehdottomasti lippu- ja satamavaltioiden tiivistä yhteistyötä.

Tähän mennessä on jo otettu käyttöön satamavaltioiden valvontaan liittyviä tarkastuksia, jotka koskevat ILO:n yleissopimuksiin ja erityisesti seuraavien, kauppa-aluksissa noudatettavasta vähimmäistasosta vuonna 1976 tehtyyn yleissopimukseen (ILO N:o 147) perustuvien sosiaalisten normien täyttämistä:

- vuoden 1973 yleissopimus (nro 138) vähimmäisiästä;
- vuoden 1936 yleissopimus (nro 58) (muutettu) alimmasta ikärajasta meripalveluksessa;
- vuoden 1920 yleissopimus (nro 7) alimmasta ikärajasta meripalveluksessa;
- vuoden 1946 yleissopimus (nro 73) merenkulkijain lääkärintarkastuksista;
- vuoden 1970 yleissopimus (nro 134) merenkulkijain työtapaturmien torjunnasta (4 ja 7 artikla);
- vuoden 1949 yleissopimus (nro 92) (muutettu) laivaväen asunnoista aluksessa;
- vuoden 1946 yleissopimus (nro 68) laivaväen ruoanpidosta aluksessa (5 artikla);
- vuoden 1936 yleissopimus (nro 53) päällystön ammattipätevyyden minimivaatimuksista (3 ja 4 artikla);
- vuoden 1926 yleissopimus (nro 22) merimiesten työsopimuksesta;
- vuoden 1926 yleissopimus (nro 23) merimiesten kotiinlähettämisestä;
- vuoden 1948 yleissopimus (nro 87) ammatillisesta järjestäytymisvapaudesta ja ammatillisen järjestäytymisoikeuden suojelusta;
- vuoden 1949 yleissopimus (nro 98) järjestäytymisoikeuden ja kollektiivisen neuvottelu-oikeuden periaatteiden soveltamisesta.

Nämä yleissopimukset on konsolidoitu merityötä koskevaan vuoden 2006 yleissopimukseen. Siitä huolimatta ne ovat edelleen voimassa, koska jotkut sopimuspuolet saattavat haluta soveltaa niitä edelleen merityötä koskevaa yleissopimusta ratifioimatta.

Merityötä koskeva yleissopimus sisältää satamavaltioiden valvontaa koskevia määräyksiä, joiden mukaan on tarkistettava, että yleissopimuksen määräyksiä noudatetaan sopimusvaltioiden satamissa käyvillä ulkomaisilla aluksilla. Satamavaltiot vastaavat osaltaan merityötä koskevan yleissopimuksen täytäntöönpanon valvonnasta ja edistävät alikuntoisten alusten poistamista liikenteestä. Yleissopimukseen sisältyy myös lauseke ”ei-suotuisammasta käsittelystä”. Sen nojalla kunkin sopimusvaltion on pantava yleissopimukseen perustuvat velvoitteensa täytäntöön niin, että voidaan varmistaa, ettei sellaisen valtion lipun alla purjehtivia aluksia, joka ei ole ratifioinut yleissopimusta, kohdella suotuisammin kuin yleissopimuksen ratifioineen valtion lipun alla purjehtivia aluksia. Tämän lausekkeen pitäisi kannustaa yhdenmukaisuuteen tarkastusten yhteydessä ja edistää tehokkaasti tasapuolisten toimintaedellytysten turvaamista merenkulkualalla.

Käytännössä merityötä koskevassa yleissopimuksessa määritellään tarkastusten suorittamista varten erityinen ja yksinkertainen menettely. Perustarkastuksessa tarkastetaan ensin lippuvaltion antamat asiakirjat (*merityösertifikaatti* ja *ilmoitus merityöehtojen noudattamisesta*) ja suoritetaan aluksen katsastus, jotta saadaan yleiskuva miehistöstä ja aluksen kunnosta, konehuone ja asuintilat mukaan lukien, ja siitä, täyttävätkö ne asianmukaiset standardit. Jos satamavaltion tarkastajat toteavat ammatillisen harkintansa

pohjalta, että on ilmeisiä syitä, joiden perusteella olosuhteet aluksella eivät täytä kansainvälisiä normeja, voidaan suorittaa yksityiskohtaisempia tarkastuksia etenkin siinä tapauksessa, että havaitut puutteet muodostavat merityötä koskevassa yleissopimuksessa tarkoitetun selkeän vaaran merenkulkijoiden terveydelle tai turvallisuudelle.

Satamavaltioiden tarkastajat tutkivat perusteellisesti kaikki aluksella vallitsevia olosuhteita koskevat valitukset ja toteuttavat niiden perusteella tarvittavat toimenpiteet. Tarvittaessa aluksen lähtö satamasta voidaan estää, kunnes tarvittavat korjaustoimet on toteutettu.

Samoin kuin Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO), myös ILO antaa kansainvälisiä sääntöjä, joilla on jatkuvasti sovellettavien kansainvälisten yleissopimusten, sääntöjen, säännösten ja suositusten ansiosta yleismaailmalliset oikeusvaikutukset. ILOlla ei kuitenkaan ole välitöntä toimivaltaa aluksilla, minkä vuoksi tarvitaan täydentävää lainsäädäntöä sekä EU:n että kansallisella tasolla.

1.3 Nykyinen EU:n lainsäädäntö

1.3.1 Direktiivi 2009/16/EY satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta⁶

EU:n tasolla direktiivin 2009/16/EY tavoitteena on edistää alikuntoisten alusten liikennöinnin merkittävää vähentämistä seuraavien toimenpiteiden avulla:

a) lisäämällä merenkulun turvallisuutta ja turvatoimia, meriympäristön suojelua sekä asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevan kansainvälisen ja asiaan kuuluvan EU:n lainsäädännön noudattamista kaikkien valtioiden lippujen alla purjehtivilla aluksilla;

b) luomalla yhteiset perusteet satamavaltioiden suorittamille alusten tarkastuksille ja yhdenmukaistamalla tarkastus- ja pysäyttämismenettelyt käyttäen hyväksi Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan (Pariisin pöytäkirja)⁷ nojalla kertynyttä asiantuntemusta ja kokemusta;

c) soveltamalla EU:n sisällä satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa järjestelmää, joka perustuu tavoitteeseen tarkastaa kaikki unionissa ja Pariisin pöytäkirjan alueella sijaitsevilla satamissa käyvät alukset niiden riskiprofiilista riippuvien määräajoin niin, että suuremman riskin aiheuttavat alukset tarkastetaan muita perusteellisemmin ja muita lyhemmin aikavälein.

1.3.2 Direktiivi 2009/13/EY

EU:n työmarkkinaosapuolten välillä tehdyn sopimuksen johdosta direktiivillä 2009/13/EY sisällytetään tietyt yleissopimuksen mukaiset normit unionin lainsäädäntöön. Erityisesti direktiivin liitteeseen on sisällytetty yleissopimuksen 1, 2, 3 ja 4 luvun olennaiset osat, jotka koskevat vähimmäisvaatimuksia aluksilla työskentelyä varten (lääkärintodistukset, vähimmäisikä, koulutus ja pätevyys) ja työsuhteen ehtoja (merenkulkijoiden työ sopimukset, kotiin lähettäminen, korvaukset aluksen menetyksen tai haaksirikkoutumisen johdosta, alusten

⁶ EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57.

⁷ Tämä organisaatio muodostuu 27 merenkulkuviranomaisesta ja kattaa Euroopan rannikkovaltioiden vedet ja Pohjois-Atlantin vesialueen Pohjois-Amerikasta Eurooppaan. Pariisin pöytäkirjan nykyiset jäsenet ovat Alankomaat, Belgia, Bulgaria, Espanja, Irlanti, Islanti, Italia, Kanada, Kreikka, Kroatia, Kypros, Latvia, Liettua, Malta, Norja, Portugali, Puola, Ranska, Romania, Ruotsi, Saksa, Slovenia, Suomi, Tanska, Venäjän federaatio, Viro ja Yhdistynyt kuningaskunta.

miehitys, merenkulkijoiden uran ja ammattitaidon sekä työllistymismahdollisuuksien edistäminen), sekä säännökset, jotka koskevat asuintiloja, virkistysmahdollisuuksia, ruokaa ja ruoanpitoa tai terveyden suojelua, sairaanhoitoa ja merimiespalveluja, mukaan lukien laivanvarustajan vastuu ja merimiespalvelut maissa, ja säännökset valitusmenettelystä aluksella.

Ellei erikseen toisin säädetä, direktiiviä 2009/13/EY sovelletaan kaikkiin yksityisessä tai julkisessa omistuksessa oleviin aluksiin, joita vakituisesti käytetään kaupalliseen toimintaan, ei kuitenkaan kalastusta tai vastaavaa toimintaa harjoittaviin aluksiin ja perinteisesti rakennettuihin aluksiin kuten dhow-aluksiin ja džonkkeihin.

2. SIDOSRYHMIEN KUULEMINEN

EU:n jäsenvaltiot osallistuivat aktiivisesti merityötä koskevan yleissopimuksen neuvottelemiseen yhdessä komission kanssa, joka vastasi EU:n kannan koordinoimisesta. Kaikki EU:n jäsenvaltiot hyväksyivät merityötä koskevan yleissopimuksen vuonna 2006.

Lisäksi jäsenvaltiot ja sidosryhmät saivat tilaisuuden esittää näkemyksensä kesäkuussa 2011 järjestetyn täysimittaisen julkisen kuulemisen yhteydessä.

Yleisesti oltiin yhtä mieltä siitä, että lippu- ja satamavaltioita koskeva lainsäädäntö on syytä saattaa ajan tasalle, jotta merityötä koskeva yleissopimus voidaan panna täytäntöön.

Erityisesti korostettiin eräitä positiivisia vaikutuksia, kuten merenkulun turvallisuuden ja laadun paranemista ja rehellisten kilpailuedellytysten edistämistä EU:n ja sen ulkopuolisten toimijoiden ja EU:n ja muiden lippuvaltioiden välillä.

Sidosryhmät mainitsivat myös kaikkien merenkulkijoiden työolojen kohenemisen, olivatpa kyseessä sitten EU:n merenkulkijat, jotka purjehtivat EU:n jäsenvaltioiden tai EU:n ulkopuolisten maiden lipun alla, myös EU:n ulkopuolella, tai EU:n ulkopuolisten maiden lipun alla purjehtivilla aluksilla työskentelevät EU:n ulkopuolisten maiden merenkulkijat.

Merityötä koskevan yleissopimuksen täytäntöönpanoa on suositellut myös merialan työllisyyttä ja kilpailukykyä käsittelevä erityistyöryhmä, joka on varapuheenjohtaja Siim Kallasin heinäkuussa 2010 perustama riippumaton elin. Se päätti työnsä kesäkuussa 2011 ja laati raportin⁸, jossa esitetään toimenpidesuosituksia siitä, miten merenkulkualan ammatteja tulisi edistää Euroopassa.

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

3. EHDOTUKSEN OIKEUDELLISET NÄKÖKOHDAT

3.1 Ehdotuksen sisältö

3.1.1 Satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan direktiivin muuttaminen

Vaikka direktiivissä 2009/16/EY viitataan jo merityötä koskevaan yleissopimukseen (johdanto-osan 5 kappaleessa) ja ILO:n normeihin (liitteessä IV), se on saatettava ajan tasalle, jotta voidaan ottaa huomioon yleissopimuksen myötä laaditut uudet asiakirjat ja järjestelyt.

Tämän vuoksi ehdotuksella muutetaan satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa direktiiviä, jotta voidaan

- sisällyttää merityösertifikaatti ja ilmoitus merityöehtojen noudattamisesta niihin asiakirjoihin, jotka tarkastajien on tarkistettava;
- sisällyttää tarkastusten soveltamisalaan uusia kohteita (esimerkiksi sen tarkistaminen, onko jokaisen merenkulkijan osalta tehty asianmukainen, kummankin osapuolen allekirjoittama työsopimus, jossa on vaaditut lausekkeet);
- laajentaa tarkastusten soveltamisalaa siinä tapauksessa, että on tehty valituksia, ja vahvistaa tätä varten tarvittava menettely.

3.1.2 Ehdotuksen yksityiskohtaiset perustelut

Ehdotuksen 1 artikla sisältää kaikki direktiiviin 2009/16/EY tehtävät muutokset, joiden avulla se yhdenmukaistetaan merityötä koskevan yleissopimuksen vaatimusten kanssa.

Voimassa olevan direktiivin 2009/16/EY eräitä artikloja (2 ja 19) sekä direktiivin liitteitä I, IV, V ja X on täydennettävä, jotta kansainvälisten yleissopimusten luetteloon voidaan sisällyttää viittaus merityötä koskevaan yleissopimukseen ja mainita siihen perustuvat uudet asiakirjat eli merityösertifikaatti ja ilmoitus merityöehtojen noudattamisesta.

Aineellisen sisällön osalta todettakoon, että valitusten käsittelyä koskevat säännökset perustuvat merityötä koskevaan yleissopimukseen ja siinä vahvistettuihin menettelyihin. Nämä menettelyt poikkeavat jossain määrin direktiivin 2009/16/EY säännöksistä, joita sovelletaan laajemmin kuin vain sosiaalisiiin normeihin. Tarkoituksena ei ole muuttaa direktiivissä 2009/16/EY määriteltyä nykyistä valitusmenettelyä, vaan täydentää sitä menettelyllä, joka soveltuu merityötä koskevaan yleissopimukseen liittyvien valitusten käsittelyyn. Tätä varten ehdotukseen on otettu tarvittavat säännökset (1 artiklan 7 kohta).

Lisäksi eräät muutokset johtuvat siitä, että direktiiviä 2009/16/EY muutetaan nyt ensimmäisen kerran Lissabonin sopimuksen voimaantulon jälkeen. Tämän vuoksi siihen on sisällytettävä säädösvallan ja täytäntöönpanovallan siirtoa koskevat uudet säännökset.

3.1.3 Ilmoitukseen direktiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä liitettävät selittävät asiakirjat

Selittävistä asiakirjoista annetun yhteisen poliittisen lausuman (ilmoitukset nro 2011/C 369/02 ja 2011/C 369/03) mukaisesti komissio perustelee tällaisten asiakirjojen toimittamisen tarpeen tästedes tapauskohtaisesti. Oikeasuhteisuuden vuoksi selittävien asiakirjojen toimittamista ei ole katsottu tarpeelliseksi tämän ehdotuksen yhteydessä, koska sillä muutetaan vain joitakin

voimassa olevan direktiivin oikeudellisia velvoitteita. Siksi tässä ehdotuksessa ei ole selittäviä asiakirjoja koskevaa johdanto-osan kappaletta.

3.2 Oikeusperusta

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 100 artiklan 2 kohta.

3.3 Toissijaisuusperiaate

Kun kaikkialla EU:ssa otetaan käyttöön täytäntöönpanon valvontaa koskevat yhdenmukaistetut säännöt, tämän pitäisi edistää tasapuolisten toimintaedellytysten luomista, niin että voidaan välttää kilpailun vääristyminen sisämarkkinoilla merenkulun turvallisuuden kustannuksella ja varmistaa ihmisarvoiset työ- ja elinolot kaikille merenkulkijoille heidän kansalaisuudestaan riippumatta. Etenkin satamavaltioiden EU:n tasolla suorittama valvonta on osoittautunut tehokkaaksi keinoksi tehostaa EU:n satamissa käyvien alusten valvontaa resurssien yhdistämisen ja tietojenvaihdon avulla.

3.4 Suhteellisuusperiaate

Merityötä koskevan yleissopimuksen täytäntöönpanon valvonta EU:n sääntöihin perustuvan satamavaltioiden suorittaman valvonnan avulla näyttää olevan tehokkain keino varmistaa yleissopimuksen noudattaminen voimassa olevien välineiden avulla.

3.5 Sääntelytavan valinta

Koska kyseessä ovat vähimmäisnormit, jotka jäsenvaltioiden on määrä panna täytäntöön toteuttamalla toimenpiteitä omien kansallisten järjestelmiensä ja yhteisen toimivallan puitteissa, tarkoituksenmukainen säädöstyyppe on direktiivi.

3.6 Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan merityötä koskevan vuoden 2006 yleissopimuksen voimaantulopäivänä.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Kansainvälinen työjärjestö hyväksyi 23 päivänä helmikuuta 2006 merityötä koskevan vuoden 2006 yleissopimuksen, jonka avulla haluttiin laatia yksi yhtenäinen asiakirja, joka mahdollisuuksien mukaan sisältää kaikkien voimassa olevien kansainvälisten merityötä koskevien yleissopimusten ja suositusten ajanmukaiset määräykset sekä ne perusperiaatteet, jotka sisältyvät muihin työtä koskeviin kansainvälisiin yleissopimuksiin.
- (2) Jäsenvaltiot on valtuutettu ratifioimaan yleissopimus 7 päivänä kesäkuuta 2007 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2007/431/EY³. Jäsenvaltioiden olisi ratifioitava yleissopimus mahdollisimman pian.
- (3) Yleissopimuksessa vahvistetaan merityötä koskevat normit, joita sovelletaan kaikkiin merenkulkijoihin riippumatta heidän kansalaisuudestaan tai siitä, minkä valtion lipun alla alukset purjehtivat.

¹ EUVL C [...], [...], s. [...].

² EUVL C [...], [...], s. [...].

³ EUVL L 161, 22.6.2007, s. 63.

- (4) Huomattava osa yleissopimuksen normeista on pantu täytäntöön EU:n lainsäädännössä 16 päivänä helmikuuta 2009 annetulla neuvoston direktiivillä 2009/13/EY ja direktiivillä 1999/63/EY. Ne merityötä koskevan yleissopimuksen normit, jotka kuuluvat direktiivin 2009/13/EY ja/tai direktiivin 1999/63/EY soveltamisalaan, olisi saatettava jäsenvaltioissa voimaan mainittujen direktiivien mukaisesti.
- (5) Yleissopimus sisältää sen soveltamista koskevia määräyksiä, joissa määritellään satamavaltioiden velvollisuudet. Jotta voitaisiin suojella turvallisuutta ja välttää kilpailun vääristyminen, jäsenvaltioiden olisi voitava valvoa, että yleissopimuksen määräyksiä noudatetaan kaikilla niiden satamissa käyvillä aluksilla riippumatta siitä, missä valtiossa alukset on rekisteröity.
- (6) Satamavaltioiden suorittamaa valvontaa säännellään satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2009/16/EY⁴, jolla merityötä koskeva yleissopimus olisi sisällytettävä niihin yleissopimuksiin, joiden voimaansaattamista jäsenvaltioiden viranomaiset valvovat unionin satamissa.
- (7) Unionin säännöissä olisi myös otettava huomioon yleissopimuksessa vahvistetut menettelyt, jotka koskevat yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvista kysymyksistä tehtyjen valitusten käsittelyä.
- (8) Direktiivin 2009/16/EY täytäntöönpanon yhdenmukaisten ehtojen varmistamiseksi direktiiviä olisi muutettava siirtämällä täytäntöönpanovalta komissiolle. Komissiolle olisi oltava valtuudet hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, jotta satamavaltion viranomaisten tekemistä valituksista ja niiden seurantatoimista ilmoittamiseen sekä alusten riskiprofiilien laatimiseen direktiivin 2009/16/EY 10 artiklan mukaisesti voidaan käyttää yhtenäistettyä sähköistä lomaketta. Kyseessä on erittäin tekninen toimenpide, joka on toteutettava mainitussa direktiivissä vahvistettujen periaatteiden ja kriteerien mukaisesti. Edellä mainittuja valtuuksia olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁵ mukaisesti.
- (9) Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädöksiä, joilla muutetaan direktiivin 2009/16/EY liitettä VI; liitteessä on luettelo Pariisin pöytäkirjassa vahvistetuista ohjeista, joiden tarkoituksena on varmistaa jäsenvaltioiden alueella sovellettavien ja täytäntöön pantavien menettelyjen yhdenmukaisuus kansainvälisellä tasolla sovittujen ohjeiden kanssa. Jos komissio voisi päivittää näitä menettelyjä nopeasti, tämä edistäisi maailmanlaajuisesti tasapuolisten toimintaedellytysten toteutumista merenkulun alalla. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

⁴ EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57.

⁵ EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

- (10) Eräitä tähän direktiiviin sisältyviä velvoitteita ei sovelleta jäsenvaltioihin, joilla ei ole merenrantaa eikä merisatamia. Näin ollen Itävaltaa, Tšekkiä, Unkaria, Luxemburgia ja Slovakiaa koskevat ainoastaan ne velvoitteet, jotka liittyvät näiden jäsenvaltioiden lipun alla purjehtiviin aluksiin, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden velvollisuutta tehdä yhteistyötä jatkuvuuden varmistamiseksi meriliikenteen ja muiden liikennemuotojen välisten hallintapalvelujen osalta.
- (11) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita, vaan ne voidaan toiminnan laajuuden tai vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, joten unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.
- (12) Direktiivi 2009/16/EY olisi sen vuoksi muutettava.
- (13) Tämän direktiivin olisi tullava voimaan samana päivänä kuin merityötä koskeva yleissopimus,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutokset direktiiviin 2009/16/EY

Muutetaan direktiivi 2009/16/EY seuraavasti:

- 1) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:
 - a) lisätään 1 kohtaan i alakohhta seuraavasti:

”i) vuoden 2006 yleissopimus merityöstä.”;
 - b) lisätään 3 kohdassa virkkeen loppuun ilmaisu seuraavasti:

”tai sen päivitettyä toisintoa.”;
 - c) lisätään 18 kohdassa ilmaisun ’(ISM-säännöstöstä)’ jälkeen ilmaisu seuraavasti:

”, sellaisena kuin se on päivitettyinä, ”;
 - d) lisätään 21 kohdassa ilmaisun ’1 kohdan’ jälkeen ilmaisu seuraavasti:

”, sellaisena kuin se on päivitettyinä, ”;
 - e) lisätään 23 ja 24 kohta seuraavasti:

”23) ”merityösertifikaatilla” merityötä koskevan yleissopimuksen säännössä 5.1.3 tarkoitettua sertifikaattia;”;

”24) ”ilmoituksella merityöehtojen noudattamisesta” merityötä koskevan yleissopimuksen säännössä 5.1.3 tarkoitettua ilmoitusta.”;

f) lisätään kohta seuraavasti:

”Kaikkia viittauksia tässä direktiivissä mainittuihin yleissopimukseen, sertifikaatit ja muut asiakirjat mukaan lukien, pidetään viittauksina kyseisiin yleissopimukseen, sellaisina kuin ne ovat päivitettyinä.”

2) Lisätään 3 artiklaan 5 kohta seuraavasti:

”5. Tämän direktiivin soveltaminen ja/tai tulkinta ei missään tapauksessa ole peruste heikentää unionin sosiaaliturvalainsäädäntöön perustuvaa työntekijöiden suojelun yleistä tasoa.”

3) Poistetaan 8 artiklan 4 kohta.

4) Korvataan 10 artiklan 3 kohta seuraavasti:

”3. Siirretään komissiolle täytäntöönpanovalta vahvistaa menetelmät siinä tarkoitettujen yleisten ja historiallisten riskitekijöiden arviointia varten. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 31 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”.

5) Korvataan 14 artiklan 4 kohta seuraavasti:

”4. Laajennetun tarkastuksen laajuus ja sen yhteydessä tarkastettavat riskikohteet vahvistetaan liitteessä VII. Siirretään komissiolle täytäntöönpanovalta määrittää ne yksityiskohtaiset ominaisuudet, jotka on tarkastettava kyseisessä liitteessä tarkoitetuissa riskikohteissa. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 31 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”

6) Korvataan 15 artiklan 4 kohta seuraavasti:

”4. Siirretään komissiolle täytäntöönpanovalta määrittää yksityiskohtaisesti yhtenäistetyt säännöt, joiden mukaisesti liitteessä VI olevissa ohjeissa kuvatut menettelyt pannaan täytäntöön, myös 2 kohdassa tarkoitettujen tarkastusten osalta. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 31 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”

7) Lisätään 18a artikla seuraavasti:

”18a artikla

Merityötä koskevaan yleissopimukseen liittyvät valitukset

1. Jos jotakin merityötä koskevan yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvaa valitusta ei ole voitu ratkaista aluksella, satamavaltion tarkastajan on viipymättä ilmoitettava asiasta lippuvaltiolle ja pyydettyä sitä tietyn määräajan kuluessa antamaan ohjeita niistä toimenpiteistä, joihin asian johdosta tulisi ryhtyä. Tarkastuskertomus on toimitettava sähköisesti 24 artiklassa tarkoitettuun tarkastustietokantaan.

2. Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset ehdot tämän artiklan täytäntöönpanoa varten, komissiolle siirretään täytäntöönpanovalta vahvistaa yhtenäistetty sähköinen lomake ja menettely jäsenvaltioiden toteuttamista seurantatoimista ilmoittamista varten. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 31 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”
- 8) Lisätään 19 artiklaan kohta seuraavasti:
- ”11. Toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava merityötä koskevan yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvista seikoista viipymättä myös asianomaisille laivanvarustajien ja merenkulkijoiden järjestöille siinä satamavaltiossa, missä tarkastus suoritettiin.”
- 9) Korvataan 23 artiklan 5 kohta seuraavasti:
- ”5. Siirretään komissiolle täytäntöönpanovalta vahvistaa yhtenäistetyt lomakkeet, joita käytetään luotsien ja satamaviranomaisten havaitsemien sääntöjenvastaisuuksien ilmoittamisessa ja jatkotoimenpiteiden kirjaamisessa, sekä noudatettavat menettelyt ja yksityiskohtaiset säännöt ja käytettävät tekniset välineet. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 31 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”
- 10) Korvataan 27 artiklan toinen kohta seuraavasti:
- ”Siirretään komissiolle täytäntöönpanovalta vahvistaa edellä olevassa kohdassa tarkoitettujen tietojen julkaisemista koskevat yksityiskohtaiset säännöt, asianomaisten tietojen yhdistämistä koskevat kriteerit ja päivitysten tiheys. Nämä täytäntöönpanosäädökset annetaan 31 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.”
- 11) Lisätään 30a ja 30b artikla seuraavasti:

”30a artikla

Delegoidut säädökset

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 30b artiklan mukaisesti tämän direktiivin liitteen VI muuttamiseksi niin, että mainitussa liitteessä esitettyyn luetteloon voidaan lisätä Pariisin pöytäkirjalla perustetun järjestön hyväksymiä uusia satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevia ohjeita.

30b artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artikkelissa säädetyin edellytyksin.
2. Siirretään komissiolle 30a artikkelissa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä määräämättömäksi ajaksi tämän direktiivin voimaantulopäivästä lukien.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 30a artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
 4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
 5. Edellä olevan 30a artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.”
- 12) Korvataan 31 artikla seuraavasti:

”31 artikla

Komitea

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1406/2002 3 artiklalla perustettu meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea (COSS-komitea). Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
 2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa.
 3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.
 4. Kun komitean lausunto on edellä 2 ja 3 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa tarkoitus hankkia kirjallista menettelyä noudattaen, tämä menettely päätetään tuloksettomana, jos puheenjohtaja lausunnon antamiselle asetetussa määräajassa niin päättää tai komitean jäsenten yksinkertainen enemmistö sitä pyytää.”
- 13) Kumotaan 32 artikla.
- 14) Lisätään liitteessä I olevan II kohdan 2B kohtaan luetelmakohdat seuraavasti:
- ”- Alukset, jotka purjehtivat sellaisen valtion lipun alla, joka ei ole ratifioinut yhtä tai useampaa 2 artiklan 1 kohdassa lueteltua yleissopimusta.”;
- ”- Alukset, joiden asiakirjoista ei käy ilmi, että merityötä koskevan yleissopimuksen normin A5.2.1 6 kohdassa tarkoitettu puutteiden korjaamista koskeva suunnitelma olisi pantu täytäntöön.”
- 15) Lisätään liitteeseen IV 45 ja 46 kohta seuraavasti:
- ”45. Merityösertifikaatti (ks. merityötä koskeva ILO:n yleissopimus);

46. Ilmoitus merityöehtojen noudattamisesta (merityötä koskeva ILO:n yleissopimus).”

16) Lisätään liitteessä V olevaan A kohtaan 16, 17 ja 18 kohta seuraavasti:

”16. Merityötä koskevassa yleissopimuksessa vaadittuja asiakirjoja ei esitetä tai niitä ei ole tai ne eivät ole ajanmukaiset tai ne eivät sisällä merityötä koskevassa yleissopimuksessa vaadittuja tietoja taikka ne eivät muutoin ole asianmukaisia.

17. Aluksen työ- ja elinolot eivät vastaa merityötä koskevan yleissopimuksen vaatimuksia.

18. Alus on vaihtanut lippua välttyäkseen noudattamasta merityötä koskevaa yleissopimusta.”

17) Lisätään liitteessä X olevaan 3.10 kohtaan 8 ja 9 kohta seuraavasti:

”8. Olosuhteet aluksella selvästi vaarantavat merenkulkijoiden turvallisuuden ja terveyden;

9. Puutteet ovat vakavassa tai jatkuvassa ristiriidassa merityötä koskevan yleissopimuksen vaatimusten kanssa (merenkulkijoiden oikeudet mukaan lukien).”

2 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 12 kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta. Niiden on viipymättä toimitettava kyseiset säännökset kirjallisina komissiolle. Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan merityötä koskevan vuoden 2006 yleissopimuksen voimaantulopäivänä.

4 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja