



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2012 03 23
COM(2012) 129 final

2012/0062 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės

(Tekstas svarbus EEE)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

2006 m. vasario 23 d. Ženevoje Tarptautinė darbo organizacija (TDO) beveik vienbalsiai priėmė 2006 m. Konvenciją dėl darbo jūrų laivyboje (Konvencija). Ji taikoma tarptautinei laivybai ir reglamentuoja tokius esminius klausimus, kaip minimalūs reikalavimai jūrininkams darbui laive (Konvencijos I dalis), įdarbinimo sąlygos (Konvencijos II dalis), apgyvendinimas, poilsio sąlygos, maistas ir maitinimas (Konvencijos III dalis), sveikatos apsauga, sveikatos priežiūra, gerovė ir socialinė apsauga (IV dalis), laikymasis ir vykdymas (V dalis), kad būtų užtikrintos tinkamos darbo ir gyvenimo sąlygos laive, taip pat šių nuostatų įgyvendinimo tvarką. Konvencija gali būti laikoma pirmuoju darbo jūrų laivyboje kodeksu, taikomu daugiau kaip 1,2 mln. jūrininkų, taip pat laivų savininkams ir jūrinėms valstybėms visame pasaulyje.

ES valstybės narės ir Komisija nuo pat pradžių rėmė TDO veiklą šioje srityje. ES supranta svarų Konvencijos indėlį, nes ja siekiama pasaulinėje jūrų pramonėje sudaryti vienodas sąlygas ir tuo tikslu nustatyti bendrus būtiniausius standartus visiems laivams, plaukiojantiems su bet kurios valstybės vėliava, ir jūrininkams. ES jau yra priėmusi 2007 m. birželio 7 d. Tarybos sprendimą 2007/431/EB, įgaliojantį valstybes nares Europos bendrijos interesų labai ratifikuoti Tarptautinės darbo organizacijos 2006 m. darbo jūroje konvenciją¹. Kai kurios valstybės narės (Ispanija, Bulgarija, Liuksemburgas, Danija, Latvija, Nyderlandai) ją jau ratifikavo, o kitos ketina tai padaryti. Iš esmės, valstybių narių nacionalinės teisės aktuose apskritai numatytos didesnę apsaugą užtikrinančios ir išsamesnės nuostatos nei TDO standartai. Siekiant užtikrinti tarptautinių ir nacionalinių standartų nuoseklumą ir ratifikuoti Konvenciją, būtina nuodugni ir ilgai trunkanti nacionalinės teisės aktų peržiūra.

Šiuo metu Konvenciją yra ratifikavusios 22 šalys, kurių laivynų talpa sudaro daugiau kaip 45 % viso pasaulio laivyno talpos, tačiau tam, kad Konvencija įsigaliotų, ją turi ratifikuoti 30 šalių, kurių laivynų talpa sudaro 33 % viso pasaulio laivyno talpos.

Be to, ES yra priėmusi 2009 m. vasario 16 d. Tarybos direktyvą 2009/13/EB, įgyvendinančią Europos bendrijos laivų savininkų asociacijų (ECSA) ir Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF) sudarytą susitarimą dėl 2006 m. Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje ir iš dalies keičiančią Direktyvą 1999/63/EB². Direktyva 2009/13/EB – tai didelis sektoriaus socialinio dialogo laimėjimas.

Todėl numatytas reikalavimas, kad valstybės narės taikytų Direktyvą 2009/13/EB tuo atveju, kai vykdo savo, kaip vėliavos valstybių, įgaliojimus. Priėmus Direktyvą 2009/13/EB, Europos teisės aktai suderinti su Konvencija nustatytais tarptautiniais standartais. Į šią direktyvą įtrauktos Konvencijos I, II, III ir IV dalyse išdėstytos atitinkamos nuostatos, kuriomis įtvirtinamos jūrininkų teisės.

Tačiau Europos socialiniai partneriai, siekiantys, kad jų susitarimas būtų įgyvendintas priimant Tarybos sprendimą pagal SESV 155 straipsnį, neturi įgaliojimų į savo susitarimą

¹ OL L 161, 2007 6 22, p. 63.

² OL L 124, 2009 5 20, p. 30.

įtraukti Konvencijos V dalyje išdėstytų vykdymo nuostatų, todėl paprašė Komisijos imtis atitinkamų veiksmų. Šia iniciatyva ir siekiama apibrėžti uosto valstybės atsakomybę.

Ši iniciatyva – ES politikos, susijusios su jūrinėmis profesijomis, dalis. Kaip Komisija teigia savo komunikate Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui bei Regionų komitetui „Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos iki 2018 m.“³, Europos Sąjungai labai svarbu didinti jūrinių profesijų patrauklumą europiečiams; prireikus, atitinkamų veiksmų imasi Komisija, valstybės narės ir pačios jūrų pramonės atstovai. Tai visiškai taikytina Konvencijos įgyvendinimui, nes ja užtikrinamos geresnės darbo ir gyvenimo sąlygos laivuose. Komunikate pabrėžiama, kad ES socialinių partnerių susitarimu dėl pagrindinių Konvencijos nuostatų įgyvendinimo išreiškiama sektoriaus parama šioje srityje, todėl ES ir jos valstybių narių veiksmais turėtų būti siekiama:

- kad valstybės narės greitai ratifikuotų Konvenciją ir kad kuo greičiau būtų priimti Komisijos pasiūlymai, pagrįsti socialinių partnerių susitarimu dėl jos pagrindinių nuostatų įgyvendinimo ES teisėje;

- užtikrinti veiksmingą naujųjų taisyklių vykdymą taikant tinkamas priemones, įskaitant vėliavos valstybės ir uosto valstybės kontrolės reikalavimus⁴.

Baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“⁵ pabrėžiama jūrų transporto socialinės darbotvarkės svarba skatinant darbo vietų kūrimą ir užtikrinant didesnę saugumą, o prie Baltosios knygos pridėtame tarnybų darbiname dokumente pateikiamas pasiūlymas užtikrinti veiksmingą Konvencijos taikymą.

Šis pasiūlymas glaudžiai susijęs su Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl vėliavos valstybės įsipareigojimų užtikrinti, kad būtų laikomasi Direktyvos 2009/13/EB, pasiūlymu.

1.1. Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje

Kaip visuotinai pripažįstama ir kaip aiškiai nurodė TDO, laivybos pramonė yra pirmoji tikrai pasaulinė pramonė, kuriai būtinos atitinkamos tarptautinės reguliavimo priemonės, t. y. visai pramonei taikomi pasauliniai standartai.

2006 m. priimtoje Konvencijoje numatytos plačios visų jūrininkų teisės ir apsauga darbe, nepriklausomai nuo jų pilietybės ir laivo vėliavos.

Konvencija siekiama užtikrinti tinkamas darbo sąlygas jūrininkams ir sąžiningą konkurenciją kokybės reikalavimus atitinkančių laivų savininkams. Joje numatytos jūrininkų teisės į tinkamas darbo sąlygas įvairiose srityse, o pati Konvencija sudaryta taip, kad ją būtų galima taikyti visame pasaulyje, lengva suprasti, atnaujinti ir vienodai užtikrinti jos vykdymą. Be to, ji turėjo tapti pasaulinio lygmens dokumentu, t. y. kokybės reikalavimus atitinkančios laivybos tarptautinės reguliavimo sistemos ketvirtuoju ramsčiu, ir papildyti tris pagrindines Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) konvencijas: Tarptautinę konvenciją dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvenciją), Tarptautinę konvenciją dėl jūrininkų rengimo,

³ COM(2009) 8.

⁴ Žr. komunikato 3 punktą.

⁵ COM(2011) 144 *final*.

atestavimo ir budėjimo normatyvų (STCW konvenciją) ir Tarptautinę konvenciją dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvenciją).

Konvenciją sudaro keturios dalys, reglamentuojančios jūrininkų teises: 1 dalyje išdėstyti minimalūs jūrininkų darbo laive reikalavimai, 2 dalyje – įdarbinimo sąlygos, 3 dalyje – nuostatos dėl apgyvendinimo, poilsio sąlygų, maisto ir maitinimo, 4 dalyje – nuostatos dėl sveikatos apsaugos, sveikatos priežiūros, gerovės ir socialinės apsaugos.

Be to, Konvencijos 5 dalyje numatyti mechanizmai, kuriais siekiama pagerinti priežiūrą visais lygmenimis: laivo, bendrovės, vėliavos valstybės, uosto valstybės, darbo jėgą teikiančios valstybės, taip pat TDO pasaulinės atitikties ir patikros sistemos. Kartu su išsamiomis taisyklėmis reikėjo sukurti efektyvesnę vykdymo ir atitikties sistemą, kad būtų uždrausta naudoti nustatytų standartų neatitinkančius laivus, siekiant užtikrinti laivo saugą bei saugumą ir aplinkos apsaugą.

Todėl ES turi numatyti priemones, susijusias su vėliavos valstybės ir uosto valstybės kontrole, kuriomis būtų užtikrintas atitinkamų Konvencijoje nustatytų darbo jūrų laivyboje standartų taikymas visuose laivuose, įplaukiančiuose į ES uostus, nepriklausomai nuo jūrininkų pilietybės.

Be to, vėliavos valstybės ir uosto valstybės vykdoma kontrolė užtikrinant, kad būtų laikomasi Konvencijoje nustatytų standartų, galėtų būti sumažintas socialinis dempingas, dėl kurio blogėja darbo sąlygos laivuose, o laivų savininkai, užtikrinantys TDO taisykles atitinkančias tinkamas darbo sąlygas, atsiduria nepalankioje padėtyje.

1.2. Konvencijoje numatytos uosto valstybės kontrolės pareigos

Atsakomybė užtikrinti, kad laivai laikytųsi atitinkamų dokumentų nuostatų, tenka jų savininkams, kapitonams ir vėliavos valstybėms. Tačiau kai kurios vėliavos valstybės tinkamai neužtikrina, kad tų nuostatų būtų laikomasi. Taigi jos nevykdo savo įsipareigojimų pagal sutartas tarptautines teises priemones arba nepakankamai griežtai taiko laivybos standartus, todėl kai kurie plaukiojantys laivai yra nesaugūs ir kelia grėsmę žmonių gyvybei bei jūros aplinkai. Atsižvelgiant į šias aplinkybes, numatyta uosto valstybės kontrolė.

Uosto valstybės, kaip suderintų inspektavimo procedūrų sistema, gali taikyti jurisdikciją į jų uostus įplaukiantiems laivams ir yra tam tikra apsaugos priemonė nustatytų standartų neatitinkantiems laivams nustatyti, galiausiai siekiant visiškai uždrausti juos naudoti. Todėl būtina plėtoti glaudų vėliavos valstybių ir uosto valstybių bendradarbiavimą.

Šiuo metu jau atliekami uosto valstybės kontrolės inspektavimai, kurių metu taip pat tikrinama, kaip laikomasi socialinių standartų pagal TDO konvencijas, visų pirma 1976 m. Konvenciją dėl prekybinės laivybos minimalių standartų (TDO konvencija Nr. 147), kuri susijusi su:

- 1973 m. Konvencija dėl minimalaus amžiaus (Nr. 138);
- 1936 m. Konvencija dėl minimalaus įdarbinimo amžiaus jūroje (pataisyta) (Nr. 58);
- 1920 m. Konvencija dėl minimalaus įdarbinimo amžiaus jūroje (Nr. 7);
- 1946 m. Konvencija dėl jūrininkų sveikatos patikrinimo (Nr. 73);
- 1970 m. Konvencija dėl jūrininkų nelaimingų atsitikimų prevencijos (Nr. 134) (4 ir 7 straipsniai);
- 1949 m. Konvencija dėl įgulų apgyvendinimo (pataisyta) (Nr. 92);
- 1946 m. Konvencija dėl laivų įgulos maisto ir maitinimo (Nr. 68) (5 straipsnis);
- 1936 m. Konvencija dėl laivo karininkų kompetencijos liudijimų (Nr. 53) (3 ir 4 straipsniai);
- 1926 m. Konvencija dėl jūrininkų darbo sutarčių (Nr. 22);

- 1926 m. Konvencija dėl jūrininkų repatriacijos (Nr. 23);
 - 1948 m. Konvencija dėl asociacijų laisvės ir teisės jungtis į organizacijas gynimo (Nr. 87);
 - 1949 m. Konvencija dėl teisės jungtis į organizacijas ir vesti kolektyvines derybas (Nr. 98).
- Šios konvencijos sujungtos į 2006 m. Konvenciją, tačiau vis dar galioja, nes kai kurios šalys gali pageidauti jas taikyti toliau, neratifikudamos 2006 m. Konvencijos.

Konvencijoje išdėstytos nuostatos dėl uosto valstybės kontrolės, pagal kurias reikalaujama tikrinti, ar į Šalių uostus įplaukiantys užsienio laivai atitinka Konvencijos reikalavimus. Uosto valstybių intervencija – antroji gynybos linija siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi Konvencijos reikalavimų, ir spręsti standartų neatitinkančių laivų problemą, kad jie nebebūtų naudojami. Be to, Konvencijoje įtvirtintas draudimas taikyti palankesnes sąlygas. Pagal šią nuostatą kiekviena Šalis vykdo savo įsipareigojimus pagal Konvenciją taip, kad laivams, plaukiojantiems su bet kurios valstybės, kuri nėra ratifikavusi Konvencijos, vėliava, nebūtų taikomos palankesnės sąlygos nei laivams, plaukiojantiems su bet kurios Konvenciją ratifikavusios valstybės vėliava. Taikant šią nuostatą turėtų būti skatinamas inspektavimų vienodumas ir sukuriama stabilios bei vienodos sąlygos laivybos sektoriuje.

Konvencijoje praktiškai apibrėžta konkreti ir paprasta procedūra. Atliekant pirminį inspektavimą tikrinami vėliavos valstybės išduoti dokumentai (*darbo jūrų laivyboje liudijimas* ir *darbo jūrų laivyboje atitikties deklaracija*), taip pat apsilankoma laive norint patikrinti įgulą bei laivo būklę, įskaitant mašinų skyrių ir gyvenamąsias patalpas, ir įvertinti, ar jie atitinka taikomus standartus. Atsižvelgiant į uosto valstybės kontrolės inspektorių profesinę nuomonę, kai esama akivaizdaus pagrindo manyti, kad laivo būklė neatitinka tarptautinių standartų, gali būti atliekamas išsamus inspektavimas, visų pirma tais atvejais, jei dėl nustatytų trūkumų kiltų akivaizdus pavojus jūrininkų saugai, sveikatai ar saugumui, kaip numatyta Konvencijoje.

Visi skundai dėl sąlygų laive nuodugniai išnagrinėjami ir imama veiksmų, kuriuos uosto valstybės kontrolės pareigūnas laiko būtinais. Prireikus laivas sulaikomas, kol bus imtasi tinkamų taisomųjų veiksmų.

TDO, kaip ir TJO, yra tarptautinis teisės aktų leidėjas, o jo tarptautinių konvencijų, taisyklių, kodeksų ir rekomendacijų sistema taikoma visuotinai. Tačiau TDO neturi tiesioginių įgaliojimų laivuose, todėl ES ir nacionaliniu lygmeniu reikėjo papildomų teisės aktų.

1.3 Galiojantys ES teisės aktai

1.3.1 Direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės⁶

ES lygmeniu Direktyvos 2009/16/EB tikslas – padėti radikaliai sumažinti galimybę naudoti nustatytų standartų neatitinkančius laivus:

a) gerinant tarptautinių ir atitinkamų ES teisės aktų, susijusių su sauga jūroje, laivybos apsauga, jūrų aplinkos apsauga ir gyvenimo bei darbo sąlygomis laivuose, laikymąsi visų vėliavų laivuose;

b) nustatant uosto valstybės laivų kontrolės bendrus kriterijus ir derinant inspektavimo ir sulaikymo procedūras, remiantis pagal Paryžiaus susitarimo memorandumą (Paryžiaus SM⁷) įgytomis profesinėmis žiniomis ir patirtimi;

⁶ OL L 131, 2009 5 28, p. 57.

⁷ Organizacijos dalyvės yra 27 jūrų administracijos; ji apima Europos pakrantės valstybių vandenį ir Šiaurės Atlanto baseiną nuo Šiaurės Amerikos iki Europos. Šiuo metu Paryžiaus SM regiono valstybės yra: Airija, Belgija, Bulgarija, Danija, Estija, Graikija, Islandija, Ispanija, Italija, Jungtinė Karalystė,

c) įgyvendinant ES uosto valstybės kontrolės sistemą, pagrįstą inspektavimais, atliekamais Sąjungoje ir Paryžiaus SM regione, siekiant inspektuoti visus laivus, o inspektavimo dažnumą nustatant pagal laivo rizikos lygį, detaliau ir dažniau inspektuojant didesnės rizikos laivus.

1.3.2 Direktyva 2009/13/EB

ES socialiniams partneriams sudarius susitarimą, tam tikri Konvencijos standartai Sąjungos teisėje įgyvendinami Direktyva 2009/13/EB. Visų pirma į jos priedą įtrauktos atitinkamos Konvencijos 1, 2, 3 ir 4 dalių nuostatos: minimalūs jūrininkų darbo laive reikalavimai (sveikatos pažymėjimas, minimalus amžius, mokymas ir kvalifikacija), įdarbinimo sąlygos (jūrininkų darbo sutartys, repatriacija, kompensacijos, kai laivo netenkama ar jis nuskęsta, įgulos komplektavimas, karjera, įgūdžių tobulinimas ir jūrininkų užimtumo galimybės), nuostatos dėl apgyvendinimo, poilsio sąlygų, maisto ir maitinimo, nuostatos dėl sveikatos apsaugos, sveikatos priežiūros ir gerovės, įskaitant laivų savininkų atsakomybę ir galimybę naudotis krante esančiomis gerovės priemonėmis, taip pat nuostatos dėl skundų nagrinėjimo laive procedūrų.

Jei nenustatyta kitaip, Direktyva 2009/13/EB taikoma visiems valstybiniams ir privatiems laivams, kurie paprastai verčiasi komercine veikla, išskyrus žvejybos ar panašios paskirties laivus ir tradicinės konstrukcijos laivus, kaip antai viens tiebiai kabotažiniai laivai ir džonkos.

2. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS REZULTATAI

ES valstybės narės kartu su Komisija, kuri organizavo ES pozicijų derinimą, aktyviai dalyvavo derybose dėl Konvencijos. Visos ES valstybės narės Konvenciją priėmė 2006 m.

2011 m. birželio mėn., surengus visapusiškas viešas konsultacijas, valstybės narės ir suinteresuotosios šalys turėjo galimybę pareikšti savo nuomonę.

Iš esmės buvo sutarta, kad reikia atnaujinti teisės aktus, susijusius su vėliavos valstybe ir uosto valstybe, siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi Konvencijos reikalavimų.

Buvo pabrėžiama, kad galima tikėtis tokio teigiamo poveikio kaip saugios laivybos užtikrinimas, laivybos kokybės gerinimas, sąžiningesnės ES ir ne ES veiklos vykdytojų ar laivų, plaukiojančių su ES vėliava, ir laivų, plaukiojančių ne su ES vėliava, konkurencijos sąlygų sudarymas.

Suinteresuotosios šalys taip pat nurodė, kad geresnės kokybės darbo vietos būtų užtikrintos visiems jūrininkams, t. y. ES jūrininkams, dirbantiems su ES vėliava plaukiojančiuose laivuose, ES jūrininkams, dirbantiems ne su ES vėliava plaukiojančiuose laivuose, ir net ne ES jūrininkams, dirbantiems ne su ES vėliava plaukiojančiuose laivuose.

Užimtumo ir konkurencingumo laivybos sektoriuje darbo grupė (nepriklausomas organas, kurį 2010 m. liepos mėn. sudarė Komisijos pirmininko pavaduotojas Siimas Kallasas) 2011 m. birželio mėn. baigė darbą ir parengė ataskaitą⁸, kurioje išdėstytos politikos

Kanada, Kipras, Kroatija, Latvija, Lenkija, Lietuva, Malta, Nyderlandai, Norvegija, Portugalija, Prancūzija, Rumunija, Rusijos Federacija, Slovėnija, Suomija, Švedija, Vokietija.

⁸ Paskelbta 2011 m. liepos 20 d. <http://ec.europa.eu/transport/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmec.pdf>

rekomendacijos, kaip Europoje populiarinti jūrininko profesiją. Darbo grupė rekomendavo užtikrinti Konvencijos vykdymą.

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

3.1 Pasiūlymo turinys

3.1.1 Direktyvos dėl uosto valstybės kontrolės pakeitimas

Nors Direktyvoje 2009/16/EB jau minima Konvencija (5 konstatuojamoji dalis) ir TDO standartai (IV priedas), ją reikia atnaujinti, kad būtų atsižvelgta į naujus dokumentus ir susitarimus, priimtus remiantis Konvencija.

Taigi pasiūlymu iš dalies keičiama Direktyva dėl uosto valstybės kontrolės siekiant:

- į dokumentų, kuriuos turi patikrinti inspektoriai, sąrašą įrašyti darbo jūrų laivyboje liudijimą ir darbo jūrų laivyboje atitikties deklaraciją;
- išplėsti inspektuojamų dalykų sritį (pvz., tikrinti, ar su kiekvienu jūrininku turimos tinkamos abiejų šalių pasirašytos darbo sutartys, kuriose numatytos būtinos sąlygos);
- išplėsti tyrimo aprėptį nagrinėjant skundus ir numatyti tinkamą procedūrą.

3.1.2 Išsamus pasiūlymo paaiškinimas

1 straipsnyje išdėstyti visi Direktyvos 2009/16/EB pakeitimai, kad ji būtų suderinta su Konvencijos reikalavimais.

Tam tikrus galiojančios Direktyvos 2009/16/EB straipsnius (2 ir 19) ir priedus (I, IV, V ir X) reikėjo papildyti ir į tarptautinių konvencijų sąrašą įrašyti Konvenciją, taip pat nurodyti naujus Konvencijoje numatytus dokumentus, t. y. darbo jūrų laivyboje liudijimą ir darbo jūrų laivyboje atitikties deklaraciją.

Iš esmės Konvencijoje išdėstytos skundų nagrinėjimo nuostatos, kuriose numatytos konkrečios skundų nagrinėjimo procedūros, tačiau jos šiek tiek skiriasi nuo Direktyvos 2009/16/EB nuostatų, taikomų ne tik socialiniams standartams. Siekiama ne pakeisti, bet papildyti Direktyvoje 2009/16/EB nustatytą dabartinę skundų nagrinėjimo procedūrą, kad ji tiktų skundams, susijusiems su Konvencijos nuostatomis, nagrinėti. Todėl į pasiūlymą įtrauktos konkrečios nuostatos (1 straipsnio 7 dalis).

Be to, dalis pakeitimų siūloma dėl to, kad Direktyva 2009/16/EB po Lisabonos sutarties įsigaliojimo keičiama pirmą kartą, todėl reikėjo įtraukti naujas nuostatas dėl deleguotųjų ir įgyvendinimo įgaliojimų.

3.1.3 Aiškinamieji dokumentai, pridedami prie pranešimo apie perkėlimo į nacionalinę teisę priemones

Atsižvelgdama į bendrus politinius pareiškimus (OL 2011/C 369/02; OL 2011/C 369/03), dabar Komisija kiekvienu konkrečiu atveju svarsto, ar būtina pateikti aiškinamuosius dokumentus. Pagal proporcingumo principą šiame pasiūlyme nemanoma esant pagrįsta reikalauti aiškinamųjų dokumentų, nes keičiama tik labai nedaug galiojančioje direktyvoje

numatytų teisinių įpareigojimų. Taigi pasiūlyme nėra konstatuojamosios dalies, kurioje būtų numatyti aiškinamieji dokumentai.

3.2 Teisinis pagrindas

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 100 straipsnio 2 dalis.

3.3 Subsidiarumo principas

Suderintų vykdymo užtikrinimo taisyklių taikymas visoje ES turėtų padėti sudaryti vienodas sąlygas, kad būtų išvengta konkurencijos iškraipymo vidaus rinkoje, kai nepaisoma saugios laivybos reikalavimų, ir užtikrintos tinkamos darbo ir gyvenimo sąlygos visiems jūrininkams, nepriklausomai nuo jų pilietybės. Visų pirma uosto valstybės kontrolė ES lygmeniu parodė, kad geresnę laivų, įplaukiančių į ES uostus, priežiūrą galima veiksmingai užtikrinti sutelkiant išteklius ir keičiantis informacija.

3.4 Proporcingumo principas

Uosto valstybės kontrolė pagal ES taisykles yra veiksmingiausias būdas pasitelkiant esamas priemones užtikrinti, kad būtų laikomasi Konvencijos nuostatų.

3.5 Pasirinkta priemonė

Atsižvelgiant į būtiniausius standartus, kuriuos valstybės narės turi įgyvendinti priimdamos priemones nacionalinėse sistemose ir pasidalijamosios kompetencijos srityje, tinkama priemonė yra direktyva.

3.6 Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja 2006 m. Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje įsigaliojimo dieną.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisės akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) 2006 m. vasario 23 d. Tarptautinė darbo organizacija priėmė 2006 m. Konvenciją dėl darbo jūrų laivyboje (toliau – Konvencija), siekdama sukurti bendrą darnią priemonę, kiek įmanoma apimančią visus naujausius galiojančiose tarptautinėse darbo jūrų laivyboje konvencijose ir rekomendacijose išdėstytus standartus, taip pat pagrindinius principus, išdėstytus kitose tarptautinėse darbo konvencijose;
- (2) 2007 m. birželio 7 d. Tarybos sprendimu 2007/431/EB³ valstybės narės įgaliotos Konvenciją ratifikuoti. Valstybės narės turėtų kuo greičiau ją ratifikuoti;
- (3) Konvencijoje nustatyti visiems jūrininkams, nepriklausomai nuo jų pilietybės ir laivų vėliavos, taikytini darbo jūrų laivyboje standartai;
- (4) didelė Konvencijos standartų dalis ES teisėje įgyvendinta 2009 m. vasario 16 d. Tarybos direktyva 2009/13/EB ir Direktyva 1999/63/EB. Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje standartus, kurie patenka į Direktyvos 2009/13/EB ir (arba) Direktyvos 1999/63/EB taikymo sritį, valstybės narės turėtų įgyvendinti pagal tas direktyvas;

¹ OL C [...], [...], p. [...].

² OL C [...], [...], p. [...].

³ O L L 161, 2007 6 22, p. 63.

- (5) Konvencijoje išdėstytos vykdymo užtikrinimo nuostatos, kuriomis apibrėžta uosto valstybių atsakomybė. Siekiant užtikrinti saugumą ir išvengti konkurencijos iškraipymo, valstybėms narėms turėtų būti leista tikrinti, ar visi į jų uostus įplaukiantys laivai, nepriklausomai nuo valstybės, kurioje jie registruoti, laikosi Konvencijos nuostatų;
- (6) uosto valstybės kontrolė reglamentuojama 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės⁴ ir joje Konvencija turėtų būti įtraukta į konvenciją, kurių įgyvendinimą valstybių narių institucijos tikrina Sąjungos uostuose, sąrašą;
- (7) Sąjungos taisyklėse taip pat turėtų būti atsižvelgta į Konvencijoje nustatytas skundų, susijusių su jos reglamentuojamais klausimais, nagrinėjimo procedūras;
- (8) siekiant užtikrinti vienodas Direktyvos 2009/16/EB įgyvendinimo sąlygas, ji turėtų būti iš dalies pakeista, kad Komisijai būtų suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Komisijai turėtų būti suteikta teisė priimti įgyvendinimo aktus, kuriuose būtų numatytas suderinto pranešimų apie skundus ir apie tolesnius veiksmus elektroninio formato naudojimas, taip pat remiantis Direktyvos 2009/16/EB 10 straipsniu apibrėžti laivo rizikos lygio nustatymo kriterijai. Iš esmės tai labai techninė užduotis, atliekama vadovaujantis toje direktyvoje nustatytais principais ir kriterijais. Šiais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi vadovaujantis 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai⁵;
- (9) pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus, kuriais iš dalies keičiamas Direktyvos 2009/16/EB VI priedas, kuriame pateiktas Paryžiaus SM priimtų instrukcijų sąrašas, kad valstybių narių teritorijoje būtų taikomos ir vykdomos procedūros, atitinkančios tarptautiniu mastu sutartas procedūras. Jei Komisijai būtų suteikta galimybė greitai atnaujinti tas procedūras, tai leistų pasauliniu mastu užtikrinti vienodas sąlygas laivybos sektoriuje. Ypač svarbu, kad vykdydama parengiamuosius darbus Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais. Rengdama ir sudarydama deleguotuosius aktus Komisija turėtų užtikrinti, kad susiję dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai perduoti Europos Parlamentui ir Tarybai;
- (10) tam tikri šioje direktyvoje numatyti įsipareigojimai nebus taikomi valstybės narėms, neturinčioms jūros pakrančių ir jūrų uostų. Todėl Austrijai, Čekijai, Liuksemburgui, Slovakijai ir Vengrijai bus taikomi tik įpareigojimai, susiję su laivais, plaukiojančiais su tų valstybių narių vėliavomis, neapribojant valstybių narių pareigos bendradarbiauti siekiant užtikrinti jūrų transporto ir kitų rūšių transporto valdymo paslaugų tęstinumą;
- (11) kadangi šios direktyvos tikslų valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl veiksmų masto ar poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, Sąjunga gali priimti priemones vadovaudamasi Sutarties 5 straipsnyje nustatytu subsidarumo principu.

⁴ OL L 131, 2009 5 28, p. 57.

⁵ OL L 55, 2011 2 28, p. 13.

Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

(12) todėl Direktyva 2009/16/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista;

(13) ši direktyva turėtų įsigalioti tą pačią dieną kaip ir Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 2009/16/EB pakeitimai

Direktyva 2009/16/EB iš dalies keičiama taip:

(1) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 punktas papildomas i papunkčiu:

„i) 2006 m. Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje.“

b) 3 punkte sakinio pabaigoje įrašomi šie žodžiai:

„arba jos naujausia redakcija.“

c) 18 punkte po žodžių „Tarptautiniu saugos valdymo (ISM) kodeksu“ įterpiami šie žodžiai:

„(naujausios redakcijos)“

d) 21 punkte po žodžių „SOLAS 74“ įterpiami šie žodžiai:

„(naujausios redakcijos)“

e) straipsnis papildomas 23 ir 24 punktais:

„23) Darbo jūrų laivyboje liudijimas – Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje 5.1.3 taisyklėje nurodytas liudijimas.“

„24) Darbo jūrų laivyboje atitikties deklaracija – Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje 5.1.3 taisyklėje nurodyta deklaracija.“

f) straipsnis papildomas šia pastraipa:

„Visos nuorodos į šioje direktyvoje minimas konvencijas, įskaitant dėl liudijimų ir kitų dokumentų, laikomos nuorodomis į tas konvencijas jų naujausia redakcija.“

(2) 3 straipsnis papildomas 5 dalimi:

„5. Šios direktyvos taikymas ir (arba) aiškinimas jokiais aplinkybėmis nėra pagrįsta priežastis mažinti bendrąjį darbuotojų apsaugos lygį pagal Sąjungos socialinės teisės aktus.“

(3) 8 straipsnio 4 dalis išbraukiama.

(4) 10 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Komisijai suteikiami įgyvendinimo įgaliojimai nustatyti direktyvoje numatytų bazinių ir istorinių rizikos parametrų vertinimo metodiką. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 31 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“

(5) 14 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Išplėstinio inspektavimo apimtis, įskaitant tikrintinas rizikos sritis, išdėstyta VII priede. Komisijai suteikiami įgyvendinimo įgaliojimai nustatyti, ką tiksliai reikėtų tikrinti pagal šiame priede išvardytas rizikos sritis. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 31 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“

(6) 15 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Komisijai suteikiami įgyvendinimo įgaliojimai išsamiai nustatyti suderintą VI priede nurodytose instrukcijose apibūdintų procedūrų taikymo tvarką, įskaitant atvejus, kai atliekami 2 dalyje nurodyti patikrinimai. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 31 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“

(7) Įterpiamas 18a straipsnis:

„18a straipsnis

Skundai, susiję su Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje

1. Jeigu skundas, susijęs su Konvencijoje dėl darbo jūrų laivyboje reglamentuojamais klausimais, neišsprendžiamas laivo lygmeniu, uosto valstybės kontrolės pareigūnas nedelsdamas informuoja laivo vėliavos valstybę, prašydamas per nustatytą laiką pateikti rekomendaciją ir taisomųjų veiksmų planą. Inspektavimo ataskaita elektroninėmis priemonėmis perduodama į 24 straipsnyje nurodytą inspektavimo duomenų bazę.
2. Siekiant užtikrinti vienodas šio straipsnio įgyvendinimo sąlygas, Komisijai suteikiami įgyvendinimo įgaliojimai nustatyti suderintą pranešimo apie tolesnius veiksmus, kurių ėmėsi valstybės narės, elektroninį formatą ir procedūras. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 31 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“

(8) 19 straipsnis papildomas šia dalimi:

„11. Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje reglamentuojamais klausimais kompetentinga institucija taip pat nedelsdama informuoja atitinkamas laivų savininkų ir jūrininkų organizacijas uosto valstybėje, kurioje atliktas inspektavimas.“

(9) 23 straipsnio 5 dalis pakeičiama taip:

„5. Komisijai suteikiami įgyvendinimo įgaliojimai nustatyti suderintas locmanų ir uostų administracijų pranešimų apie defektus, taip pat tolesnių veiksmų registravimo

formas, procedūras ir naudojamus būdus bei technines priemones. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 31 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“

- (10) 27 straipsnio antra pastraipa pakeičiama taip:

„Komisijai suteikiami įgyvendinimo įgaliojimai nustatyti pirmoje pastraipoje nurodytos informacijos skelbimo būdus, atitinkamų duomenų kaupimo kriterijus ir duomenų atnaujinimo dažnumą. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 31 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamąsios procedūros.“

- (11) Įterpiami 30a ir 30b straipsniai:

„30a straipsnis

Deleguotieji aktai

Komisijai pagal 30b straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas šios direktyvos VI priedas, siekiant tame priede pateiktą sąrašą papildyti kitomis Paryžiaus SM organizacijos priimtomis uosto valstybės kontrolės instrukcijomis.

30b straipsnis

Naudojimasis įgaliojimais

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 30a straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kuriuo metu panaikinti 30a straipsnyje nurodytus įgaliojimus priimti deleguotuosius aktus. Sprendimu dėl įgaliojimų panaikinimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis neturi poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų teisėtumui.
4. Priėmusi deleguotąjį aktą, Komisija apie jį vienu metu praneša ir Europos Parlamentui, ir Tarybai.
5. Pagal 30a straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui tiek Europos Parlamentas, tiek Taryba praneša Komisijai, kad neprieštaraus. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

- (12) 31 straipsnis pakeičiamas taip:

„31 straipsnis

Komitetas

1. Komisijai padeda pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1406/2002 3 straipsnį įsteigtas Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetas (COSS). Šis komitetas – tai komitetas, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis.

3. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

4. Kai šio straipsnio 2 ir 3 dalyse nurodytais atvejais komiteto nuomonė turi būti gauta pagal rašytinę procedūrą, laikoma, kad ta procedūra baigėsi be rezultatų, jei per nuomonei pateikti nustatytą terminą taip nusprendžia komiteto pirmininkas arba to prašo paprastoji komiteto narių dauguma.“

(13) 32 straipsnis panaikinamas.

(14) I priedo II dalies 2B punktas papildomas šiomis įtraukomis:

„- Laivai, kurių vėliavos valstybė nėra ratifikavusi vienos ar daugiau 2 straipsnio 1 punkte išvardytų konvencijų.

- Laivai, neturintys patvirtinamųjų dokumentų, kad įgyvendintas Konvencijos A5.2.1 standarto 6 dalyje nurodytas sutartas veiksmų planas neatitikimams pašalinti.“

(15) IV priedas papildomas 45 ir 46 punktais:

„45. Darbo jūrų laivyboje liudijimas (žr. TDO Konvenciją dėl darbo jūrų laivyboje).

46. Darbo jūrų laivyboje atitikties deklaracija (TDO Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje).“

(16) V priedo A dalis papildoma 16, 17 ir 18 punktais:

„16. Pagal Konvenciją reikalaujami dokumentai nepateikiami ar jų nėra arba turimi suklastoti dokumentai, arba pateiktuose dokumentuose nėra pagal Konvenciją reikalaujamos informacijos ar jie negalioja.

17. Darbo ir gyvenimo sąlygos laive neatitinka Konvencijos reikalavimų.

18. Laivas pakeitė vėliavą, kad nereikėtų laikytis Konvencijos reikalavimų.“

(17) X priedo 3.10 punktas papildomas 8 ir 9 papunkčiais:

„8. Sąlygos laive akivaizdžiai kelia pavojų jūrininkų saugai, sveikatai ar saugumui.

9. Neatitiktis yra rimtas ar pakartotinis Konvencijos reikalavimų (įskaitant jūrininkų teises) pažeidimas.“

2 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip praėjus 12 mėnesių po šios direktyvos įsigaliojimo. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą. Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja 2006 m. Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje įsigaliojimo dieną.

4 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje,

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas