



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 23.3.2012.
COM(2012) 134 final

2012/0065 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

par karoga valsts atbildību attiecībā uz Padomes Direktīvas 2009/13/EK, ar ko īsteno Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociāciju (EKKĪA) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETDF) Nolīgumu par 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā un groza Direktīvu 1999/63/EK, izpildi

(Dokuments attiecas uz EEZ)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

Starptautiskā Darba organizācija (SDO) ar gandrīz vienprātīgu balsojumu 2006. gada 23. februārī Ženēvā pieņēma 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā (*MLC*). Tā attiecas uz starptautisko kuģošanu un aptver būtiskus jautājumus, piemēram, obligātās prasības, kas noteiktas uz kuģa strādājošajiem jūrniekiem (*MLC* I sadaļa), nodarbinātības nosacījumus (*MLC* II sadaļa), dzīvojamās telpas un atpūtai paredzēto aprīkojumu, pārtiku un ēdināšanu (*MLC* III sadaļa), veselības aizsardzību, medicīnisko aprūpi, labklājību, sociālo aizsardzību (IV sadaļa) un atbilstību un piemērošanu (V sadaļa), lai nodrošinātu pienācīgus darba un dzīves apstākļus uz kuģiem, kā arī procedūras šo noteikumu īstenošanai. Konvenciju var uzskatīt par pirmo jūrniecības darba kodeksu, kas attiecas uz vairāk nekā 1,2 miljoniem jūrnieku visā pasaulē, kā arī uz kuģu īpašniekiem un jūrniecības valstīm visā pasaulē.

ES dalībvalstis un Komisija no paša sākuma ir atbalstījušas SDO darbu šajā jautājumā. ES uzskata par vērtīgu ieguldījumu *MLC*, kuras mērķis ir izveidot līdzvērtīgus konkurences apstākļus pasaules jūrniecības nozarē, nosakot kopējus obligātos standartus visiem karogiem un jūrniekiem. Šajā sakarā ES jau ir pieņēmusi Padomes 2007. gada 7. jūnija Lēmumu 2007/431/EK, ar ko dalībvalstīm atļauj Eiropas Kopienas interesēs ratificēt Starptautiskās Darba organizācijas 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā¹. Dažas dalībvalstis jau to ir ratificējušas (Spānija, Bulgārija, Luksemburga, Dānija, Latvija, Nīderlande), un citas gatavojas to darīt. Būtībā dalībvalstu valsts tiesību aktos parasti ir vairāk aizsardzības un tie ir detalizētāki nekā SDO standarti. Konsekvences saglabāšanas starp starptautiskajiem un valstu standartiem un Konvencijas ratifikācijas priekšnoteikums ir valstu tiesību aktu plaša un laikietilpīga pārbaude.

Līdz šim 22 valstis, kuras ir ratificējušas *MLC*, pārstāv vairāk nekā 45 % no pasaules flotes tonnāžas, bet, lai *MLC* stātos spēkā, prasība ir 30 ratifikācijas un 33 % no pasaules flotes tonnāžas.

ES ir pieņēmusi arī Padomes 2009. gada 16. februāra Direktīvu 2009/13/EK, ar ko īsteno Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociāciju (EKKĪA) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETDF) Nolīgumu par 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā un groza Direktīvu 1999/63/EK². Direktīva 2009/13/EK ir nozares sociālā dialoga izcils sasniegums, un šā priekšlikuma mērķis ir nodrošināt, ka tai ir atbilstošas izpildes nodrošināšanas iespējas Savienībā.

Šajā nolūkā, no vienas puses, paredzēts pieprasīt dalībvalstīm piemērot Direktīvu 2009/13/EK, kad tās izmanto savas karoga valsts pilnvaras.

Pašreiz ar Direktīvu 2009/13/EK Eiropas tiesību akti ir saskaņoti ar starptautiskajiem standartiem, kas noteikti *MLC*. Šī direktīva pārņēma attiecīgos noteikumus no *MLC*, nosakot jūrnieku tiesības, kas ietvertas tās I, II, III un IV sadaļā, kā iepriekš minēts.

¹ OV L 161, 22.6.2007., 63. lpp.

² OV L 124, 20.5.2009., 30. lpp.

Tomēr Eiropas sociālajiem partneriem, kuri vēlas īstenot savu nolīgumu, izmantojot Padomes lēmumu, pamatojoties uz LESD 155. pantu, nav tiesības vienoties par izpildes noteikumiem, kas ietverti *MLC* V sadaļā, un tie lūdza Komisiju rīkoties šajā sakarā. Šīs iniciatīvas mērķis ir tieši tāds attiecībā uz karoga valsts pienākumiem.

Šī iniciatīva ir daļa no ES politikas attiecībā uz jūrniecības profesijām. Faktiski, kā norāda Komisija savā paziņojumā Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai — Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā³, ES ir patiesa interese veicināt jūrniecības profesiju pievilcību eiropiešu skatījumā ar tādiem pasākumiem, kuros vajadzības gadījumā iesaistās Komisija, dalībvalstis un pati nozare. Tas pilnībā attiecas uz *MLC* īstenošanu, kas ievērojami uzlabo darba un dzīves apstākļus uz kuģiem. Paziņojumā uzsvērts, ka nolīgums ES sociālo partneru starpā par šīs Konvencijas galveno elementu īstenošanu liecina par plašu nozares atbalstu šajā jomā un tāpēc ES un tās dalībvalstīm ir jācenšas, lai:

- dalībvalstis nekavējoties ratificētu *MLC* un lai vistuvākajā laikā tiktu pieņemts Komisijas priekšlikums, kura pamatā ir sociālo partneru nolīgums par tās svarīgāko elementu īstenošanu ES tiesībās;

- nodrošinātu faktisku jauno noteikumu izpildi, izmantojot attiecīgus pasākumus, tostarp karoga valsts un ostas valsts kontroles prasības⁴;

Baltajā grāmatā "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu"⁵ uzsvērtā sociālās programmas nozīmība jūras transporta jomā gan lai veicinātu darba vietu radīšanu, gan lai uzlabotu drošību, un Komisijas dienestu darba dokuments, kas pievienots Baltajai grāmatai, paredz priekšlikumu, kas nodrošinātu *MLC* efektīvu izpildi.

Šis priekšlikums ir cieši saistīts ar priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli, un tā mērķis ir nodrošināt, lai tiktu ieviesti vienādi nosacījumi visā jūrniecības nozarē, nodrošinot *MLC* īstenošanu visās Eiropas ostās.

1.1. Konvencija par darbu jūrniecībā

Kā kopumā atzina un skaidri norādīja SDO, jūrniecības nozare ir "pasaulē pirmā patiesi globālā nozare", kam "nepieciešams atbilstoša veida starptautisks regulējums — pasaules mēroga standarti, ko piemēro visā nozarē".

MLC, ko pieņēma 2006. gadā, nodrošina visaptverošas tiesības un darba aizsardzību visiem jūrniekiem neatkarīgi no viņu valstspiederības un kuģa karoga.

MLC mērķis ir gan panākt atbilstošus darba apstākļus jūrniekiem, gan nodrošināt godīgu konkurenci kvalitātes prasībām atbilstošo kuģu īpašniekiem. Tajā ir izklāstītas jūrnieku tiesības uz atbilstošas kvalitātes darba apstākļiem, skarot plašu tematu loku, un tā ir izstrādāta

³ COM (2009) 8.

⁴ Sk. Paziņojuma 3. punktu.

⁵ COM(2011) 144 galīgā redakcija.

tā, lai būtu piemērojama visā pasaulē, vienkārši saprotama, atjaunināma un vienādi īstenojama. Tā ir tā izveidota, lai starptautiskajā kvalitatīvas kuģniecības regulējuma režīmā kļūtu par pasaules mēroga instrumentu, ko pazīst kā "ceturto pīlāru", papildinot trīs Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) pamatkonvencijas: Starptautisko konvenciju par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS* konvenciju), Starptautisko konvenciju par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu un sardzes pildīšanu (*STCW* konvenciju) un Starptautisko konvenciju par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu (*MARPOL* konvenciju).

Tajā ir četras sadaļas, kas attiecas uz jūrnieku tiesībām: 1. sadaļa par obligātajām prasībām, kas noteiktas uz kuģa strādājošajiem jūrniekiem; 2. sadaļa par nodarbinātības nosacījumiem; 3. sadaļa par dzīvojamām telpām un atpūtai paredzēto aprīkojumu, pārtiku un ēdināšanu; 4. sadaļa par veselības aizsardzību, medicīnisko aprūpi, labklājību, sociālo aizsardzību.

Turklāt *MLC* 5. sadaļā satur mehānismus, lai uzlabotu uzraudzību visos līmeņos: kuģa, uzņēmuma, karoga valsts, ostas valsts, darbaspēka valsts un SDO sistēmu pasaules mēroga un vienotai atbilstības nodrošināšanai un pārbaudei. Patiešām, līdz ar saprātīgu noteikumu kopumu ir vajadzīga efektīvāka izpildes un atbilstības nodrošināšanas sistēma, lai samazinātu standartiem neatbilstošu kuģu skaitu kuģu drošības un drošuma un vides aizsardzības labad.

Tādēļ ES ir jānodrošina līdzekļi, izmantojot karoga valsts un ostas valsts kontroli, lai nodrošinātu, ka attiecīgie *MLC* darba standarti tiek piemēroti uz visiem kuģiem, kas ierodas ES ostās, neatkarīgi no jūrnieku valstspiederības.

MLC standartu izpilde, izmantojot karoga valsts un ostas valsts kontroli, arī jāuzskata par veidu, kā ierobežot sociālo dempingu, kas pasliktina darba apstākļus uz kuģa, un kā sodīt kuģu īpašniekus, lai piedāvātu pienācīgus darba apstākļus, kas atbilst SDO normām.

1.2. *MLC* karoga valsts pienākumi

Pieņemot *MLC*, SDO ir izstrādājusi novatoriskus noteikumus par darba apstākļu uz kuģiem sertifikāciju.

MLC izveido spēcīgu izpildes režīmu, atbalstot to ar sertifikācijas sistēmu, kuras ietvaros karoga valsts (vai atzīta organizācija/iestāde, kas darbojas tās vārdā) izskata kuģa īpašnieka atbilstības plānus un pārbauda un apliecina, ka tie faktiski pastāv un tiek īstenoti. Uz kuģa būs jābūt *jūras darbaspēka sertifikātam* un *jūras darbaspēka atbilstības deklarācijai*. Šos dokumentus izdos karoga valsts, kuras jurisdikcijā ir kuģi un kura apliecina pārbažu rezultātus. Saskaņā ar *MLC*, šī prasība attiecas uz kuģiem, kuri pārsniedz 500 bruto tonnāžu (*GT*) un kas ir iesaistīti starptautiskos reisos vai kabotāžā ārzemēs. Tomēr no ES karoga valstīm tiek sagaidīts, ka tās nodrošinās, ka valsts normatīvie akti, ar ko īsteno Direktīvu 2009/13/EK tiek ievēroti uz mazākiem kuģiem (mazāk nekā 500 *GT*), kam atbilstoši *MLC* sertifikācija nav obligāta. Lai izvairītos no papildu reglamentējoša slāņa pievienošanas dalībvalstīm, ar šo priekšlikumu visa sertifikācijas sistēma nav iekļauta ES tiesību aktos, bet atstāta starptautiskajās tiesībās.

1.3. Pašreizējie ES tiesību akti

ES ir izveidojusi tiesisko regulējumu, lai paaugstinātu kuģošanas drošību, pieņemot trīs tiesību aktu paketes drošības uz jūras jomā, no tām jaunāko — 2009. gadā. Daži no ES noteikumiem par kuģošanas drošību un veselības aizsardzību un drošību attiecas uz šo priekšlikumu. Tie ir īsumā apkopoti turpmāk.

1.3.1. Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/21/EK par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu⁶

ES līmenī Direktīvas 2009/21/EK mērķis ir nodrošināt, ka dalībvalstis efektīvi un konsekventi izpilda savus pienākumus kā karoga valstis, lai uzlabotu drošību un novērstu piesārņojumu no kuģiem, kas kuģo ar to karogu. Tajā paredzēti nosacījumi kuģiem, kas reģistrēti zem dalībvalsts karoga, un karoga valsts pienākums ir izveidot kvalitātes vadības un iekšējās novērtēšanas sistēmu saskaņā ar starptautiskajiem standartiem. Šajā nolūkā piemēro SJO standartus — jo īpaši jūras lietu valsts administrācijas obligāto audita plānu un SJO Karoga valsts kodeksu.

Tomēr Direktīvā 2009/21/EK nav ietverts saraksts ar pienākumiem, kādi ir jāveic karoga valstij, bet ir atsauces uz SJO procedūrām. Tāpēc īpašie karoga valsts pienākumi, ko paredz Direktīvas 2009/13/EK izpilde, jāievieš ES tiesību aktos. Tā kā pašreizējā priekšlikuma mērķi ir atsevišķi un pēc būtības atšķirīgi no Direktīvas 2009/21/EK mērķiem, šķiet atbilstošāk izvēlēties atsevišķu priekšlikumu, nevis grozīt Direktīvu 2009/21/EK.

1.3.2. Direktīva 2009/13/EK

Pēc ES sociālo partneru nolīguma ar Direktīvu 2009/13/EK noteiktos *MLC* standartus īsteno Savienības tiesību aktos. Tās pielikumā, jo īpaši, ir iekļauti *MLC* 1., 2., 3. un 4. sadaļas attiecīgie elementi par obligātajām prasībām darbā uz kuģiem (medicīniskā izziņa, minimālais vecums, apmācība un kvalifikācija), nodarbinātības nosacījumi (jūrnieka darba līgumi, repatriācija, kompensācijas par kuģa zaudējumu vai nogrimšanu, komplektēšanas līmenis, profesionālā izaugsme un prasmju attīstība un jūrnieku nodarbinātības iespējas), noteikumi par dzīvojamām telpām un atpūtai paredzēto aprīkojumu, pārtiku un ēdināšanu, noteikumi par veselības aizsardzību, medicīnisko aprūpi, labklājību, tostarp par kuģa īpašnieku atbildību un piekļuvi krastā bāzētam aprīkojumam, un, visbeidzot, noteikumi par sūdzību procedūrām uz kuģa.

Ja nav skaidri norādīts citādi, Direktīva 2009/13/EK attiecas uz visiem kuģiem, kas pieder juridiskai vai fiziskai personai, ir iesaistīti komerciālā darbībā un nav kuģi, kuri tiek izmantoti zvejā vai līdzīgā darbībā, un tradicionāli būvēti kuģi, piemēram, dou un džonkas. Direktīva neattiecas uz karakuģiem un peldošām palīgierīcēm.

2. APSPRIEŠANĀS REZULTĀTI AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM

ES dalībvalstis aktīvi piedalījās sarunās par *MLC*, un Komisija organizēja ES pozīcijas koordinēšanu. Visas ES dalībvalstis pieņēma *MLC* 2006. gadā.

Visaptverošā sabiedriskā apspriešana 2011. gada jūnijā deva iespēju dalībvalstīm un ieinteresētajām personām paust savu viedokli.

Valdība vispārēja vienprātība par vajadzību atjaunināt tiesību aktus, kas attiecas uz karoga valsti un ostas valsti, lai nodrošinātu *MLC* prasību izpildi.

⁶ OV L 131, 28.5.2009., 132. lpp.

Tika uzsvērtā īpašā pozitīvā ietekme — pastiprinot kuģošanas drošību, uzlabojot kvalitatīvu kuģniecību, padarot konkurences apstākļus godīgākus starp ES un ārpus ES operatoriem, kā arī starp ES un ārpus ES karogiem.

Ieinteresētās personas pieminēja arī labāku darba vietas kvalitāti visiem jūrniekiem, proti, ES jūrniekiem, kas strādā uz kuģiem ar ES karogu, ES jūrniekiem, kas strādā uz kuģiem ar ārpus ES karogu, pat ārpus ES, un ārpus ES jūrniekiem, kas strādā uz kuģiem ar ārpus ES karogu.

Darba grupa par nodarbinātību un konkurētspēju uz jūras, neatkarīga struktūra, ko 2010. gada jūlijā izveidoja priekšsēdētāja vietnieks *Siim Kallas*, kura pabeidza savu darbu 2011. gada jūnijā un izdeva ziņojumu⁷ ar politikas ieteikumiem par jūrniecības profesijas veicināšanu Eiropā, ir ieteikusi nodrošināt *MLC* izpildi.

3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

3.1. Priekšlikuma saturs

3.1.1. Karoga valsts pienākumi

Valsts karogs ir valsts atbildības par kuģi primārais avots. Karoga valstīm ir pienākums nodrošināt, ka to kuģi izpilda to standartu prasības, ko pieņēmušas karoga valstis saskaņā ar starptautiskajām tiesībām un konvencijām, jo īpaši starptautisko obligāto standartu prasības. Tas nozīmē, ka karoga valsts kuģi ir jāekspluatē un jāuztur tā, lai samazinātu risku jūrniekiem, jūras videi un kravai. Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada Jūras tiesību konvencijas (*UNCLOS* 1982) 94. pantā noteikti karoga valsts pamatpienākumi un 94. panta 5. punktā paredzēts, ka kuģa karoga valstij jāveic visi nepieciešamie pasākumi, lai nodrošinātu vispārpieņemto starptautisko noteikumu, procedūru un prakses ievērošanu.

Karoga valsts īsteno efektīvu jurisdikciju un kontroli pār savu kuģu un apkalpju administratīviem, tehniskiem un sociāliem jautājumiem atklātā jūrā. Tā nodrošina noteikumu īstenošanu uz kuģiem, kas reģistrēti zem tās karoga, ieskaitot noteikumus, kas attiecas uz pārbaudi, sertifikāciju un drošības un piesārņojuma novēršanas dokumentu izsniegšanu.

Konkrēti runājot, pirms dalībvalsts atļauj kuģim kuģot ar tās karogu, tā pārbauda, vai kuģis atbilst starptautiskajiem normatīviem un noteikumiem jomās, par kurām tā atbild.

Pašreizējais priekšlikums par karoga valsti aprobežojas tikai ar *MLC* V sadaļas dažu daļu izpildi saistībā ar karoga valsts pienākumiem. Kā jau minēts, ar šo priekšlikumu Direktīva 2009/21/EK par karoga valsti tiek papildināta, bet netiek grozīta. Priekšlikums paredz karoga valsts noteikumu izpildi un atbilstību Direktīvai 2009/13/EK.

Tomēr *MLC* noteikumus, kas paredz pienākumu kuģiem saņemt jūras darbaspēka sertifikātu un jūras darbaspēka atbilstības deklarāciju un kas apliecina visus 14 *MLC* aspektus (jūrnieku minimālais vecums, jūrnieku medicīniskās izziņas, jūrnieku kvalifikācija, jūrnieku darba līgumi, jebkuru licencētu vai sertificētu, vai regulētu privātu jūrnieku darba meklēšanas un darbā iekārtošanas pakalpojumu izmantošana, darba vai atpūtas stundas, kuģa komplektēšanas līmenis, dzīvojamās telpas un atpūtai paredzētais aprīkojums uz kuģa, pārtika un ēdināšana,

⁷ Publicēts 2011. gada 20. jūlijā <http://ec.europa.eu/transport/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmec.pdf>.

veselības aizsardzība, drošība un nelaiemes gadījumu profilakse, medicīniskā aprūpe uz kuģa, sūdzību procedūras uz kuģa, darba samaksa), nevar visus transponēt ES tiesību aktos ES kompetences un politisko iespēju dēļ.

Tādējādi Direktīva 2009/13/EK neaptver visus iespējamus jautājumus, uz kuriem attiecas *MLC*. Tā rezultātā ES karoga valstu pienākumi ir ierobežoti līdz Direktīvas 2009/13/EK noteikumu izpildei.

3.1.2. Sīkāks priekšlikuma izskaidrojums

Direktīvas 2009/21/EK mērķis ir nodrošināt, ka visu ES dalībvalstu karogiem ir laba slava (nav iekļauti melnajā sarakstā), un iekļaut Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) karoga valsts revīzijas sistēmu ES tiesību aktos, un ieviest valstu jūrniecības iestāžu kvalitātes sertifikāciju, bet šim priekšlikumam ir citi mērķi. Šis priekšlikums neattiecas uz nevienu no SJO procedūrām, bet paredz principus, lai uzraudzītu Direktīvas 2009/13/EK piemērošanu, pieņemot kādu no Konvencijas par darbu jūrniecībā normām. Skaidrības labad ir vēlams atsevišķs teksts.

1. pantā aprakstīta priekšlikuma joma, kura būtība ir nodrošināt, ka ES karoga valstis pilda savas saistības, piemērojot un ieviešot Direktīvu 2009/13/EK.

2. pantā ir atsauce uz kuģa un kuģa īpašnieka definīciju, kas pamatota uz *MLC* definīciju un izmantota Direktīvā 2009/13/EK, lai izvairītos no neatbilstības starp standartiem un īstenošanas pasākumiem.

3. pantā karoga valstij noteikts pienākums izveidot inspekcijas mehānismus un nodrošināt savu kuģu atbilstību Direktīvai 2009/13/EK.

4. pantā ir atsauce uz profesionālo kvalifikāciju un tā personāla neatkarību, kas atbild par apstiprināšanu, ka aspekti, uz kuriem attiecas Direktīva 2009/13/EK, ir pareizi īstenoti uz kuģiem, kuri kuģo ar attiecīgo dalībvalstu karogiem.

5. pantā norādīti sūdzību risināšanas principi un kārtība uz ES karoga kuģiem, kāda jāievēro karoga valstu kompetentajam personālam.

3.1.3. Paskaidrojošie pavaddokumenti paziņojumam par transponēšanas pasākumiem

Papildus kopīgām politiskajām deklarācijām (OV 2011/C 369/02; OV 2011/C 369/03)⁸ Komisija pašlaik katrā gadījumā atsevišķi apsver, vai paskaidrojošie dokumenti ir vajadzīgi. Pamatojoties uz proporcionalitāti, šajā priekšlikumā paskaidrojošie dokumenti nav uzskatīti par pamatotiem, jo tas nemaina citus spēkā esošus tiesību aktus, kā arī lai izvairītos no jebkāda papildu administratīvā sloga, un tā kā priekšlikums ir skaidri norobežots un neietekmē stingri reglamentētas jomas valstu līmenī. Tādējādi šis priekšlikums neietver apsvērumu par paskaidrojošajiem dokumentiem.

3.2. Juridiskais pamats

Līguma par Eiropas Savienības darbību 100. panta 2. punkts.

⁸ COM ((2007) 502.

3.3. Subsidiaritātes princips

Saskaņotajiem noteikumiem par izpildi visā ES vajadzētu sekmēt vienādus nosacījumus, lai novērstu konkurences traucējumus iekšējā tirgū uz kuģošanas drošības rēķina un nodrošinātu pienācīgus darba un dzīves apstākļus visiem jūrniekiem neatkarīgi no viņu valstspiederības. Jo īpaši ir izrādījusies efektīva pieredze ES līmenī par ostas valsts kontroli, lai, apvienojot resursus un apmainoties ar informāciju, nodrošinātu labāku uzraudzību kuģiem, kas ierodas ES ostās.

3.4. Proporcionalitātes princips

Pasākumi, ko veic karoga valsts, ir galvenais veids, kā nodrošināt noteikumu izpildi jūrniecības nozarē. Šā priekšlikuma mērķis ir vienotā veidā stiprināt karoga valsts lomu Direktīvas 2009/13/EK efektīvas piemērošanas uzraudzībā, lai izvairītos no tā, ka dalībvalstis rīkojas individuāli, tā ietekmējot konsekvenci, un, iespējams, pārkāpj vai nu starptautiskus, vai Savienības tiesību aktus.

3.5. Juridisko instrumentu izvēle

Savas valsts sistēmas ietvaros dalībvalstu īstenoto obligāto standartu kontekstā un dalītās kompetences jomā piemērots instruments ir direktīva.

3.6. Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā dienā, kad stājas spēkā 2006. gada Konvencija par darbu jūrniecībā, līdzīgi kā Direktīva 2009/13/EK.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

par karoga valsts atbildību attiecībā uz Padomes Direktīvas 2009/13/EK, ar ko īsteno Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociāciju (EKKĪA) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETDF) Nolīgumu par 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā un groza Direktīvu 1999/63/EK, izpildi

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu⁹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹⁰,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Savienības darbība jūras transporta jomā cita starpā ir vērsta uz jūrnieku dzīves un darba apstākļu uzlabošanu uz kuģa, drošību uz jūras un jūras avāriju izraisīta piesārņojuma novēršanu.
- (2) Savienība apzinās faktu, ka lielāko daļu nelaimes gadījumu jūrā ir tieši izraisījis cilvēka faktors, jo īpaši nogurums.
- (3) Viens no galvenajiem mērķiem jūrniecības drošības politikas jomā Savienībā ir izskaust standartiem neatbilstīgu kuģošanu.
- (4) Starptautiskā darba organizācija (SDO) 2006. gada 23. februārī pieņēma 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā (konvencija), lai izveidotu vienotu un saskaņotu tiesību aktu, kurā, cik vien iespējams, būtu iekļauti visi jaunākie standarti, kuri ir

⁹ OV C [...], [...], [...] lpp.

¹⁰ OV C [...], [...], [...] lpp.

spēkā darba konvencijās un ieteikumos starptautiskajā jūrniecībā, kā arī pamatprincipi, kas atrodami citās starptautiskajās darba konvencijās.

- (5) Ar Padomes 2007. gada 7. jūnija Lēmumu 2007/431/EK¹¹ dalībvalstīm ir atļauts ratificēt konvenciju. Dalībvalstis tiek aicinātas to ratificēt, cik drīz vien iespējams.
- (6) Konvencija nosaka jūrniecības darba standartus visiem jūrniekiem neatkarīgi no viņu valstspiederības un no kuģa karoga.
- (7) Padomes 2009. gada 16. februāra Direktīva 2009/13/EK¹² īsteno Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociāciju (EKKĪA) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETDF) Nolīgumu par 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā un groza Direktīvu 1999/63/EK (nolīgums).
- (8) Direktīva 2009/13/EK tika pieņemta, pamatojoties uz Līguma 155. pantu.
- (9) Nolīgumi, kas noslēgti saskaņā ar Līguma 155. pantu un ko īsteno ar Padomes lēmumiem, var attiekties tikai uz jomām, kas noteiktas Līguma 153. pantā, tāpēc daži Konvencijas noteikumi, kas attiecas uz karoga valsts pienākumiem par konvencijas izpildi, nevarēja būt daļa no sociālā nolīguma, ko īsteno ar Direktīvu 2009/13/EK. Minētie noteikumi būtu jāintegrē Savienības tiesību aktos ar šo direktīvu.
- (10) Lai gan Direktīva 2009/21/EK regulē karoga valsts atbildību, integrējot SJO karoga valsts revīzijas shēmu Savienības tiesību aktos un ieviešot valsts jūrniecības iestāžu kvalitātes sertifikāciju, tiek uzskatīts, ka piemērotāka ir atsevišķa direktīva, kas attiecas uz jūrniecības darba standartiem un skaidrāk atspoguļo dažādos mērķus un procedūras.
- (11) Direktīva 2009/13/EK attiecas uz jūrniekiem uz kuģiem, kas kuģo ar kādas dalībvalsts karogu. Tādēļ dalībvalstīm būtu jāuzrauga kuģu, kas kuģo ar to karogu, atbilstība visiem minētās direktīvas noteikumiem.
- (12) Lai kontrolētu Direktīvas 2009/13/EK efektīvu izpildi, ir nepieciešams, lai dalībvalstis pārbaudītu, izmantojot regulāras inspekcijas, uzraudzību un citus kontroles pasākumus, vai kuģi, kas kuģo ar to karogu, atbilst Direktīvas 2009/13/EK prasībām.
- (13) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka rīcības mēroga vai ietekmes dēļ minētos mērķus var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai.
- (14) Ar šo direktīvu izpilda Direktīvu 2009/13/EK, tāpēc šai direktīvai būtu jāstājas spēkā tajā pašā dienā, kad stājas spēkā Direktīva 2009/13/EK,

¹¹ OV L 161, 22.6.2007., 63. lpp.

¹² OV L 124, 20.5.2009., 30. lpp.

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Priekšmets

Šī direktīva paredz noteikumus, lai nodrošinātu, ka dalībvalstis efektīvi izpilda savus pienākumus kā karoga valstis, uzraugot to kuģu atbilstību Direktīvai 2009/13/EK, kuri kuģo ar to karogu. Šī direktīva neskar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/21/EK¹³.

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

a) "kuģis" ir kuģošanas līdzeklis, kas nav paredzēts tikai kuģošanai pa iekšējiem ūdeņiem vai aizsargātiem ūdeņiem, vai to tuvumā, vai pa ūdeņiem, uz kuriem attiecas ostu noteikumi;

b) "kuģa īpašnieks" ir kuģa īpašnieks vai cita organizācija vai persona, piemēram, pārvaldnieks, aģents vai berbouta fraktētājs, kas uzņemies atbildību par īpašnieka kuģa darbību un kas, uzņemoties šādu atbildību, ir piekritis pārņemt pienākumus un atbildību, kuri kuģu īpašniekiem jāuzņemas saskaņā ar Direktīvas 2009/13/EK pielikumu, neatkarīgi no tā, vai konkrētus pienākumus un atbildību kuģa īpašnieka vārdā ir uzņēmusās jebkādas citas organizācijas vai personas.

3. pants

Atbilstības uzraudzība

Dalībvalstis nodrošina, ka tiek izveidotas atbilstīgas pārbaudes un uzraudzības mehānismi un ka tiek veiktas efektīvas un pienācīgas pārbaudes, lai nodrošinātu, ka jūrnieku darba un dzīves apstākļi uz kuģiem, kas kuģo ar to karogu, tagad un turpmāk atbilst Direktīvas 2009/13/EK prasībām.

4. pants

Personāls, kas atbild par atbilstības uzraudzību

Dalībvalstis nodrošina, ka personāls, kas atbild par Direktīvas 2009/13/EK pienācīgu īstenošanu, ir apmācīts, kompetents, tam ir darba uzdevumi, pilnvaras, statuss un neatkarība,

¹³ OV L 131, 28.5.2009., 132. lpp.

kāda ir nepieciešama vai vēlama, lai spētu veikt minēto pārbaudi un nodrošināt atbilstību minētajai direktīvai.

5. pants

Sūdzības

1. Ja dalībvalsts saņem sūdzību, kuru tā neuzskata par acīmredzami nepamatotu, vai iegūst pierādījumus, ka kuģis, kas kuģo ar tās karogu, neatbilst Direktīvas 2009/13/EK prasībām vai ka pastāv tās īstenošanas pasākumu nopietnas nepilnības, attiecīgā dalībvalsts veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai izmeklētu šo jautājumu, un nodrošina, ka tiek veikti pasākumi, lai labotu visas konstatētās nepilnības.
2. Atbildīgās personas, kas nodarbojas ar sūdzībām, visus sūdzību avotus par apdraudējumu vai trūkumiem attiecībā uz jūrnieku darba un dzīves apstākļiem vai par likumu un noteikumu pārkāpumiem uzskata par konfidenciāliem un nesniedz nekādas norādes kuģa īpašniekam, kuģa īpašnieka pārstāvim vai kuģa operatoram, ka pārbaude tika veikta šādas sūdzības rezultātā.

6. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvi un administratīvi akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības ne vēlāk kā 12 mēnešus pēc tās stāšanās spēkā. Dalībvalstis tūlīt dara Komisijai zināmus minēto noteikumu tekstus.
2. Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstīs nosaka, kādā veidā izdarāma šāda atsauce.
3. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

7. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā dienā, kad stājas spēkā Direktīva 2009/13/EK.

8. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*