



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 23.3.2012
COM(2012) 129 final

2012/0062 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

för ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2006 års konvention om arbete till sjöss (MLC) antogs av Internationella arbetsorganisationen (ILO) med en nästan enhällig omröstning den 23 februari 2006 i Genève. Den är tillämplig på internationell sjöfart och omfattar alla väsentliga frågor såsom minimikrav för sjömän vid arbete ombord på fartyg (avdelning I av MLC), anställningsvillkor (avdelning II av konventionen om arbete till sjöss), logi, möjligheter till rekreation, mat och förplägnad (avdelning III av MLC), hälsoskydd, sjukvård, välfärd och social trygghet (avdelning IV) och efterlevnad och verkställighet (avdelning V) för att säkerställa rimliga arbets- och levnadsförhållanden ombord på fartyg, liksom förfaranden för genomförande av dessa bestämmelser. Konventionen kan betraktas som de första allmänt gällande reglerna för arbete till sjöss för fler än 1,2 miljoner sjömän över hela världen, liksom för redare och sjöfartsnationer över hela världen.

EU:s medlemsstater och kommissionen har stött ILO:s arbete i denna fråga från början. EU uppfattar MLC som ett värdefullt bidrag som syftar till att upprätta likvärdiga förutsättningar i den världsomspännande sjöfartssektorn genom att ställa upp minimikrav för alla flaggor och sjömän. I detta avseende har EU redan antagit rådets beslut 2007/431/EG av den 7 juni 2007 som tillåter medlemsstaterna att i den Europeiska gemenskapens intresse ratificera den Internationella arbetsorganisationens konvention om arbete till sjöss 2006¹. Vissa medlemsstater har redan ratificerat den (Spanien, Bulgarien, Luxemburg, Danmark, Lettland, Nederländerna) och andra är på väg att göra det. I själva sakfrågan är medlemsstaternas nationella lagstiftningar i allmänhet mera skyddande och utförligare än ILO:s standarder. För att upprätthålla överensstämmelsen mellan de internationella och nationella standarderna och för att ratificera konventionen är en omfattande och tidskrävande undersökning av de nationella lagstiftningarna en nödvändig förutsättning.

För närvarande har 22 länder ratificerat MLC vilka företräder mer än 45 % av den globala handelsflottans tonnage medan 30 ratificeringar och 33 % av den globala handelsflottans tonnage krävs för att MLC ska träda ikraft.

EU antog även rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009, om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG². Direktiv 2009/13/EG utgör ett utomordentligt resultat av dialogen mellan arbetsmarknadens parter i branschen.

I detta syfte ska emellertid krävas att medlemsstaterna ska tillämpa direktiv 2009/13/EG när de utövar sina befogenheter som flaggstater. I nuläget har den europeiska lagstiftningen genom direktiv 2009/13/EG anpassats till internationella standarder som fastställts enligt MLC. Detta direktiv införlivade relevanta bestämmelserna i MLC som fastställde sjömännens rättigheter som ingår i ovannämnda avdelningarna I, II, III och IV.

¹ EUT L 161, 22.06.2007, s. 63.

² EUT L 124, 20.05.2009, s. 30.

Parterna på den europeiska arbetsmarknaden som önskar att genomföra sina avtal genom rådets beslut på basis av artikel 155 TFEU har inte befogenheter att i sitt avtal införliva de bestämmelser om ikraftträdande som ingår i avdelning V i MLC och har bitt kommissionen att vidta åtgärder i detta syfte. Det föreliggande initiativet syftar precis till att göra detta när det gäller hamnstaternas åligganden.

Detta initiativ är en del av EU:s politik för sjöfartsrelaterade yrken. Såsom fastställt av kommissionen i dess meddelande till Europaparlamentet, rådet, europeiska ekonomiska och sociala kommittén och regionkommittén - Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018³, har EU i själva verket ett äkta intresse av att framhålla för medborgarna att sjöfartsyrkerna är attraktiva genom åtgärder, som där det är tillämpligt innefattar kommissionen, medlemsstaterna och sjöfarten själv. Detta är helt tillämpligt på genomförandet av MLC, vilket avsevärt förbättrar arbets- och levnadsvillkoren ombord på fartygen. Meddelandet understryker att avtalet mellan arbetsmarknadens parter i EU om genomförandet av centrala element i denna konvention visar på det breda stödet inom sjöfarten på detta område, och därför bör EU:s och medlemsstaternas åtgärder syfta till att:

- åstadkomma en snabb ratificering av MLC av medlemsstaterna och snabbt antagande av kommissionens förslag på basis av arbetsmarknadens parter avtal för genomförande av dess centrala bestämmelser i EU-lagstiftningen;
- säkerställa effektivt verkställande av de nya reglerna med hjälp av lämpliga åtgärder innefattande krav på flagg- och hamnstaternas kontrollkrav.⁴

Vitbok om färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem⁵ betonar vikten av en social agenda för sjötransporter både för att främja arbetstillfällen och förbättra säkerheten och i arbetsdokumentet som åtföljer vitboken förutses ett förslag för att säkerställa effektivt genomförande av MLC.

Detta förslag är nära förknippat med förslaget för ett direktiv från Europaparlamentet och rådet avseende flaggstaternas ansvar för verkställandet av direktiv 2009/13/EG.

1.1. Konventionen om arbete till sjöss

Såsom allmänt erkänt och uttryckligen fastställt av ILO är sjöfartsnäringen ”världens första genuint världsomspännande industri” som ”kräver ett internationellt lagstiftningsinitiativ av lämpligt slag – världsomspännande standarder som är tillämpliga för hela industrin”.

MLC som antogs 2006, tillhandahåller omfattande rättigheter och arbetarskydd för alla sjömän oavsett deras nationalitet och fartygets flagg.

MLC syftar både till att uppnå rimliga arbetsvillkor för sjömän och till att säkerställa sund konkurrens för seriösa redare. I denna konvention fastställs sjömännens rättigheter till rimliga arbetsvillkor inom många olika områden, och den har konstruerats för att vara tillämplig över hela världen, vara lätt att förstå, samt kunna aktualiseras och genomföras på ett enhetligt sätt. Den har också konstruerats för att bli ett världsomspännande instrument som är känt som den ”fjärde pelaren” i det internationella regelverket för kvalitetssjöfart och som kompletterar den Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) tre huvudkonventioner: den internationella

³ KOM(2009) 8.

⁴ Se meddelandets punkt 3.

⁵ KOM(2011) 144 slutlig.

konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen), den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen) och den internationella konventionen för förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL-konventionen).

Den innehåller fyra avdelningar som handlar om sjömännens rättigheter: Avdelning 1 om minimikrav för sjömäns rättigheter ombord på fartyg; avdelning 2 om anställningsvillkor; avdelning 3 om logi, möjligheter till rekreation, mat och förplägnad; avdelning 4 om hälsoskydd, sjukvård, välfärd och social trygghet.

Därtill kommer att avdelning 5 i MLC innehåller metoder för förbättring av övervakningen på alla nivåer: fartyget, rederiet, flaggstaten, hamnstaten, den stat som tillhandahåller arbetskraften och ILO:s system för världsomspännande och enhetlig efterlevnad och kontroll. Tillsammans med ett sunt regelverk behövdes verkligen ett effektivare system för genomförande och efterlevnad för att ta bort undermåliga fartyg för sjösäkerhetens och miljöskyddets skull.

Därför måste EU tillhandahålla medel genom flaggstaternas och hamnstaternas kontroll för att säkerställa att relevanta MLC-standards för arbete till sjöss tillämpas ombord på alla fartyg som anlöper EU:s hamnar, oavsett sjömännens nationalitet.

Genomförandet av MLC:s standarder genom flaggstatens och hamnstatens kontroll måste också ses som ett sätt att begränsa social dumpning som försämrar arbetsvillkoren ombord, och straffar redare som erbjuder rimliga arbetsvillkor som överensstämmer med ILO:s regler.

1.2. Hamnstatens kontrolluppgifter enligt MLC

Ansvar för säkerställandet av att fartyget efterlever de relevanta instrumentens bestämmelser vilar på redarna, befälen och flaggstaterna. Vissa flaggstater misslyckas dock med att genomföra sådana bestämmelser ordentligt. De misslyckas därför med att uppfylla sina åtaganden som ingår i avtalade internationella rättsliga instrument eller är för slappa när det gäller tillämpning av sjöfartsstandarder och följaktligen seglar vissa fartyg under osäkra villkor vilket hotar liv såväl som havsmiljön. Reaktionen på detta faktum har lett till upprättandet av hamsstatskontroll.

Hamnstater, som ett system av harmoniserade inspektionsförfaranden, kan vidta rättsliga åtgärder mot de fartyg som anlöper deras hamnar och utgöra ett "säkerhetsnät" för att fånga in undermåliga fartyg, varvid huvudsyftet är att slutligen avlägsna dem. I detta sammanhang är det nödvändigt att utveckla nära samarbete mellan flaggstater och hamnstater.

För närvarande finns det redan inspektioner under hamnstatens kontroll som omfattar arbetsrättsliga regler som är baserade på ILO:s konventioner i synnerhet under konventionen om miniminormer på handelsfartyg, 1976 (ILO-konvention nr 147), vilken hänvisar till:

_Konventionen om minimiålder för tillträde till arbete, 1973 (konvention nr 138)

_Konventionen om minimiålder för tillträde till arbete (till sjöss) (reviderad), 1936 (konvention nr 58);

_Konventionen om minimiålder för tillträde till arbete (till sjöss), 1920 (konvention nr 7);

_Den internationella arbetsorganisationens konvention om läkarundersökning av sjömän, 1946 (konvention nr 73);

_Den internationella arbetsorganisationens konvention om förebyggande av olyckor för sjömän, 1970 (konvention nr 134) (artikel 4 och 7);

_Konventionen om logering av besättningar (reviderad), 1949 (konvention nr 92);

_Konventionen om livsmedel och förplägnad (fartygsbesättningar), 1946 (konvention nr 68) (artikel 5);

_Konventionen om befälens kompetenscertifikat, 1936 (konvention nr 53) (artikel 3 och 4);

_Konventionen om sjömäns anställningsavtal, 1926 (konvention nr 22);

_Konventionen hemsändning av sjömän, 1926 (konvention nr 23);

- Konventionen om föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten, 1948 (konvention nr 87)

_Konventionen om organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten, 1949 (konvention nr 98);

Dessa konventioner har alla införlivats i 2006 års konvention om arbete till sjöss, men de är fortfarande i kraft, eftersom vissa parter kan vilja fortsätta att tillämpa dem utan att ratificera MLC.

MLC innehåller bestämmelser om hamnstatskontroll, vilka kräver kontroll av efterlevnaden av dess krav för utländska fartyg som anlöper statspartens hamnar. Hamnstaterna ingriper som en andra försvarslinje för att genomföra konventionen om arbete till sjöss och att fortsätta med att avlägsna undermålig sjöfart. Konventionen innehåller också en klausul om "icke-förmånsbehandling". Under denna klausul ska varje Statspart genomföra sina skyldigheter enligt konventionen på ett sådant sätt att det säkerställs att fartyg som för flagg för någon stat som inte har ratificerat konventionen inte kommer att behandlas förmånligare än fartyg som för flagg för någon stat som har ratificerat den. Denna klausul bör uppmuntra till enhetlighet i samband med inspektioner och verksamt bidra till sunda likvärdiga förutsättningar för sjöfarten.

I praktiken definierar MLC ett specifikt och enkelt förfarande. En inledande inspektion utförs för att kontrollera dokumenten som tillhandahållits av flaggstaten (*certifikatet för arbete till sjöss* och *en deklaration om efterlevnad av konventionen om arbete till sjöss*) och för att göra en inspektions tur på fartyget för att få en överblick över besättningens och fartygets skick, inklusive maskinrummet och logementet och för att se huruvida de uppfyller de tillämpliga standarderna. Beroende på om hamnstatens fackmässiga bedömning utförd av hamnstatens inspektörer identifierar klara skäl till att fartygets villkor inte uppfyller de internationella standarderna, kan utförligare inspektioner utföras, i synnerhet i de fall där bristerna skulle kunna utgöra en tydlig risk för sjömännens hälsa och säkerhet, såsom krävs av MLC.

Alla klagomål avseende förhållandena ombord kommer att undersökas grundligt och de åtgärder som hamnstatens kontrolltjänsteman bedömer vara nödvändiga kommer att vidtas. Om det skulle vara nödvändigt kommer fartyget att kvarhållas tills lämpliga korrigerande åtgärder har vidtagits.

Den internationella arbetsorganisationen, liksom den internationella sjöfartsorganisationen är en internationell organisation som fastställer regler med allmängiltigt genomslag genom ett kontinuerligt system av internationella konventioner, regler, koder och rekommendationer. Den internationella arbetsorganisationen har emellertid inga direkta befogenheter ombord på fartyg och ytterligare lagstiftning behövdes på EU-nivå och nationell nivå.

1.3 Nuvarande EU-lagstiftning

1.3.1 Direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll⁶

På EU-nivå syftar direktiv 2009/16/EG till att vara till hjälp med att kraftigt minska undermåliga fartyg genom att:

⁶ EUT L131, 28.5.2009, s.57.

- a) att öka efterlevnaden av internationell och relevant EU-lagstiftning om sjösäkerhet, skydd av havsmiljön, och boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg oberoende av flagg;
- b) att upprätta gemensamma kriterier för hamnstatens fartygsinspektioner och att harmonisera inspektions- och kvarhållningsförfaranden grundat på sakkunskap och erfarenheter enligt Parisavtalet (Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU)⁷);
- c) att inom EU genomföra ett hamnkontrollsystem på basis av inspektioner som utförs inom unionen och Paris-MoU-regionen, vilket syftar till inspektion av alla fartyg med en frekvens som beror på deras riskprofil, varvid fartyg som utgör en högre risk kommer att bli föremål för en utförligare inspektion som kommer att utföras med tätare intervaller.

1.3.2 Direktiv 2009/13/EG

Genom direktivet 2009/13/EG genomförs vissa standarder i MLC inom unionsrätten enligt avtalet mellan arbetsmarknadens parter i EU. I synnerhet i dess bilaga har de relevanta element i avdelningarna 1, 2, 3 och 4 i MLC införlivats som avser minimikrav för arbete ombord på fartyg (medicinskt intyg, minimiålder, utbildning och kvalifikationer), anställningsvillkoren, (sjömännens anställningsavtal, hemsändning, ersättning för förlust av fartyg eller förlisning, bemanningsnivå, utveckling av karriär och färdigheter, anställningsmöjligheter för sjömännen), bestämmelser om logi, möjligheter till rekreation, mat och förplägnad, bestämmelser om hälsoskydd, sjukvård, välfärd och social trygghet, inbegripet redarens skadeståndsansvar och tillträde till landbaserade inrättningar och slutligen bestämmelser om rutiner för klagomål ombord.

Om inte annat uttryckligen föreskrivs är direktivet 2009/13/EC tillämpligt på alla fartyg, vare sig de är offentligt ägda eller privatägda, som normalt används i kommersiell verksamhet, dock inte sådana fartyg som används för fiske eller liknande ändamål och traditionellt byggda fartyg som dhower och djonker.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER

EU:s medlemsstater tog aktivt del i förhandlingarna om MLC tillsammans med kommissionen som organiserade samordningen av EU:s ståndpunkter. Alla EU:s medlemsstater antog 2006 års konvention om arbete till sjöss.

Dessutom gav ett fullvärdigt offentligt samråd ett tillfälle för medlemsstater och intressenter att uttrycka sina synpunkter i juni 2011.

Det rådde allmänt samförstånd om behovet av aktualisering av lagstiftningen avseende flaggstater och hamnstater för att genomdriva kraven i MLC.

De särskilda positiva effekterna som betonades var förbättringen av sjösäkerheten, förbättring av sjöfartens kvalitet, att göra konkurrensvillkoren rättvisare mellan EU-operatörer och operatörer utanför EU och mellan EU-flaggade fartyg och icke-EU-flaggade fartyg.

⁷ Organisationen består av 27 deltagande sjöfartsadministrationer och omfattar farvattnen utan för de Europeiska kuststaterna och Nordatlanten från Nordamerika till Europa. De nuvarande medlemsstaterna i Paris-MoU-regionen är Belgien, Bulgarien, Kanada, Kroatien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Tyskland, Grekland, Island, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Malta, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Ryska federationen, Slovenien, Spanien, Sverige, Storbritannien.

Intressenterna nämnda också bättre arbetskvalitet för alla sjömän, nämligen EU-sjömän som arbetar ombord på EU-flaggade fartyg, EU-sjömän som arbetar ombord på icke-EU-flaggade fartyg, även utanför EU, för sjömän som inte är från EU och som arbetar på icke-EU-flaggade fartyg.

Arbetsgruppen för anställning och konkurrenskraft till sjöss är ett oberoende organ som upprättats av vicepresident Siim Kallas i juli 2010 och som avslutade sitt arbete i juni 2011. Då gav arbetsgruppen ut en rapport⁸ som innehöll policyrekommendationer om hur sjömansyrket skulle främjas i Europa och rekommenderade genomförande av MLC.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

3.1 Förslagets innehåll

3.1.1 Ändring av direktivet om hamnstatskontroll

Medan direktiv 2009/16/EG redan hänvisar till standarderna i MLC (skäl 5) och ILO:s standarder (bilaga IV) måste det aktualiseras för att ta hänsyn till nya dokument och bestämmelser som förts in genom konventionen för arbete till sjöss.

Således ändrar förslaget direktivet om hamnstatskontroll för att:

- ta med certifikatet för arbete till sjöss och deklARATIONEN om efterlevnad av konventionen om arbete till sjöss bland de dokument som ska kontrolleras av inspektörerna;
- utvidga inspektionernas omfattning till nya punkter (t.ex. förekomsten av lämpliga anställningsavtal som har de erforderade klausulerna i avtalet och är underskrivna av båda parter, för varje sjöman);
- utvidga undersökningens omfattning i händelse av klagomål och att förutse lämpliga förfaranden.

3.1.2 Utförlig förklaring av förslaget

Artikel 1 innehåller alla ändringar som ska föras in i direktiv 2009/16 för att anpassa det till kraven i MLC.

Ett antal artiklar i det nuvarande direktivet 2009/16/EG (artikel 2;19) och dess bilagor I; IV; V; X som behövde kompletteras för att både hänvisa till MLC bland förteckningen över internationella konventioner och för att ta upp nya dokument som härleds från MLC, nämligen certifikatet för arbete till sjöss och deklARATIONEN om efterlevnad av konventionen om arbete till sjöss till sjöss.

I själva sakfrågan har bestämmelser för hantering av klagomål upprättats i MLC med specifika förfaranden som ska följas och som skiljer sig något från bestämmelserna i direktiv 2009/16 som är tillämpliga på flera frågor än sociala standarder. Syftet är inte att ändra det nuvarande systemet för klagomål som definieras i direktiv 2009/16 utan att komplettera det

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

med ett förfarande som är anpassat till klagomål som hänför sig till MLC. Således har särskilda bestämmelser lagts in i förslaget (artikel 1.7).

För övrigt är dessa ändringar relaterade till att direktivet 2009/16/EG ändras för första gången efter att Lissabonfördraget trädde ikraft, de nya reglerna om delegerade befogenheter och genomförandebefogenheter behövde införas.

3.1.3 Förklarande dokument som åtföljer anmälan av genomförandeåtgärder

Förutom den gemensamma politiska förklaringen (EUT 2011/C 369/02; EUT 2011/C 369/03), överväger kommissionen nu behovet av förklarande dokument från fall till fall. I kraft av proportionaliteten har förklarande dokument inte bedömts vara berättigade i det föreliggande förslaget eftersom det endast modifierar ett begränsat antal lagliga skyldigheter i ett befintligt direktiv. Således innefattar föreliggande förslag inte uppräknningen av förklarande dokument.

3.2 Rättslig grund

Artikel 100.2 i fördraget om den europeiska unionens funktionssätt

3.3 Subsidiaritetsprincipen

Harmoniserade regler om genomförande över hela EU bör bidra till upprättande av sunda likvärdiga förutsättningar både för att undvika snedvridning av konkurrensen på den inre marknaden på bekostnad av sjösäkerheten och för att säkerställa rimliga arbets- och levnadsvillkor för alla sjömän oberoende av deras nationalitet. I synnerhet har erfarenheten av hamnstatskontroll på EU-nivå visat sig vara verksam för att säkerställa bättre övervakning av fartyg som anlöper EU:s hamnar genom sammanslagning av resurser och informationsutbyte.

3.4 Proportionalitetsprincipen

Genomförandet av MLC genom hamnstatskontroll som är underkastad EU:s regler verkar vara det verksamaste sättet att säkerställa efterlevnad av den konventionen med hjälp av befintliga verktyg.

3.5 Val av instrument

I samband med minimistandarder som ska genomföras av medlemsstaterna med hjälp av deras egna nationella system och inom området för delade befogenheter, är ett direktiv ett lämpligt instrument.

3.6 Ikraftträdande

Detta direktiv ska träda i kraft på samma dag som 2006 års konvention om arbete till sjöss träder i kraft.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

för ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV,

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter överföring av utkastet till rättsakten till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av regionkommitténs yttrande²,

som verkar i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet,

av följande skäl:

- (1) Den 23 februari 2006 antog Internationella arbetsorganisationen 2006 års konvention om arbete till sjöss (konventionen) i syfte att införa ett enda, enhetligt instrument som i möjligaste mån samlar alla aktuella standarder i befintliga internationella konventioner och rekommendationer om arbete till sjöss, samt de grundläggande principerna i andra internationella arbetsrättsliga konventioner.
- (2) Genom rådets beslut 2007/431/EG av den 7 juni 2007³ bemyndigade medlemsstaterna att ratificera konventionen. Medlemsstaterna uppmanas att ratificera den så fort som möjligt.
- (3) I konventionen fastställs standarder för arbete till sjöss för alla sjömän oavsett deras nationalitet och fartygens flagg.
- (4) En viktig del av konventionens standarder är genomförda inom EU-lagstiftningen genom rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 och direktiv 199/63/EG. De standarder i konventionen om arbete till sjöss som omfattas av direktiv

¹ EUT L [...], [...], s. [...].

² EUT L [...], [...], s. [...].

³ EUT L 161, 22.06.2007, s. 63.

2009/13/EG och/eller direktiv 1999/63/EG bör genomföras av medlemsstaterna i överensstämmelse med nämnda direktiv.

- (5) Konventionen innefattar genomförande bestämmelser som anger hamnstaternas ansvar. För att skydda säkerheten och undvika snedvridning av konkurrensen, bör medlemsstaterna tillåtas kontrollera efterlevnad av konventionens bestämmelser för varje fartyg som anlöper deras hamnar oavsett i vilken stat som det är registrerat.
- (6) Hamnstatskontrollen regleras av Europaparlamentets och rådet direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll⁴, varigenom konventionen tas med bland de konventioner vilkas genomförande kontrolleras av medlemsstaternas myndigheter i unionens hamnar.
- (7) Unionens regler bör också återspegla förfarandena enligt konventionen med avseende på hantering av klagomål som har samband med de frågor som den berör.
- (8) För att säkerställa enhetliga villkor för dess genomförande, bör direktiv 2009/16/EG ändras för att tilldela kommissionen genomförandebefogenheter. Kommissionen bör berättigas att anta genomförandeakter för användning av ett harmoniserat elektroniskt format för rapportering och uppföljning av sådana klagomål av hamnstatsmyndigheterna, liksom för upprättandet av kriterier för fartygens riskprofil på basis av artikel 10 i direktiv 2009/16/EG. Detta är i själva verket en mycket teknisk åtgärd som bör utföras inom ramverket för de principer och kriterier som fastställts i nämnda direktiv. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter⁵.
- (9) Befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt bör delegeras till kommissionen med avseende på ändringar av bilaga VI till direktiv 2009/16/EG vilket innehåller en förteckning på ”instruktioner” som antagit i Parisavtalet (Paris-MoU) i syfte att hålla förfarandena tillämpbara och genomförbara på medlemsstaternas territorium i överensstämmelse med dem som har avtalats på internationell nivå. Möjligheten för kommissionen att snabbt aktualisera dessa förfaranden skulle bidra till likvärdiga förutsättningar för sjöfarten skulle kunna åstadkommas över hela världen. Det är särskilt viktigt att kommissionen bör kunna utföra lämpliga samråd under sina förberedelser även på expertnivå. Kommissionen bör när den utarbetar och upprättar delegerade akter se till att relevanta dokument samtidigt, i rätt tid och på lämpligt sätt översänds till Europaparlamentet och rådet.
- (10) En del av skyldigheterna som ingår i detta direktiv kommer inte att vara tillämpliga för de medlemsstater som saknar havsstränder och havshamnar. De enda skyldigheter som kommer att gälla för Österrike, Tjeckien, Ungern, Luxemburg och Slovakien är följaktligen de skyldigheter som gäller fartyg som för dessa medlemsstaters flagg, utan att det påverkar medlemsstaternas skyldighet att samarbeta för att säkerställa kopplingen mellan trafikstyrning för sjöfarten och trafikstyrning för andra trafiksätt.

⁴ EUT L131, 28.5.2009, s. 57.

⁵ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

- (11) Eftersom målen för detta direktiv inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, och de därför på grund av åtgärdens omfattning eller verkningar bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (12) Direktiv 2009/16/EG bör därför ändras i enlighet med detta.
- (13) Detta direktiv bör träda i kraft samma dag som konventionen om arbete till sjöss träder i kraft.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

Artikel 1

Ändring av direktiv 2009/16/EG

Direktiv 2009/16/EG ska ändras på följande sätt:

(1) Artikel 2 ändras på följande sätt:

a) i punkt 1 ska följande led i) läggas till:

”(i) 2006 års konvention om arbete till sjöss;”

b) i punkt 3 ska följande ord läggas till i slutet av meningen:

”eller dess aktuella version.”

c) i punkt 18 ska följande ord läggas till i slutet av meningen:

”i dess aktuella version.”

d) i punkt 21 ska följande ord läggas till i slutet av meningen:

”i dess aktuella version.”

e) de följande punkterna 23 och 24 ska läggas till:

”(23) ”Certifikatet för arbete till sjöss” avser det certifikat till vilket det hänvisas i regel 5.1.3 i konventionen om arbete till sjöss.”

”(24) ”deklaration om efterlevnad av konventionen om arbete till sjöss” avser deklarationen till vilken det hänvisas i regel 5.1.3 i konventionen om arbete till sjöss.”

f) följande punkt ska läggas till:

”Alla hänvisningar till konventioner till vilka det hänvisas i detta direktiv, inbegripet för certifikat och andra dokument, ska betraktas som hänvisningar till de konventionerna i deras aktuella versioner.”

(2) I artikel 3 ska följande punkt 5 läggas till:

”5. Tillämpningen och/eller tolkningen av detta direktiv får inte i något fall användas för att motivera en sänkning av den allmänna skyddsnivån för arbetstagarna under unionens arbetsrättslagstiftning.”

(3) I artikel 8 ska punkt 4 tas bort.

(4) I artikel 10 ska punkt 3 ersättas med följande:

”3. Genomförandebefogenheter ska tilldelas kommissionen för att införa metodik för uppskattning av generiska och historiska riskparametrar som anges däri. Dessa genomförandeakter ska antas enligt det undersökningsförfarande till vilket det hänvisas i artikel 31.3.”

(5) I artikel 14 ska punkt 4 ersättas med följande:

”4. Tillämpningsområdet för en utökad inspektion, inbegripet de riskområden som ska täckas anges i bilaga VII. Genomförandebefogenheter ska tilldelas kommissionen för att bestämma de detaljerade kännetecknen som ska kontrolleras i de riskområden som anges i denna bilaga. Dessa genomförandeakter ska antas enligt det undersökningsförfarande till vilket det hänvisas i artikel 31.3.”

(6) I artikel 15 ska punkt 4 ersättas med följande:

”4. Genomförandebefogenheter ska tilldelas kommissionen för att i detalj bestämma de harmoniserade tillvägagångssätten för genomförande de förfaranden som beskrivs i instruktionerna till vilka det hänvisas i bilaga VI, inbegripet med avseende på de kontroller till vilka det hänvisas i punkt 2. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det undersökningsförfarande till vilket det hänvisas i artikel 31.3.”

(7) Följande artikel 18a ska införas:

”Artikel 18a

Klagomål i samband med konventionen för arbete till sjöss

1. När ett klagomål som står i samband med ämnen som omfattas av konventionen om arbete till sjöss inte har lösts på ombord på fartyget, ska hamnstatens kontrolltjänsteman genast underrätta flaggstaten, för att inom en föreskriven frist få råd och en korrigerande handlingsplan. En inspektionsrapport ska överföras på elektronisk väg till inspektionsdatabasen till vilken det hänvisas i artikel 24.
 2. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna artikel, ska genomförandebefogenheter tilldelas till kommissionen när det gäller inrättandet av ett harmoniserat elektroniskt format och ett förfarande för rapportering av uppföljande åtgärder som vidtagits av medlemsstaterna. Dessa genomförandeakter ska antas enligt det undersökningsförfarande till vilket det hänvisas i artikel 31.3.
- (8) I artikel 19 ska följande punkt 5 läggas till:

”11. Den behöriga myndigheten ska också genast informera de tillämpliga redarna och sjömansorganisationerna i den hamnstat där inspektionen utfördes om frågorna som omfattas av konventionen för arbete till sjöss.

- (9) I artikel 23 ska punkt 5 ersättas med följande:

”5. Genomförandebefogenheter ska tilldelas till kommissionen för att upprätta harmoniserade former för rapportering av missförhållanden av lotsar och hamnmyndigheter och registrering av uppföljande åtgärder, för de förfaranden som ska följas och de tillvägagångssätt och de tekniska medier som ska användas. Dessa genomförandeakter ska antas enligt det undersökningsförfarande till vilket det hänvisas i artikel 31.3.”

- (10) I artikel 27 ska den andra punkten ersättas med följande:

”Genomförandebefogenheter ska tilldelas kommissionen för införande av de tillvägagångssätt för offentliggörande av den information till vilken det hänvisas i den ovanstående punkten, kriterierna för insamling av relevanta data, och intervallen mellan uppdateringarna. Dessa genomförandeakter ska antas enligt det rådgivande förfarande till vilket det hänvisas i artikel 31.2.”

- (11) Följande artiklar 30a ska införas:

”Artikel 30a

Delegerade akter

Kommissionen ska få befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 30b, avseende ändringar i bilaga VI till detta direktiv, för att, till förteckningen i denna bilaga, lägga till ytterligare instruktioner som står i samband med hamnstatskontroll vilka antagits av Paris-MoU-organisationen.

Artikel 30b

Utövande av delegeringen

1. Kommissionens rätt att anta delegerade akter gäller på de villkor som fastställs i denna artikel
2. Den delegering av befogenheter som avses i artikel 30a ska tilldelas kommissionen under en obestämd tidsrymd från och med dagen då detta direktiv träder i kraft.
3. Den delegering av befogenheter som avses i artikel 30a, kan när som helst återkallas av Europaparlamentet eller av rådet. Beslutet om återkallande avslutar delegeringen av de befogenheter som anges i beslutet. Det får verkan dagen efter det att det har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid en senare tidpunkt som anges däri. Beslutet påverkar inte sådana delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart som kommissionen har antagit en delegerad akt ska den samtidigt anmäla den till Europaparlamentet och rådet.

5. En delegerad akt som antagits i enlighet med artikel 30 ska träda i kraft endast om Europaparlamentet eller rådet inte har kommit med några invändningar inom två månader efter det att akten anmälades till Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, innan den perioden löpt ut, har informerat kommissionen om att de inte har några invändningar. Den perioden ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

- (12) Artikel 31 ska ersättas med följande:

”Artikel 31

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS) som inrättats genom artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002. Den kommittén ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
4. Om kommitténs yttrande i de fall som anges i punkt 2 och 3 ovan ska erhållas genom skriftligt förfarande, ska förfarandet avslutas utan resultat om kommitténs ordförande, inom fristen för avgivande av yttrandet beslutar detta eller om en enkel majoritet av kommittémedlemmarna begär detta.

- (13) Artikel 32 ska upphöra att gälla.

- (14) I punkt II 2B i bilaga I ska följande strecksatser läggas till:

”- Fartyg som för en stats flagg där staten har avstått från att ratificera en eller flera av de konventioner som förtecknas i artikel 2 led 1.”;

”- Fartyg vilkas dokumentation inte visar några tecken på att en överenskommen handlingsplan för att rätta till avvikelser enligt standard A5.2.1.6 i MLC har genomförts.”

- (15) I bilaga IV ska de följande leden 45 och 46 läggas till:

”45. certifikat för arbete till sjöss (se ILO:s konvention om arbete till sjöss (MLC));

46. Deklaration om efterlevnad av konventionen om arbete till sjöss (ILO, MLC)”.

- (16) I bilaga IV led A ska de följande leden 16, 17 och 18 läggas till:

”16. De dokument som krävs enligt MLC är inte framtagna eller underhållna eller är felaktigt underhållna eller innehåller inte den information som krävs enligt MLC eller är ogiltiga på annat sätt.

17. Arbets- och levnadsförhållanden på fartyget överensstämmer inte med kraven enligt MLC.

18. Fartyget har flaggats om i syfte att undvika efterlevnad av MLC”.

(17) I punkt 3.10 i bilaga X ska de följande leden 8 och 9 läggas till:

”8. Förhållandena ombord är tydligt farliga för sjömännens säkerhet, hälsa och trygghet;

9. Avvikelsen utgör ett allvarligt eller upprepat brott mot kraven i MLC (inklusive sjömännens rättigheter).”

Artikel 2

Införlivande

Medlemsstaterna ska sätta i kraft lagar och förordningar och administrativa bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast tolv månader efter den dag då detta direktiv träder ikraft. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Ikraftträdande

Detta direktiv ska träda i kraft samma dag som 2006 års konvention om arbete till sjöss träder i kraft.

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordföranden

På rådets vägnar
Ordföranden