



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 23.3.2012
COM(2012) 134 final

2012/0065 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om flaggstatens ansvar i fråga om efterlevnaden av rådets direktiv 2009/13/EG 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/EG.

(Text av betydelse för EEA)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2006 års konvention om arbete till sjöss (MLC) antogs nästan enhälligt av Internationella arbetsorganisationen (ILO) den 23 februari 2006 i Genève. Den är tillämplig på internationell sjöfart och täcker alla väsentliga frågor såsom minimikrav för sjömän vid arbete ombord på fartyg (avdelning I av konventionen om arbete till sjöss), anställningsvillkor (avdelning II av konventionen om arbete till sjöss), logi, rekreationsanläggningar, mat och förplägnad, (avdelning III av konventionen om arbete till sjöss), hälsoskydd, sjukvård, välfärd och social trygghet (avdelning IV) och efterlevnad och verkställighet för att säkerställa rimliga arbets- och levnadsförhållanden ombord på fartyg, liksom åtgärder för att genomföra 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 ser konventionen om arbete till sjöss som ett värdefullt bidrag som syftar till att upprätta samma spelregler 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 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 konventionen om arbete till sjöss, vilka företräder mer än 45 % av den globala handelsflottans tonnage, medan 30 ratificeringar och 33 % av den globala handelsflottans tonnage krävs för att konventionen om arbete till sjöss 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 ändring av direktiv 1999/63/EG². Direktiv 2009/13/EG utgör ett utomordentligt resultat av dialogen mellan arbetsmarknadens parter och det aktuella förslaget syftar till att säkerställa att det har lämpliga medel att verkställa detta i unionen.

I detta syfte ska det 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 de internationella standarder som fastställs enligt konventionen om arbete till sjöss. Detta

¹ EUT L 161, 22.06.2007, s.63.

² EUT L 124, 20.05.2009, s.30.

direktiv införlivade de relevanta bestämmelserna i konventionen om arbete till sjöss som fastställde sjömännens rättigheter som ingår i de ovannämnda avdelningarna I, II, III och IV.

Parterna på den europeiska arbetsmarknaden som önskar 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 konventionen om arbete till sjöss och har bitt kommissionen att vidta åtgärder i detta syfte. Det föreliggande initiativet syftar just till att göra detta när det gäller flaggstaternas 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, finns det i själva verket ett äkta intresse hos EU att förstärka sjöfartsyrkenas attraktion för européer genom åtgärder, som, där det är tillämpligt, innefattar kommissionen, medlemsstaterna och sjöfarten själv. Detta är helt tillämpligt på genomförandet av konventionen om arbete till sjöss, vilket avsevärt förbättrar arbets- och levnadsförhållandena 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 medlemsstaterna åtgärder syfta till att:

– åstadkomma en snabb ratificering av konventionen om arbete till sjöss av medlemsstaterna och snabbt antagande av kommissionens förslag på basis av arbetsmarknadens parter avtal för genomförande av dess centrala element i EU-lagstiftningen;

– säkerställa effektivt verkställande av de nya reglerna med hjälp av lämpliga åtgärder innefattande flagg- och hamnstaternas kontrollkrav.⁴

Vitboken 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 konventionen om arbete till sjöss.

Detta förslag är nära förbundet med förslaget på Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2009/16/EG om kontroll av hamnstater som syftar till att uppnå lika villkor för branschen genom att låta konventionen om arbete till sjöss träda i kraft i alla europeiska hamnar.

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.

Konventionen om arbete till sjöss, som antogs 2006, tillhandahåller omfattande rättigheter och arbetarskydd för alla sjömän oavsett deras nationalitet och fartygets flagg.

³ KOM(2009) 8.

⁴ Se meddelandets punkt 3.

⁵ KOM (2011) 144 slutlig.

Konventionen om arbete till sjöss 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 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 sjöfarares 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 konventionen om arbete till sjöss innehåller mekanismer 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 verkställighet och efterlevnad genom att undermåliga fartyg tas bort för sjösäkerhetens och miljöskyddets skull.

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

Genomförandet av MLC-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. Flaggstatens åligganden enligt konventionen om arbete till sjöss

ILO har genom att anta konventionen om arbete till sjöss utarbetat helt nya bestämmelser för certifiering av arbetsförhållanden ombord på fartyg.

Enligt konventionen om arbete till sjöss upprättas ett kraftfullt verkställighetsprogram som stöds av ett certifieringssystem där flaggstaten (eller en erkänd organisation/enhet som agerar på uppdrag av denna) granskar redarens efterlevnadsplaner och kontrollerar och certifierar att de verkligen finns och genomförs. Fartyg blir skyldiga att inneha ett *certifikat för arbete till sjöss* och en *deklaration om efterlevnad av konventionen om arbete till sjöss*. Dessa dokument kommer att utarbetas av den flaggstat som har jurisdiktion över fartygen och som certifierar resultatet av kontrollerna. Inom ramen för konventionen om arbete till sjöss gäller detta krav fartyg som har ett bruttotonnage över 500 GT och som går i internationell sjöfart eller medverkar i cabotage utomlands. Men EU:s flaggstater förväntas säkerställa att nationella lagar och regler som genomför direktiv 2009/13/EG respekteras på mindre fartyg (med ett bruttotonnage under 500 GT) för vilka certifieringen inte är obligatorisk enligt konventionen om arbete till sjöss. För att inte lägga till ytterligare en tillsynsnivå för medlemsstaterna har inte hela certifieringssystemet införlivats i EU-lagstiftningen enligt det aktuella förslaget utan hänförs till internationell lagstiftning.

1.3. Nuvarande EU-lagstiftning

EU har upprättat ett rättsligt ramverk för att öka sjösäkerheten genom att anta tre sjösäkerhetspaket, det senaste från 2009. En del av EU:s regler för sjösäkerhet och hälsa och säkerhet är relevanta för det aktuella förslaget. De sammanfattas i korthet nedan.

1.3.1 *Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG av den 23 april 2009 om fullgörande av flaggstatsförpliktelser⁶*

På EU-nivå är syftet med direktiv 2009/21/EG att säkerställa att medlemsstaterna effektivt och konsekvent uppfyller sina förpliktelser som flaggstater för att öka säkerheten och förhindra nedsmutsning från fartyg som för deras flagg. I direktivet fastställs rättigheterna för de fartyg som registreras under en medlemsstats flagg och förpliktelserna för flaggstater att inrätta ett system för kvalitetsledning och intern utvärdering som överensstämmer med internationella standarder. I detta syfte tillämpas IMO-standarder – i synnerhet de nationella sjöförvaltningarnas revisionsplan och IMO:s flaggstatskod.

Men direktiv 2009/21/EG innehåller inte bara en förteckning över de uppgifter som flaggstaterna måste utföra utan hänvisar även till den internationella sjöfartsorganisationens åtgärder. Därför bör flaggstatens särskilda uppgifter som följer av verkställandet av direktiv 2009/13/EG införas i EU-lagstiftningen. Eftersom målen med nuvarande förslag skiljer sig från och är annorlunda till sin karaktär än målen med direktiv 2009/21, förefaller det vara mer följdriktigt att välja ett fristående förslag än att ändra direktiv 2009/21/EG.

1.3.2 *Direktiv 2009/13/EG*

I direktiv 2009/13/EG genomförs vissa standarder enligt konventionen om arbete till sjöss inom unionsrätten enligt avtalet mellan arbetsmarknadens parter i EU. Dess bilaga omfattar i synnerhet de relevanta elementen i avdelningarna 1, 2, 3 och 4 i konventionen om arbete till sjöss om minimikrav för arbete ombord på fartyg (medicinskt intyg, minimiålder, utbildning och kvalifikationer), anställningsvillkor, (sjömännens anställningsavtal, hemsändning, ersättning för förlust av fartyg eller förlisning, bemanningsnivå, karriär- och yrkesutveckling), bestämmelser om logi, möjligheter till rekreation, mat och förplägnad, tillhandahållande av hälsoskydd, sjukvård, välfärd och social trygghet, inbegripet redarens skadeståndsansvar och tillträde till landbaserade inrättningar och slutligen tillhandahållande av rutiner för klagomål ombord.

Om inte annat uttryckligen föreskrivs är direktivet 2009/13/EG tillämpligt på alla fartyg, vare sig de är offentlig- 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. Detta avtal är inte tillämpligt på örlogsfartyg eller örlogsflottans hjälpfartyg.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER

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

⁶ EUT L131, 28.5.2009, s. 57.

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

Det rådde allmänt samförstånd om behovet av en aktualisering av lagstiftningen avseende flaggstater och hamnstater för att genomdriva kraven enligt konventionen om arbete till sjöss.

De särskilda positiva effekter som betonades var förstärkningen av sjösäkerheten, förbättringen av sjöfartens kvalitet, framtagning av rättvisare konkurrensvillkor mellan EU-operatörer och operatörer utanför EU och mellan EU-flaggade fartyg och icke-EU-flaggade fartyg.

Intressenterna nämnde också bättre arbets kvalitet 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 skepp.

Arbetsgruppen för anställning och konkurrenskraft till sjöss är ett oberoende organ som upprättades av vice-president Siim Kallas i juli 2010. Arbetsgruppen, som avslutade sitt arbete i juni 2011 och gav ut en rapport⁷ som innehöll rekommendationer om hur sjömansyrket skulle främjas i Europa, har rekommenderat genomförande av konventionen om arbete till sjöss.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

3.1 Förslagets innehåll

3.1.1 Flaggstaternas åligganden

Den nationella flaggan är den främsta symbolen för medlemsstatens ansvar för ett fartyg. Flaggstaterna är förpliktade att säkerställa att deras fartyg efterlever de standarder som godtagits av flaggstaterna enligt internationella lagar och konventioner, i synnerhet internationella minimistandarder. Det betyder att en flaggstats fartyg ska hållas i drift och underhållas på ett sätt som minskar risken för sjöfolk, havsmiljön och lasten. I artikel 94 i Förenta nationernas konvention om sjölagstiftningen (UNCLOS 1982), fastställs flaggstaternas grundläggande förpliktelser och i artikel 94.5 fastställs flaggstaternas förpliktelser att vidta alla nödvändiga åtgärder och steg som säkerställer iakttagande av allmänt godtagna internationella regler, åtgärder och all praxis.

Flaggstaten har effektiv jurisdiktion och kontroll över förvaltningsmässiga, tekniska och sociala frågor som rör deras fartyg och personal på öppet hav. Den verkställer förordningar om fartyg som är registrerade under dess flagg, även de förordningar som avser inspektion, certifiering och utfärdande av säkerhetsdokument och dokument om förhindrande av förorening.

Konkret innebär det att medlemsstaterna ska kontrollera att ett fartyg som för deras flagg efterlever internationella regler och förordningar inom områdena för deras befogenheter.

Det nuvarande förslaget om flaggstaten är begränsat till införlivandet av vissa delar av avdelning V i konventionen om arbete till sjöss vilka rör flaggstaternas förpliktelser. Som tidigare nämnts har direktiv 2009/21/EG om flaggstaten kompletterats men inte ändrats

⁷ Utgiven den 20 juli 2011: <http://ec.europa.eu/transport/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmec.pdf>.

genom detta förslag. Förslaget säkerställer verkställighet och efterlevnad av flaggstaten enligt direktiv 2009/13/EG.

Alla bestämmelser i konventionen om arbete till sjöss som fastställer fartygens förpliktelse att inneha ett certifikat för arbete till sjöss och en deklaration om efterlevnad av konventionen om arbete till sjöss och certifierar samtliga 14 frågor som är väsentliga för konventionen om arbete till sjöss (sjömännens minimiålder, medicinska intyg, utbildning och anställningsavtal, användning av en eventuell licensierad, certifierad eller reglerad privat rekrytering och arbetsförmedling för sjöfolk, arbets- och vilotid, fartygets bemanningsnivå, logi, möjligheter till rekreation, mat och förplägnad, skydd av hälsa och säkerhet samt förebyggande av olyckor, sjukvård ombord, rutiner för klagomål ombord, löneutbetalningar) kunde dock inte överföras till EU-lagstiftningen av skäl som rör EU:s behörighet och politiska möjligheter.

Därmed omfattar direktiv 2009/13 inte alla frågor som täcks in av konventionen om arbete till sjöss. Det innebär att skyldigheterna för EU:s flaggstater är begränsade till att säkerställa tillämpningen av bestämmelserna i direktiv 2009/13/EG.

3.1.2 Utförlig förklaring av förslaget

Direktiv 2009/21/EG har som mål att säkerställa att den flagg som alla EU:s medlemsstater för har god status (inte är svartlistad...) och att införliva Internationella sjöfartsorganisationens tillsynssystem för flaggstater i EU-lagstiftningen och att införa de nationella sjöfartsmyndigheternas kvalitetscertifiering, medan det aktuella förslaget har andra syften. Det aktuella förslaget avser inte några av IMO:s förfaranden utan fastställer principer för att övervaka tillämpningen av direktiv 2009/13/EC som införlivar några av normerna enligt konventionen om arbete till sjöss. För tydlighetens skull bör det helst vara en separat text.

I artikel 1 beskrivs förslagets syfte, nämligen att säkerställa EU-flaggstaterna uppfyller sina skyldigheter att tillämpa och verkställa direktiv 2009/13/EG.

Artikel 2 avser den definition av fartyg och redare som är baserad på definitionen i konventionen om arbete till sjöss och som används i direktiv 2009/13 i syfte att undvika eventuella skiljaktigheter mellan normerna och gemomförandeåtgärderna.

I artikel 3 anges flaggstatens förpliktelser att upprätta kontrollsystem och att säkerställa sina fartygs efterlevnad av direktiv 2009/13/EG.

Artikel 4 avser yrkeskunskaper och oberoende hos den personal som har som uppgift att kontrollera att de frågor som omfattas av direktiv 2009/13/EC tillämpas på rätt sätt ombord på fartyg som för de berörda medlemsstaternas flagg.

Artikel 5 behandlar klagomålen ombord på EU-flaggade fartyg och anger de principer och förfaranden som ska följas av flaggstaternas behöriga personal.

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)⁸, 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 inte modifierar någon annan befintlig rättsakt, för att

⁸ KOM ((2007) 502).

undvika en eventuell extra administrativ börda och eftersom förslaget är väl avgränsat och inte påverkar strängt reglerade områden på nationell nivå. 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 spelregler både för att undvika snedvridning av konkurrensen på den inre marknaden på bekostnad av sjösäkerheten och för att säkerställa rimliga arbets- och levnadsförhållanden 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 utbyte av information.

3.4 Proportionalitetsprincipen

Åtgärder utförda av flaggstaten är den främsta tillsynsmekanismen inom sjöfartsnäringen. Det aktuella förslaget syftar till att förstärka flaggstatens roll när det gäller att bevaka att direktiv 2009/13/EC tillämpas effektivt och konsekvent och att få medlemsstaterna att inte agera själva på bekostnad av konsekvens och eventuellt med brott mot antingen internationell lagstiftning eller unionslagstiftning.

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 samma dag som 2006 års konvention om arbete till sjöss träder i kraft, i likhet med direktiv 2009/13.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om flaggstatens ansvar i fråga om efterlevnaden av rådets direktiv 2009/13/EG 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/EG.

(Text av betydelse för EEA)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV,

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, 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 yttrande⁹,

med beaktande av regionkommitténs yttrande¹⁰,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Unionens åtgärder inom sjöfartsnäringen syftar bland annat till att förbättra sjömännens boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg, säkerheten till sjöss och förhindrande av förorening till följd av olyckor till sjöss.
- (2) I unionen är man medveten om det faktum att de flesta olyckor till sjöss orsakas av den mänskliga faktorn, särskilt utmattning.
- (3) Ett av huvudsyftena med unionens sjösäkerhetspolitik är att bekämpa undermålig sjöfart.
- (4) 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 innefattar alla aktuella standarder i befintliga internationella

⁹ EUT C [...], [...], s. [...].

¹⁰ EUT C [...], [...], s. [...].

konventioner och rekommendationer om arbete till sjöss, samt de grundläggande principerna i andra internationella arbetsrättsliga konventioner.

- (5) Genom rådets beslut 2007/431/EG av den 7 juni 2007¹¹ bemyndigades medlemsstaterna att ratificera konventionen. Medlemsstaterna uppmanas att ratificera den så fort som möjligt.
- (6) I konventionen fastställs standarder för arbete till sjöss för alla sjömän oavsett deras nationalitet och fartygens flagg.
- (7) Rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009¹² 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/EG.
- (8) Direktiv 2009/13/EG antogs med stöd av artikel 155 i fördraget.
- (9) Eftersom avtal som ingås i kraft av artikel 155 i fördraget, och som ska genomföras genom rådets beslut, endast kan omfatta frågor som definieras av artikel 153 i fördraget, kan vissa bestämmelser i den konvention som avser flaggstatens förpliktelser avseende efterlevnaden av konventionen inte ingå i det avtal mellan arbetsmarknadens parter som införs genom direktiv 2009/13/EG. Dessa bestämmelser bör införlivas i unionslagstiftningen med stöd av detta direktiv.
- (10) Även om direktiv 2009/21/EG styr flaggstatens förpliktelser genom att införliva IMO:s tillsynssystem i unionslagstiftningen och genom att införa kvalitetscertifiering av nationella sjöfartsorganisationer; görs bedömningen att ett separat direktiv som omfattar standarder för arbete till sjöss är lämpligare och att det ger en tydligare bild av de olika ändamålen och åtgärderna,
- (11) Direktiv 2009/13/EC gäller sjömän ombord på fartyg som för en medlemsstats flagg. Medlemsstaterna bör därför bevaka efterlevnaden av alla bestämmelserna i det direktivet hos fartyg som för deras flagg.
- (12) För att kontrollera att direktiv 2009/13/EG efterlevs måste medlemsstaten genom regelbundna inspektioner, bevakning och andra kontrollåtgärder bekräfta att fartyg som för dess flagg uppfyller kraven enligt direktiv 2009/13/EG.
- (13) 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.
- (14) Eftersom detta direktiv verkställer direktiv 2009/13/EG, bör detta direktiv träda i kraft samma dag som direktiv 2009/13/EG,

¹¹ EUT L 161, 22.06.2007, s. 63.

¹² EUT L 124, 20.5.2009, s. 30.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

Artikel 1

Syfte

Detta direktiv fastställer regler för att säkerställa att medlemsstater effektivt uppfyller sina förpliktelser som flaggstater, vilket innebär att bevaka att fartyg som för deras flagg efterlever direktiv 2009/13/EG. Detta direktiv påverkar inte Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG¹³.

Artikel 2

Definitioner

I det här direktivet används följande definitioner med de betydelser som här anges:

a) *fartyg*: ett fartyg som inte navigerar enbart i inlandsfarvatten, i vatten inom eller nära skyddade farvatten, eller i områden där hamnregler gäller.

b) *redare*: fartygets ägare eller någon annan organisation eller person, såsom en förvaltare, företrädare eller tidsbefraktare, som har övertagit ansvaret för fartygets drift från ägaren och som vid övertagandet av detta ansvar har gått med på att ta över det ansvar och de skyldigheter som vilar på redare enligt bilagan till direktiv 2009/13/EG, oberoende av om någon annan organisation eller person tar visst ansvar eller uppfyller vissa skyldigheter på uppdrag av redaren.

Artikel 3

Övervakning av efterlevnad

Medlemsstaterna ska säkerställa att lämpliga kontroll- och övervakningssystem inrättas och att effektiva och relevanta inspektioner utförs för att säkerställa att sjömännens arbets- och boendeförhållande på fartyg som för deras flagg uppfyller och fortlöpande uppfyller kraven enligt direktiv 2009/13/EG.

Artikel 4

Personal som har som uppgift att övervaka efterlevnaden

Medlemsstaterna ska säkerställa att personal som har som uppgift att kontrollera korrekt tillämpning av direktiv 2009/13/EG har erforderlig eller önskvärd utbildning, behörighet,

¹³ EUT L131, 28.5.2009, s. 57.

kompetensområde, befogenheter, status och oberoende för att kunna utföra denna kontroll och säkerställa efterlevnad av direktivet.

Artikel 5

Klagomål

1. Om en medlemsstat mottar ett klagomål som det inte betraktar som uppenbart ogrundat eller erhåller bevis för att ett fartyg som för dess flagg inte följer kraven enligt direktiv 2009/13/EG eller att det förekommer allvarliga brister i dess genomförandeåtgärder, ska den medlemsstaten vidta nödvändiga mått och steg för att undersöka frågan och se till att åtgärder vidtas för att avhjälpa de brister som uppenbarats.
2. Personal som har som uppgift att hantera klagomål ska omfatta källan till eventuellt missnöje eller klagomål som framställs om en fara eller brist i samband med sjömännens arbets- och boendeförhållanden eller ett brott mot lagar och regler med sekretess och inte antyda något för redaren, redarens företrädare eller fartygsoperatören om att inspektionen utfördes till följd av ett sådant missnöje eller klagomål.

Artikel 6

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och förordningar och administrativa bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast tolv månader efter dagen för detta direktivs ikraftträdande. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.
2. 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.
3. 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 7

Ikraftträdande

Detta direktiv ska träda i kraft samma dag som direktiv 2009/13/EG träder i kraft.

Artikel 8

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande