



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 23.3.2012
COM(2012) 129 final

2012/0062 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol

(EØS-relevant tekst)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Konventionen om søfarendes arbejdsstandarder af 2006 blev næsten enstemmigt vedtaget af Den Internationale Arbejdsorganisation den 23. februar 2006 i Genève. Den gælder for international søfart og omhandler grundlæggende forhold, som f.eks. minimumskrav for søfarende, der skal arbejde på et skib (afsnit 1 i konventionen), ansættelsesvilkår (afsnit 2 i konventionen), opholdsrum, fritidsfaciliteter, kost og forplejning (afsnit 3 i konventionen), sundhedsbeskyttelse, lægebehandling, velfærd og social beskyttelse (afsnit 4) samt overholdelse og håndhævelse (afsnit 5), og har til formål at sikre menneskeværdige arbejds- og leveforhold om bord på skibe og procedurer til gennemførelse af disse bestemmelser. Konventionen kan betragtes som den første kodeks for arbejdsstandarder for mere end 1,2 mio. søfarende i hele verden og for redere og søfartsnationer over hele verden.

EU's medlemsstater og Kommissionen har lige fra begyndelsen støttet ILO's arbejde på dette område. EU glæder sig over konventionen, hvis formål er at skabe lige konkurrencevilkår i søfartssektoren ved at fastlægge fælles minimumsstandarder for alle flag og søfarende. I den henseende har EU allerede vedtaget Rådets beslutning 2007/431/EF af 7. juni 2007 om bemyndigelse af medlemsstaterne til i Det Europæiske Fællesskabs interesse at ratificere Den Internationale Arbejdsorganisations 2006-konvention om søfarendes arbejdsstandarder¹. Nogle medlemsstater har allerede ratificeret den (Spanien, Bulgarien, Luxembourg, Danmark, Letland og Nederlandene), og andre gør det snart. Generelt er medlemsstaternes nationale lovgivninger mere beskyttende og detaljerede end ILO's standarder. For at sikre overensstemmelse mellem de internationale og nationale standarder og for at ratificere konventionen kræves der en omfattende og tidskrævende gennemgang af de nationale lovgivninger.

I denne fase er konventionen blevet ratificeret af 22 lande, som repræsenterer mere end 45 % af verdensflådens tonnage, men der kræves 30 ratificeringer og 33 % af verdensflådens tonnage, inden konventionen kan træde i kraft.

EU har også vedtaget Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, og om ændring af direktiv 1999/63/EF². Direktiv 2009/13/EF er et enestående resultat af den sociale dialog på sektorplan.

Det forventes derfor, at det vil blive krævet, at medlemsstaterne anvender direktiv 2009/13/EF, når de udøver deres beføjelser som flagstater. Som tingene ser ud nu, er den europæiske lovgivning med direktiv 2009/13/EF blevet bragt i overensstemmelse med de internationale standarder, som er fastsat ved konventionen. Dette direktiv er baseret på de relevante bestemmelser i afsnit 1, 2, 3 og 4 i konventionen om søfarendes rettigheder nævnt ovenfor.

¹ EUT L 161 af 22.6.2007, s. 63.

² EUT L 124 af 20.5.2009, s. 30.

Arbejdsmarkedets parter i EU, der ønsker at gennemføre deres aftale ved hjælp af en afgørelse fra Rådet på grundlag af artikel 155 i TEUF, har dog ikke beføjelse til i deres aftale at medtage de bestemmelser om håndhævelse, der er anført i konventionens afsnit 5, og har anmodet Kommissionen om at træffe foranstaltninger i den henseende. Det er netop sigtet med dette initiativ, hvad angår havnestaternes ansvar.

Dette initiativ er en del af EU's politik vedrørende de maritime erhverv. Som Kommissionen tilkendegiver i sin meddelelse til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – EU's søtransportpolitik frem til 2018 – strategiske mål og anbefalinger³, er det virkelig i EU's interesse at få borgerne gjort opmærksomme på de maritime erhvervs mange muligheder. Dette kan gøres ved hjælp af tiltag, som Kommissionen, medlemsstaterne og søfartssektoren selv deltager i. Dette gælder fuldt ud for gennemførelsen af konventionen, der i betydelig grad forbedrer arbejds- og levevilkårene om bord på skibe. I meddelelsen understreges det, at aftalen mellem arbejdsmarkedets parter i EU om gennemførelsen af konventionens centrale bestemmelser viser, at sådanne tiltag nyder bred opbakning blandt søfartssektorens aktører, og at EU's og medlemsstaternes tiltag derfor bør tage sigte på:

– medlemsstaternes hurtige ratifikation af konventionen om søfarendes arbejdsstandarder af 2006 og vedtagelse af de forslag, som Kommissionen fremlægger på grundlag af brancheoverenskomsten om gennemførelsen af konventionens nøgleelementer i EU-retten

– effektiv håndhævelse af de nye regler ved hjælp af passende foranstaltninger, herunder krav om flagstats- og havnestatskontrol.⁴

I hvidbogen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem"⁵ fremhæves betydningen af en social dagsorden for søtransporten for at fremme beskæftigelsen og forbedre sikkerheden, og i arbejdsdokumentet, som er vedlagt hvidbogen, planlægges et forslag om at sikre effektiv håndhævelse af konventionen.

Dette forslag hænger tæt sammen med forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om flagstatens ansvar for håndhævelsen af direktiv 2009/13/EF.

1.1. Konventionen om søfarendes arbejdsstandarder

Som det anerkendes bredt og tilkendegives udtrykkeligt af ILO, er søfartssektoren verdens første virkelig globale industri, og det kræver en effektiv international lovgivningsmæssig reaktion – globale standarder, der gælder for hele sektoren.

Konventionen, som blev vedtaget i 2006, fastlægger omfattende rettigheder og beskyttelse på arbejdspladsen for alle søfarende uanset deres nationalitet og skibets flag.

Konventionen sigter mod at sikre både menneskeværdige arbejdsforhold for søfarende og sikre retfærdig konkurrence for skibe af høj kvalitet. Den fastlægger de søfarendes rettigheder til menneskeværdige arbejdsforhold på en række områder og er udformet, så den kan anvendes globalt, er let at forstå, kan opdateres og kan håndhæves ensartet. Den er også udformet til at blive et globalt instrument, der beskrives som den "fjerde søjle" i den

³ KOM(2009) 8.

⁴ Se punkt 3 i meddelelsen.

⁵ KOM(2011) 144 endelig.

internationale lovgivning om skibes kvalitet, og supplerer Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) tre vigtige konventioner, nemlig den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS), den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW) og den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL).

Den indeholder fire afsnit vedrørende søfarendes rettigheder: afsnit 1 om minimumskrav for søfarende, der skal arbejde på et skib, afsnit 2 om ansættelsesvilkår, afsnit 3 om opholdsrum, fritidsfaciliteter, kost og forplejning og afsnit 4 om sundhedsbeskyttelse, lægebehandling, velfærd og social beskyttelse.

Endvidere omhandler afsnit 5 i konventionen mekanismer til forbedring af tilsynet på alle niveauer: skibet, virksomheden, flagstaten, havnestaten, de lande, hvorfra arbejdskraften kommer, og ILO-systemet for global og ensartet overholdelse og kontrol. Sammen med et robust regelsæt var der behov for en mere effektiv håndhævelses- og overholdelsesordning for at få fjernet skibe, der ikke lever op til standarden, af hensyn til både skibssikkerhed og miljø.

EU skal derfor gennem flagstats- og havnestatskontrol fastlægge foranstaltninger, der kan sikre, at de relevante arbejdsstandarder for søfarende som fastlagt i konventionen anvendes om bord på alle skibe, der anløber EU-havne, uanset de søfarendes nationalitet.

Håndhævelsen af konventionens standarder gennem flagstats- og havnestatskontrol kan også begrænse social dumping, som forringer arbejdsforholdene om bord og straffer redere, der tilbyder menneskeverdige arbejdsforhold, som er i overensstemmelse med ILO's regler.

1.2. Forpligtelser som havnestat i henhold til konventionen

Ansvaret for at sikre, at skibe overholder bestemmelserne i de relevante instrumenter, påhviler rederne, skibsførerne og flagstaterne. Nogle flagstater håndhæver dog ikke sådanne bestemmelser effektivt. De opfylder dermed ikke deres forpligtelser i henhold til aftalte internationale retsinstrumenter eller er for tilbageholdende med at anvende skibsstandarder. Nogle skibe sejler derfor under usikre forhold, som bringer både menneskeliv og havmiljøet i fare. Denne kendsgerning har ført til oprettelsen af havnestatskontrol.

Havnestater kan gennem et system af harmoniserede inspektionsprocedurer udøve jurisdiktion over fartøjer, der anløber deres havne, og de udgør et "sikkerhedsnet", som opfanger skibe, der ikke lever op til standarden, primært for i sidste instans at få dem fjernet. I den sammenhæng er det afgørende, at der udvikles et tæt samarbejde mellem flagstater og havnestater.

Som tingene ser ud nu, findes der allerede syn i forbindelse med havnestatskontrol, som omfatter arbejdsmarkedsstandarder baseret på ILO-konventioner, navnlig under konventionen af 1976 om minimumsnormer i handelsskibe (ILO nr. 147), som henviser til:

- _ konventionen om mindstealderen for adgang til beskæftigelse (nr. 138)
- _ konventionen angående lavalder for børns arbejde til søs (revideret), 1936 (nr. 58)
- _ konventionen angående lavalder for børns arbejde til søs, 1920 (nr. 7)
- _ konventionen om lægeundersøgelse af søfarende, 1946 (nr. 73)
- _ konventionen om beskyttelse af søfarende mod erhvervsulykker, 1970 (nr. 134) (artikel 4 og 7)
- _ konventionen om skibsmandskabets opholdsrum om bord, 1949 (nr. 92)
- _ konventionen om kost og forplejning for besætningerne, 1946 (nr. 68) (artikel 5)
- _ konventionen om minimumskrav i henseende til faglig duelighed hos skibsofficerer i handelsskibe, 1936 (nr. 53) (artikel 3 og 4)

- _ konventionen om søfolks forhyringskontrakt, 1926 (nr. 22)
- _ konventionen om søfolks hjemsendelse, 1926 (nr. 23)
- _ konventionen om foreningsfrihed og beskyttelse af retten til at organisere sig, 1948 (nr. 87)
- _ konventionen om retten til at organisere sig og føre kollektive forhandlinger, 1949 (nr. 98).

Disse konventioner er konsolideret i konventionen om søfarendes arbejdsstandarder af 2006 (konventionen), men de er stadig gældende, idet nogle parter kan være villige til at anvende dem uden at ratificere konventionen om søfarendes arbejdsstandarder.

Konventionen om søfarendes arbejdsstandarder indeholder bestemmelser om havnestatskontrol og kræver, at det kontrolleres, om de skibe, der anløber deltagerstaternes havne, overholder bestemmelserne. Havnestater handler som et yderligere værn mod sejlads med skibe, der ikke overholder standarderne, for at håndhæve konventionen om søfarendes arbejdsstandarder. Konventionen omfatter også en "bestemmelse om ikke-gunstigere behandling". I henhold til denne bestemmelse skal hver deltagerstat opfylde sit ansvar i henhold til konventionen på en sådan måde, at det sikres, at fartøjer fra en flagstat, der ikke har ratificeret konventionen, ikke behandles gunstigere end skibe, som sejler under flag fra lande, der har ratificeret den. Denne bestemmelse forventes at fremme ensartethed i forbindelse med syn og effektivt bidrage til at skabe lige vilkår for skibsfarten.

I praksis fastlægger konventionen om søfarendes arbejdsstandarder en specifik og enkel procedure. Der gennemføres en indledende inspektion, som omfatter kontrol af de dokumenter, flagstaten har udformet (*certifikatet for søfarendes arbejdsstandarder* og *erklæringen om søfarendes arbejdsstandarder*), og en gennemgang af skibet med henblik på at få et overblik over besætningens og skibets forhold, herunder motorrum og opholdsrum, og konstatere, om de opfylder de relevante standarder. Afhængigt af det faglige skøn, der udøves af havnestatsinspektører, som på baggrund af begrundet mistanke konstaterer, at skibets forhold ikke opfylder de internationale standarder, kan der foretages en udvidet inspektion, navnlig hvis manglerne vil medføre klar fare for de søfarendes sikkerhed eller sundhed, jf. konventionen om søfarendes arbejdsstandarder.

Alle klager vedrørende forhold om bord undersøges grundigt, og de foranstaltninger, der vurderes nødvendige af havnestatsinspektøren, iværksættes. Om nødvendigt tilbageholdes skibet, indtil de hensigtsmæssige foranstaltninger er iværksat.

ILO fastlægger ligesom IMO internationale regler, som har universel indvirkning gennem et sammenhængende system af internationale konventioner, regler, koder og henstillinger. ILO har dog ingen direkte beføjelser om bord på skibe, og yderligere lovgivning var nødvendig på EU-plan og på nationalt plan.

1.3 Eksisterende EU-lovgivning

1.3.1 Direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol⁶

På EU-plan har direktiv 2009/16/EF til formål at bidrage til en kraftig begrænsning af sejladsen med skibe, der ikke lever op til standarderne; dette skal ske ved:

⁶ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57.

a) at forbedre overholdelsen af international lovgivning og af relevant EU-lovgivning om sikkerhed til søs, om maritim sikring, om beskyttelse af havmiljøet og om leve- og arbejdsvilkår om bord på skibe, uanset hvilket flag de fører

b) at opstille fælles kriterier for havnestatens kontrol med skibe og at harmonisere procedurerne for inspektion og tilbageholdelse med udgangspunkt i ekspertisen og erfaringerne inden for rammerne af Paris MOU⁷

c) at gennemføre en havnestatskontrolordning i EU, som er baseret på de inspektioner, der foretages i EU og Paris MOU-regionen, med det formål at inspicere alle skibe med en hyppighed, der er afhængig af deres risikoprofil, således at skibe, der frembyder en højere risiko, underkastes en mere detaljeret og hyppigere inspektion.

1.3.2 Direktiv 2009/13/EF

I forlængelse af aftalen mellem arbejdsmarkedets parter i EU gennemfører direktiv 2009/13/EF nogle af konventionens standarder i EU-lovgivningen. Direktivets bilag omfatter f.eks. de relevante elementer fra konventionens afsnit 1, 2, 3 og 4 om minimumskrav for søfarende, der skal arbejde på et skib (lægeattest, mindstealder, uddannelse og kvalifikationer), ansættelsesvilkår (søfarendes ansættelsesaftaler, hjemsendelse, kompensation ved tab af skibe eller forlis, bemanningens omfang samt karriere- og færdighedsudvikling og muligheder for beskæftigelse for søfarende), bestemmelser om opholdsrum, fritidsfaciliteter, kost og forplejning, bestemmelser om sundhedsbeskyttelse, lægebehandling og velfærd, herunder redernes ansvar og adgang til faciliteter i land, og endelig bestemmelser om procedurer for klager om bord.

Medmindre andet udtrykkeligt er angivet, gælder direktiv 2009/13/EF for alle skibe, uanset om disse ejes af det offentlige eller af private, der normalt er beskæftiget med kommercielle aktiviteter, bortset fra skibe, der beskæftiger sig med fiskeri eller lignende, og skibe med traditionel bygning, såsom dhows og junker.

2. RESULTATERNE AF HØRINGERNE AF INTERESSEREDE PARTER

EU's medlemsstater tog aktivt del i forhandlingerne om konventionen, og Kommissionen tilrettelagde koordineringen af EU's holdning. Alle EU-medlemsstater vedtog konventionen i 2006.

En omfattende offentlig høring gav medlemsstaterne og interesserede parter mulighed for at udtrykke deres holdning i juni 2011.

Der var generel enighed om behovet for ajourføring af lovgivningen om flagstater og havnestater med henblik på at håndhæve kravene i konventionen.

⁷ Organisationen består af 27 deltagende søfartsmyndigheder og omfatter de europæiske kyststaters vande og det nordøstlige Atlanterhav fra Nordamerika til Europa. De nuværende medlemmer af Paris MoU-regionen er Belgien, Bulgarien, Canada, Kroatien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrig, Tyskland, Grækenland, Island, Irland, Italien, Letland, Litauen, Malta, Nederlandene, Norge, Polen, Portugal, Rumænien, Den Russiske Føderation, Slovenien, Spanien, Sverige og Det Forenede Kongerige.

De specifikke positive effekter, der blev understreget, var styrkelse af søfartssikkerheden, forbedring af skibes kvalitet og sikring af mere rimelige konkurrencevilkår mellem EU-operatører og tredjelandsoperatører og mellem EU- og tredjelandsflag.

Interesserede parter nævnte også den bedre jobkvalitet for alle søfarende, dvs. EU-søfarende, der arbejder om bord på fartøjer, som sejler under en EU-medlemsstats flag, EU-søfarende, der arbejder om bord på fartøjer, som sejler under et tredjelands flag, også uden for EU, og for tredjelands søfarende, der arbejder om bord på fartøjer, som sejler under et tredjelands flag.

Arbejdsgruppen vedrørende maritim beskæftigelse og konkurrenceevne, et uafhængigt organ nedsat af næstformand Siim Kallas i juli 2010, som afsluttede sit arbejde i juni 2011 og udsendte en rapport⁸ med politiske anbefalinger om, hvordan de maritime erhverv kan fremmes i Europa, har anbefalet, at konventionen håndhæves.

3. FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

3.1 Forslagets indhold

3.1.1 Ændring af direktivet om havnestatskontrol

Direktiv 2009/16/EF henviser allerede til konventionen (betragtning 5) og ILO-standarderne (bilag IV), men det skal ajourføres, så det omfatter de dokumenter og ordninger, der indføres ved konventionen.

Ved dette forslag ændres direktivet om havnestatskontrol derfor med henblik på at:

- medtage certifikatet for søfarendes arbejdsstandarder og erklæringen om søfarendes arbejdsstandarder i de dokumenter, der skal kontrolleres af inspektørerne
- udvide omfanget af inspektioner til nye punkter (f.eks. eksistensen af en tilstrækkelig ansættelseskontrakt undertegnet af begge parter for hver søfarende, som omfatter de krævede bestemmelser)
- udvide omfanget af undersøgelser i tilfælde af klager og fastlægge den hensigtsmæssige procedure.

3.1.2 Nærmere beskrivelse af forslaget

Artikel 1 indeholder alle ændringer, der indføres i direktiv 2009/16/EF, så det bringes i overensstemmelse med konventionens krav.

En række artikler i det nuværende direktiv 2009/16/EF (artikel 2 og 19) og bilag I, IV, V, og X skal suppleres for at henvise til konventionen på listen over internationale konventioner og for at nævne de nye dokumenter, der følger af konventionen, dvs. certifikatet for søfarendes arbejdsstandarder og erklæringen om søfarendes arbejdsstandarder.

Generelt omfatter konventionen bestemmelser om behandling af klager, og der fastlægges specifikke procedurer, der skal følges, som varierer let fra bestemmelserne i direktiv

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

2009/16/EF, som gælder for flere forhold end arbejdsmarkedsstandarder. Målet er ikke at ændre det nuværende klagesystem, som er defineret i direktiv 2009/16/EF, men at udbygge det med en procedure, der er tilpasset klager med forbindelse til konventionen. Der er derfor indsat specifikke bestemmelser i forslaget (artikel 1, stk. 7).

Der er desuden ændringer, som skyldes, at direktiv 2009/16/EF ændres første gang efter Lissabontraktatens ikrafttræden, og at de nye regler om delegerede beføjelser og gennemførelsesbestemmelser skal indføres.

3.1.3 Forklarende dokumenter, der ledsager underretningen om gennemførelsesforanstaltninger

I forlængelse af de fælles politiske erklæringer (EUT 2011/C 369/02 og EUT 2011/C 369/03) overvejer Kommissionen nu behovet for forklarende dokumenter fra sag til sag. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet vurderes det, at forklarende dokumenter ikke er berettigede i dette forslag, da det kun ændrer et begrænset antal juridiske forpligtelser i et eksisterende direktiv. Dette forslag omfatter derfor ikke betragtningen om forklarende dokumenter.

3.2 Retsgrundlag

Artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

3.3 Nærhedsprincippet

Harmoniserede regler om håndhævelse i hele EU skal bidrage til at sikre lige vilkår med det formål at undgå konkurrencefordrejninger på det indre marked på bekostning af søfartssikkerheden og sikre menneskeværdige arbejds- og leveforhold for alle søfarende uanset deres nationalitet. Erfaringerne fra havnestatskontrol på EU-plan har f.eks. vist, at bedre overvågning af skibe, der anløber EU-havne, kan sikres mere effektivt ved at samle ressourcer og udveksle information.

3.4 Proportionalitetsprincippet

Håndhævelsen af konventionen gennem havnestatskontrol i henhold til EU's regler er tilsyneladende den mest effektive metode til at sikre, at konventionen overholdes ved brug af eksisterende redskaber.

3.5 Reguleringsmiddel/reguleringsform

Idet minimumsstandarder skal gennemføres af medlemsstaterne via foranstaltninger i deres egne nationale systemer og på området for fælles kompetencer, er et direktiv det mest hensigtsmæssige instrument.

3.6 Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på den dato, hvor konventionen om søfarendes arbejdsstandarder af 2006 træder i kraft.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den 23. februar 2006 vedtog Den Internationale Arbejdsorganisation konventionen om søfarendes arbejdsstandarder af 2006 (konventionen) med ønsket om at skabe et enkelt, sammenhængende dokument, der så vidt muligt omfatter alle opdaterede normer fra eksisterende internationale konventioner og henstillinger vedrørende søfarendes arbejdsstandarder samt de grundlæggende principper, der er knæsat i andre internationale arbejdskonventioner.
- (2) Ved Rådets beslutning 2007/431/EF af 7. juni 2007³ fik medlemsstaterne bemyndigelse til at ratificere konventionen. Medlemsstaterne bør ratificere den så hurtigt som muligt.
- (3) Konventionen fastlægger arbejdsstandarder for alle søfarende uanset deres nationalitet og skibets flag.
- (4) En vigtig del af konventionens standarder gennemføres i EU-lovgivningen ved hjælp af Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 og direktiv 1999/63/EF. De

¹ EUT C [...], [...], s. [...].

² EUT C [...], [...], s. [...].

³ EUT L 161 af 22.6.2007, s. 63.

standarder i konventionen om søfarendes arbejdsstandarder af 2006, som er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2009/13/EF og direktiv 1999/63/EF, bør gennemføres af medlemsstaterne i overensstemmelse med de nævnte direktiver.

- (5) Konventionen indeholder håndhævelsesbestemmelser, som definerer havnestaters ansvar. Af hensyn til sikkerheden og for at undgå konkurrencefordrejninger bør medlemsstaterne have lov til at kontrollere overholdelsen af bestemmelserne i konventionen på alle skibe, der anløber deres havne, uafhængigt af, hvilken stat skibene er registreret i.
- (6) Havnestatskontrol er omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol⁴, som bør nævne konventionen blandt de konventioner, hvis gennemførelse kontrolleres af medlemsstaternes myndigheder i EU-havne.
- (7) EU's regler bør også afspejle de procedurer, der fastlægges i konventionen, hvad angår håndtering af klager vedrørende de forhold, den omhandler.
- (8) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af direktiv 2009/16/EF bør direktivet ændres med henblik på at tillægge Kommissionen gennemførelsesbeføjelser. Kommissionen bør have beføjelse til at vedtage gennemførelsesretsakter for brugen af et harmoniseret elektronisk format til rapportering om og opfølgning på sådanne klager for havnestatsmyndighederne og for fastlæggelsen af kriterier for skibsprofiler i overensstemmelse med artikel 10 i direktiv 2009/16/EF. Dette er en særdeles teknisk opgave, der skal gennemføres inden for rammerne af de principper og kriterier, der fastlægges ved nævnte direktiv. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser⁵.
- (9) Beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, for så vidt angår ændring af bilag VI til direktiv 2009/16/EF, som indeholder listen over "Instructions", der er vedtaget af Paris MOU, med henblik på at sikre, at procedurerne forbliver gældende og kan håndhæves inden for medlemsstaternes territorier i overensstemmelse med de internationale aftaler. Kommissionens mulighed for hurtigt at ajourføre disse procedurer vil medvirke til at sikre lige konkurrencevilkår for skibsfarten på verdensplan. Det er især vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør sikre en samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet, når den udarbejder og gennemfører delegerede retsakter.
- (10) Nogle af forpligtelserne i dette direktiv gælder ikke for medlemsstater uden kyster og kysthavne. Derfor er de eneste forpligtelser, der gælder for Østrig, Tjekkiet, Ungarn, Luxembourg og Slovakiet, de forpligtelser, der påhviler skibe, som fører disse

⁴ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57.

⁵ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

medlemsstaters flag, uden at det berører medlemsstaternes samarbejdsforpligtelse med henblik på at sikre kontinuitet mellem maritime og andre trafikreguleringstjenester.

- (11) Målene for dette direktiv kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang eller virkninger bedre nås på EU-plan; EU kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (12) Direktiv 2009/16/EF bør ændres i overensstemmelse hermed.
- (13) Dette direktiv bør træde i kraft på den dato, hvor konventionen om søfarendes arbejdsstandarder af 2006 træder i kraft —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændring af direktiv 2009/16/EF

I direktiv 2009/16/EF foretages følgende ændringer:

1) Artikel 2 ændres som følger:

a) I stk. 1 tilføjes som litra i):

"i) konventionen om søfarendes arbejdsstandarder af 2006".

b) I stk. 3 tilføjes følgende ord sidst i sætningen:

"i den gældende affattelse".

c) I stk. 18 tilføjes følgende ord sidst i sætningen:

"i den gældende affattelse".

d) I stk. 21 tilføjes følgende ord sidst i sætningen:

"i den gældende affattelse".

e) Som nr. 23 og 24 indsættes:

"23) "certifikat for søfarendes arbejdsstandarder": det certifikat, der er omhandlet i forskrift 5.1.3 i konvention om søfarendes arbejdsstandarder".

"24) "erklæring om søfarendes arbejdsstandarder": den erklæring, der er omhandlet i forskrift 5.1.3 i konvention om søfarendes arbejdsstandarder".

f) Følgende afsnit tilføjes:

"Alle henvisninger til de konventioner, der er omhandlet i dette direktiv, herunder til certifikater og andre dokumenter, er henvisninger til disse konventioner i den gældende affattelse".

2) I artikel 3 indsættes som stk. 5:

"5. Anvendelsen og/eller fortolkningen af direktivet må under ingen omstændigheder anvendes som tilstrækkelig begrundelse for at sænke det generelle niveau for beskyttelse af arbejdstagerne i henhold til EU's sociallovgivning."

3) Artikel 8, stk. 4, udgår.

4) Artikel 10, stk. 3, affattes således:

"3. Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge metoden til vurdering af generiske og historiske risikoparametre, der indgår heri. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 31, stk. 3."

5) Artikel 14, stk. 4, affattes således:

"4. Det er fastsat i bilag VII, hvad en udvidet inspektion omfatter, herunder også hvilke risikoområder der er omfattet. Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge de detaljerede punkter, der skal kontrolleres inden for de risikoområder, der udpeges i bilaget. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 31, stk. 3."

6) Artikel 15, stk. 4, affattes således:

"4. Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til i detaljer at fastlægge harmoniserede regler for gennemførelsen af de procedurer, der er omhandlet i bilag VI, herunder med hensyn til den kontrol, der er omhandlet i stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 31, stk. 3."

7) Som artikel 18a indsættes:

"Artikel 18a

Klager vedrørende konventionen om søfarendes arbejdsstandarder af 2006

1. Hvis en klage vedrørende forhold, der er omhandlet i konventionen om søfarendes arbejdsstandarder, ikke løses om bord, underretter havnestatskontrollen straks flagstaten med henblik på at opnå råd og en udbedrende handlingsplan inden for en angiven tidsfrist. En inspektionsrapport fremsendes elektronisk til inspektionsdatabasen omhandlet i artikel 24.

2. For at sikre, at der opstilles ensartede betingelser for gennemførelsen af denne artikel, tillægges Kommissionen gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge et harmoniseret elektronisk format og en harmoniseret procedure for rapportering om medlemsstaternes opfølgende foranstaltninger. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 31, stk. 3."

8) I artikel 19 tilføjes følgende stk.:

"11. Hvad angår forhold, der er omhandlet i konventionen om søfarendes arbejdsstandarder, underretter den kompetente myndighed også straks relevante sammenslutninger af skibsredere og søfarende i den havnestat, hvor inspektionen blev foretaget."

9) Artikel 23, stk. 5, affattes således:

"5. Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge harmoniserede formularer til lodsers og havnemyndigheders indberetning af åbenbare uregelmæssigheder og til registrering af opfølgning, procedurer, der skal følges, samt de nærmere regler og tekniske medier, der skal benyttes. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 31, stk. 3."

10) Artikel 27, andet afsnit, affattes således:

"Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge de nærmere regler for offentliggørelse af de ovennævnte oplysninger, kriterier for sammenfatning af de relevante data og ajourføringshyppigheden. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 31, stk. 2."

11) Som artikel 30a og 30b indsættes:

"Artikel 30a

Delegerede retsakter

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 30b vedrørende ændring af bilag VI til dette direktiv med henblik på at føje instruktioner vedrørende havnestatskontrol vedtaget inden for rammerne af Paris MOU til den liste, der er fastlagt i bilag VI.

Artikel 30b

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. De delegerede beføjelser i artikel 30a tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra datoen for dette direktivs ikrafttræden.
3. Den i artikel 30a omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er nævnt i afgørelsen, til ophør. Den har virkning fra dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller fra en senere dato, der fastsættes nærmere i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 30a træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet eller Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Denne frist forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ."

- 12) Artikel 31 affattes således:

"Artikel 31

Udvalg

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søes og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002. Dette udvalg er et udvalg i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

4. Når udvalgets udtalelse i de tilfælde, der er nævnt i stk. 2 og 3 ovenfor, indhentes efter en skriftlig procedure, afsluttes proceduren uden noget resultat, hvis formanden for udvalget træffer beslutning herom, eller et simpelt flertal af udvalgsmedlemmerne anmoder herom, inden for tidsfristen for afgivelse af udtalelsen."

- 13) Artikel 32 ophæves.

- 14) I bilag I, punkt II 2B, tilføjes følgende led:

"- skibe fra en flagstat, som ikke har ratificeret en eller flere af de konventioner, der er nævnt i artikel 2, nr. 1"

"- skibe, hvis dokumentation ikke giver bevis for gennemførelsen af en aftalt handlingsplan med henblik på at udbedre manglende overensstemmelse som omhandlet i standard A5.2.1(6) i konventionen."

- 15) I bilag IV indsættes som punkt 45 og 46:

"45. Certifikat for søfarendes arbejdsstandarder (se ILO's konvention om søfarendes arbejdsstandarder)

46. Erklæring om søfarendes arbejdsstandarder (se ILO's konvention om søfarendes arbejdsstandarder)".

- 16) I bilag V, punkt A, indsættes som punkt 16, 17 og 18:

"16. De dokumenter, der kræves i henhold til konventionen om søfarendes arbejdsstandarder, fremlægges eller vedligeholdes ikke eller vedligeholdes på falsk

vis, eller de fremlagte dokumenter indeholder ikke de oplysninger, der kræves i henhold til konventionen, eller er på anden måde ugyldige.

17. Arbejds- og leveforholdene om bord på skibet er ikke i overensstemmelse med kravene i konventionen om søfarendes arbejdsstandarder.

18. Skibet har skiftet flag med henblik på at undgå overholdelse af konventionen om søfarendes arbejdsstandarder."

17) I bilag X, punkt 3.10, indsættes som punkt 8 og 9:

"8. Forholdene om bord er klart farlige for de søfarendes sundhed eller sikkerhed.

9. Den manglende overensstemmelse udgør en alvorlig eller gentagen overtrædelse af kravene i konventionen om søfarendes arbejdsstandarder (herunder søfarendes rettigheder)."

Artikel 2

Gennemførelse i national lovgivning

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest 12 måneder efter dette direktivs ikrafttræden. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser. Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Medlemsstaterne tilsender Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på den dato, hvor konventionen om søfarendes arbejdsstandarder af 2006 træder i kraft.

Artikel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand