



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 23.3.2012 г.
COM(2012) 129 final

2012/0062 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол

(текст от значение за ЕИП)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Морската трудова конвенция (МТК) от 2006 г. беше приета от Международната организация на труда (МОТ) с почти пълно единодушие на 23 февруари 2006 г. в Женева. Тя се отнася за международното корабоплаване и урежда съществени въпроси, като например минималните изисквания към морските лица за работа на борда на кораб (дял I от МТК), условията за наемане на работа (дял II от МТК), жилищните помещения, съоръженията за отдых, храната и сервирането (дял III от МТК), защитата на здравето, медицинското обслужване, благосъстоянието и социалното осигуряване (дял IV) и приложението и изпълнението (дял V), за да гарантира достойни условия на труд и живот на борда на корабите, както и процедури за прилагане на тези разпоредби. Конвенцията може да се разглежда като първия кодекс за морски труд за повече от 1,2 милиона морски лица в световен мащаб, както и за корабособствениците и морските нации по света.

Държавите-членки на ЕС и Комисията от самото начало подкрепяха работата на МОТ по тази тема. ЕС отчита ценния принос на МТК за създаване на равнопоставени условия на конкуренция в световната морска индустрия чрез установяване на общи минимални стандарти за всички знамена и морски лица. В този смисъл ЕС вече прие Решение 2007/431/ЕО на Съвета от 7 юни 2007 година за упълномощаване на държавите-членки да ратифицират, в интерес на Европейската общност, Конвенцията за морски труд от 2006 г. на Международната организация на труда¹. Някои държави-членки вече са я ратифицирали (България, Дания, Испания, Латвия, Люксембург, Нидерландия), а други предстои да го направят. По същество, националните законодателства на държавите-членки като правило предлагат повече защита и съдържат повече подробности от стандартите на МОТ. За да се поддържа съответствието на международните и националните стандарти и да се ратифицира конвенцията, задължителна предпоставка е провеждането на обстоен и времеемък преглед на националните законодателства.

На този етап 22 държави са ратифицирали МТК, което представлява над 45 % от тонажа на флотите в световен мащаб, а за влизането в сила на МТК са необходими 30 ратификации и 33 % от тонажа на световните флоти.

ЕС прие също Директива 2009/13/ЕО на Съвета от 16 февруари 2009 година за изпълнение на Споразумението, сключено между Асоциациите на корабособствениците от Европейската общност (ЕССА) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF) относно Морската трудова конвенция от 2006 г. и за изменение на Директива 1999/63/ЕО². Директива 2009/13/ЕО представлява изключително постижение на социалния диалог в сектора.

За тази цел се предвижда, от една страна, от държавите-членки да се изисква прилагането на Директива 2009/13/ЕО, когато упражняват правомощията си на държави на знамето. Понастоящем чрез Директива 2009/13/ЕО европейското

¹ ОВ L 161, 22.6.2007 г., стр. 63.

² ОВ L 124, 20.5.2009 г., стр. 30.

законодателство е хармонизирано с международните стандарти, определени от МТК. Тази директива прие съответните разпоредби на МТК, установяващи правата на морските лица и съдържащи се в горепосочените дялове I, II, III и IV.

Европейските социални партньори желаят да приложат споразумението си чрез решение на Съвета на основание член 155 от Договора за функционирането на Европейския съюз, но нямат правомощията да включат в споразумението си правоприлагащите разпоредби от дял V на МТК, поради което се обърнаха към Комисията за съдействие. Настоящата инициатива си поставя именно тази цел по отношение на отговорностите на държавата на пристанището.

Настоящата инициатива е част от политиката на ЕС по отношение на морските професии. Всъщност, както и Комисията заяви в съобщението си „Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.“ до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите³, ЕС има реален интерес да направи морските професии по-привлекателни за европейските граждани чрез дейности, които включват, където е целесъобразно, Комисията, държавите-членки и самия отрасъл. Това важи с пълна сила и за прилагането на МТК, което значително подобрява условията на труд и живот на борда на корабите. В съобщението се подчертава, че споразумението между социалните партньори в ЕС относно прилагането на основни елементи на тази конвенция показва широката подкрепа в средите на отрасъла и следователно действията на ЕС и държавите-членки трябва да са насочени към:

— бърза ратификация на МТК от страна на държавите-членки и ранно приемане на предложенията на Комисията, основани върху споразумението на социалните партньори за прилагане на нейните ключови елементи в правото на ЕС;

— гарантиране на ефективно налагане на новите правила чрез адекватни мерки, включително изискванията за контрол от страна на държавата на знамето и на държавата на пристанището⁴.

Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“⁵ подчертава значението на социалната програма на морския транспорт за разкриването на работни места и повишаването на безопасността, а работният документ на службите на Комисията, придружаващ Бялата книга, предвижда предложение за гарантиране ефективното прилагане на МТК.

Настоящото предложение е тясно свързано с предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета относно отговорностите на държавата на знамето и за прилагане на Директива 2009/13/ЕО.

³ COM(2009) 8.

⁴ Виж параграф 3 от съобщението.

⁵ COM (2011) 144 окончателен.

1.1. Морската трудова конвенция

МОТ изрично подчерта всепризнатия факт, че корабоплаването е „първият наистина глобален промишлен отрасъл“, който „изисква международни регулаторни мерки от подходящо естество — световни стандарти, приложими към целия сектор“.

МТК, приета през 2006 г., предвижда широки права и закрила на работното място за всички морски лица независимо от националността им и знамето на кораба.

МТК има за цел да постигне достойни условия на труд за морските лица и да осигури лоялна конкуренция за качествените корабособственици. Тя утвърждава правото на морските лица на достойни условия на труд в широк набор от области и е оформена така, че да бъде приложима на световно равнище, разбираема, възможна за актуализация и хармонизирано приложение. Тя е замислена и като глобален инструмент, наричан също „четвъртия стълб“ на международния регулаторен режим за качествено корабоплаване, допълващ трите основни конвенции на Международната морска организация (ММО): Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS), Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (Конвенцията STCW) и Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (Конвенцията MARPOL).

Тя съдържа четири дяла, посветени на правата на морските лица: дял 1 за минималните изисквания към морските лица за работа на борда на кораб; дял 2 за условията за наемане на работа; дял 3 за жилищните помещения, съоръженията за отдих, храната и сервирането; дял 4 за защитата на здравето, медицинското обслужване, благосъстоянието и социалното осигуряване.

Освен това, дял 5 от МТК съдържа механизми за подобряване на надзора на всички нива: кораба, дружеството, държавата на знамето, държавата на пристанището, държавата, осигуряваща работната ръка, и системата на МОТ за глобално и единно спазване и проверка. Наред със солидния набор от правила действително беше нужна по-ефективна система за спазване и правоприлагане, за да се отстранят корабите, неотговарящи на стандартите, в името на безопасността, сигурността и опазването на околната среда.

Ето защо чрез контрол от страна на държавата на знамето и държавата на пристанището ЕС трябва да предостави начини да се гарантира, че съответните стандарти на МТК за морски труд се прилагат на борда на всички кораби, посещаващи пристанища на ЕС, независимо от националността на морските лица.

Налагането на стандартите на МТК чрез контрол от страна на държавата на знамето и държавата на пристанището трябва да се разглежда и като начин за ограничаване на социалния дъмпинг, който влошава условията на труд на борда на корабите и поставя в неизгодно положение корабособствениците, предлагащи достойни условия на труд в съответствие с правилата на МОТ.

1.2. Отговорност за държавен пристанищен контрол съгласно МТК

Отговорността за съответствието на корабите с разпоредбите на приложимите нормативни актове се носи от собствениците, капитаните и държавите на знамето.

Някои държави на знамето обаче не успяват да наложат правилно подобни разпоредби. Следователно те не изпълняват задълженията си, договорени в международни правни инструменти, или не са стриктни в прилагането на стандартите за корабоплаване, в резултат на което някои кораби плават в небезопасно състояние, застрашвайки живота на намиращите се на борда, както и морската среда. В отговор на този проблем беше установен държавният пристанищен контрол.

Като система от хармонизирани процедури за инспекция, държавите на пристанището могат да упражняват юрисдикция върху съдовете, акостиращи в техни пристанища, и да образуват „предпазна мрежа“, улавяща онези кораби, които не отговарят на стандартите, за да може те в крайна сметка да бъдат отстранени от флотите. В този контекст е наложително да се развие тясно сътрудничество между държавите на знамето и държавите на пристанището.

Понастоящем вече се правят проверки от държавния пристанищен контрол, които засягат социални стандарти, основани на конвенциите на МОТ, по-специално Конвенцията за търговско корабоплаване (минимални норми) от 1976 г. (Конвенция № 147 на МОТ), която се отнася до:

- _ Конвенцията относно минималната възраст за приемане на работа, 1973 г. (№ 138);
- _ Конвенцията относно минималната възраст за приемане на работа (морска) (ревизирана), 1936 г. (№ 58);
- _ Конвенцията относно минималната възраст за приемане на работа (морска), 1920 г. (№ 7);
- _ Конвенцията относно медицинския преглед на моряците, 1946 г. (№ 73);
- _ Конвенция относно предпазване на моряците от инциденти, 1970 г. (№ 134) (членове 4 и 7);
- _ Конвенцията относно жилищните условия на борда на кораба (ревизирана), 1949 г. (№ 92);
- _ Конвенция относно прехраната и сервирането (корабни екипажи), 1946 г. (№ 68) (член 5);
- Конвенция относно свидетелствата за правоспособност на офицерите, 1936 г. (№ 53) (членове 3 и 4);
- Конвенция относно клаузите в трудовите договори на моряците, 1926 г. (№ 22)
- Конвенция относно репатрирането на моряците, 1926 г. (№ 23)
- Конвенция за синдикалната свобода и закрилата на правото на синдикално организиране, 1948 г. (№ 87);
- Конвенция за правото на организиране и на колективно договаряне, 1949 г. (№ 98)

Тези конвенции са обединени в МТК от 2006 г., но те все още са в сила, тъй като някои страни може да желаят да продължат да ги прилагат, без да ратифицират МТК.

МТК съдържа разпоредби относно държавния пристанищен контрол, налагащи проверка на спазването на изискванията по отношение на чужди кораби, които акостират в пристанища на държавите страни по конвенцията. Държавите на пристанището се намесват като допълнителна защитна мярка за прилагането на МТК и допринасят за прекратяването на морски транспорт, неотговарящ на стандартите. Конвенцията също така съдържа клауза за „не по-благоприятно третиране“. Съгласно тази клауза всяка страна по конвенцията изпълнява отговорностите си по нея така, че да гарантира, че съдове, плаващи под флага на държава, която не е ратифицирала конвенцията, не се ползват от по-благоприятно отношение от съдовете, плаващи под флага на държава, която я е ратифицирала. Тази клауза следва да насърчи

уеднаквяването в областта на инспекциите и реално да допринесе за създаването на равноправни условия за стопанска дейност в морския транспорт.

На практика, МТК определя конкретна и проста процедура. Провежда се първоначална инспекция за проверка на документите, издадени от държавата на знамето (морско трудово свидетелство и декларация за спазване на морските трудови норми), и обиколка на кораба с цел преглед на екипажа и състоянието на кораба, включително машинното отделение и каютите, за да се провери дали отговарят на съответните стандарти. В зависимост от професионалната оценка на инспекторите на държавния пристанищен контрол, които посочват ясни показатели, по които условията на кораба не съответстват на международните стандарти, могат да се извършат по-подробни инспекции, особено в случаи, когато нередностите биха представлявали очевидна заплаха за безопасността, здравето или сигурността на морските лица, както се изисква съгласно МТК.

Всички оплаквания по отношение на условията на борда ще се проучат изчерпателно и ще се предприемат действия, които служителите на държавния пристанищен контрол сметнат за необходими. Ако е нужно, корабът ще бъде задържан до предприемането на съответните коригиращи действия.

Също като ММО, МОТ е международна организация, която определя правила и оказва глобално въздействие посредством последователна система от международни конвенции, правилници, кодекси и препоръки. МОТ обаче няма преки правомощия на борда на съдовете, затова е необходимо допълнително законодателство на национално равнище и на равнище ЕС.

1.3 Действащо законодателство на ЕС

1.3.1 Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол⁶

На равнище ЕС, Директива 2009/16/ЕО има за цел да помогне за драстичното намаляване на морския транспорт, неотговарящ на стандартите, чрез:

а) подобряване спазването на международното законодателство и съответното законодателство на ЕС относно морската безопасност, морската сигурност, опазването на морската среда и условията на живот и работа на борда на корабите под всякакъв флаг;

б) установяване на общи критерии за проверка на корабите от страна на държавата на пристанището и хармонизиране на процедурите за проверка и задържане, като се използват вече натрупаните експертни познания и опит съгласно Парижкия меморандум за разбирателство (Парижкия МР⁷);

⁶ ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57.

⁷ Организацията се състои от 27 участващи морски администрации и обхваща териториалните води на европейските крайбрежни държави и Североатлантическия басейн от Северна Америка до Европа. Понастоящем членове от региона на Парижкия МР са Белгия, България, Германия, Гърция, Дания, Естония, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Канада, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Нидерландия, Норвегия, Обединеното кралство, Полша, Португалия, Румъния, Руската федерация, Словения, Финландия, Франция, Хърватия, Швеция.

в) въвеждане на система за държавен пристанищен контрол в ЕС, основаваща се на извършваните проверки в Съюза и в региона на Парижкия МР, с цел проверяването на всички кораби на определен период, който зависи от техния рисков профил, като корабите с високорисков профил се проверяват по-задълбочено и по-често.

1.3.2 Директива 2009/13/ЕО

В съответствие със споразумението между социалните партньори в ЕС, Директива 2009/13/ЕО прилага някои стандарти на МТК в правото на ЕС. По-специално приложението към нея включва съответните елементи от дялове 1, 2, 3, и 4 на МТК относно минималните изисквания за работа на борда на кораби (медицинско свидетелство, минимална възраст, обучение и квалификация), условията на труд (договорите за наемане на работа на морското лице, репатрирането, компенсацията за загуба или потъване на кораб, комплектоването с екипаж на кораба, развитието на кариерата и уменията и възможностите за наемане на работа на морските лица), разпоредбите относно жилищните помещения, съоръженията за отдих, храната и сервирането, разпоредбите относно опазването на здравето, здравните и социалните грижи, включително отговорността на корабособственика и достъпа до брегови съоръжения и на последно място, разпоредбите относно процедурите за подаване на жалби на борда.

Освен ако изрично не е предвидено друго, Директива 2009/13/ЕО се прилага за всички кораби, независимо дали са публична или частна собственост, които обикновено извършват търговска дейност, с изключение на кораби, занимаващи се с риболовна или подобна дейност, и кораби с традиционна напрана, като например джонки и пироги.

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

Държавите-членки на ЕС взеха активно участие в преговорите по МТК заедно с Комисията, която организира координирането на позициите на ЕС. Всички държави-членки на ЕС приеха МТК през 2006 г.

Освен това, през юни 2011 г. чрез пространна обществена консултация на държавите-членки и заинтересованите страни беше предложена възможност да изразят становищата си.

Налице беше широк консенсус относно нуждата от актуализиране на законодателството, свързано с държавата на знамето и държавата на пристанището, за да се приложат изискванията на МТК.

Конкретните положителни ефекти, които бяха посочени, включваха укрепването на морската безопасност, подобряването на качествено корабоплаване, създаването на условия за по-лоялна конкуренция между оператори от и извън ЕС и знамена от и извън ЕС.

Заинтересованите страни споменаха и по-доброто качество на работните места за всички морски лица, а именно морски лица от ЕС, работещи на съдове под знаме от ЕС, морски лица от ЕС, работещи на кораби под флаг извън ЕС, и дори отвъд ЕС, за морски лица извън ЕС, работещи на борда на кораби под знаме извън ЕС.

Оперативната група по морска заетост и конкурентоспособност, независим орган, създаден от заместник-председателя Сийм Калас през юли 2010 г., който приключи работата си през юни 2011 г. и издаде доклад⁸ с политически препоръки за популяризирането на морската професия в Европа, препоръча прилагането на МТК.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

3.1 Съдържание на предложението

3.1.1 Изменение на Директивата относно държавния пристанищен контрол

Макар Директива 2009/16/ЕО вече да споменава МТК (съображение 5) и стандартите на МОТ (приложение IV), тя трябва да бъде актуализирана, за да вземе предвид новите документи и договорености, въведени от МТК.

Затова настоящото предложение изменя Директивата относно държавния пристанищен контрол, за да:

- включва морското трудово свидетелство и декларацията за спазване на морските трудови норми в документите, които подлежат на проверка от инспектори;
- разширява обхвата на проверките върху нови елементи (например, наличието за всяко морско лице на адекватен трудов договор, подписан от двете страни и съдържащ необходимите клаузи);
- разширява обхвата на разследване в случай на жалби и предвижда подходяща процедура.

3.1.2 Подробно обяснение на предложението

Член 1 съдържа всички изменения, които трябва да се внесат в Директива 2009/16, за да бъде тя съобразена с изискванията на МТК.

Редица членове от настоящата Директива 2009/16/ЕО (членове 2, 19) и приложения I; IV; V; X трябваше да бъдат допълнени както за да включват МТК в списъка с международни конвенции, така и за да посочват новите документи, произтичащи от МТК, а именно морското трудово свидетелство и декларацията за спазване на морските трудови норми.

По същество, МТК предвижда разпоредби за обработване на жалби и специфични процедури, които трябва да се следват и които са донякъде различни от разпоредбите на Директива 2009/16, приложими към по-широк кръг от въпроси, а не само към социалните стандарти. Целта не е да се промени настоящата система за жалби, установена в Директива 2009/16, а да се допълни тя с процедура, приспособена към жалбите във връзка с МТК. Така например в предложението са добавени специфични разпоредби (член 1, параграф 7).

⁸ Публикуван на 20 юли 2011 г.: <http://ec.europa.eu/transport/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmecc.pdf>

Освен това има изменения, свързани с факта, че Директива 2009/16/ЕО се изменя за пръв път след влизането в сила на Договора от Лисабон; необходимо е да се въведат новите правила относно делегираните и изпълнителните правомощия.

3.1.3 Обяснителни документи, придружаващи нотификацията на мерките за транспониране

Съгласно общите политически декларации (ОВ 2011/С 369/02; ОВ 2011/С 369/03), Комисията разглежда нуждата от обяснителни документи за всеки отделен случай. По силата на принципа на пропорционалност в настоящото предложение обяснителните документи не се считат за оправдани, тъй като то променя само малка част от правните задължения на съществуваща директива. Ето защо настоящото предложение не включва съображение относно обяснителните документи.

3.2 Правно основание

Член 100, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

3.3 Принцип на субсидиарност

Хармонизираните правила за прилагането в целия ЕС следва да допринесат за установяването на равнопоставени условия на конкуренция, както за да се избегне нарушаване на конкуренцията във вътрешния пазар за сметка на морската безопасност, така и за да се гарантират достойни условия на труд и живот за всички морски лица независимо от националността им. По-специално опитът в областта на държавния пристанищен контрол на ниво ЕС доказва ефикасността си за осигуряване на по-добър надзор на корабите, акостиращи в пристанища на ЕС, чрез обединяване на ресурсите и обмен на информация.

3.4 Принцип на пропорционалност

Прилагането на МТК посредством държавен пристанищен контрол, подчинен на правилата на ЕС, изглежда най-ефективният начин да се гарантира спазване на конвенцията при използване на съществуващите инструменти.

3.5 Избор на инструменти

В контекста на минималните стандарти, които трябва да се приложат от държавите-членки чрез мерки в националните им системи и в областта на споделените компетентности, подходящият инструмент е директива.

3.6 Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила в деня на влизане в сила на Морската трудова конвенция от 2006 г.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) На 23 февруари 2006 г. Международната организация на труда прие Морската трудова конвенция от 2006 г. (Конвенцията), водена от желанието да създаде единен съгласуван инструмент, в който са събрани доколкото е възможно всички актуални стандарти, съдържащи се в съществуващите международни конвенции и препоръки относно морския труд, както и основните принципи, заложи в други международни трудови конвенции.
- (2) Решение 2007/431/ЕО на Съвета от 7 юни 2007 г.³ упълномощи държавите-членки да ратифицират Конвенцията. Държавите-членки следва да я ратифицират възможно най-скоро.
- (3) Конвенцията определя стандарти за морски труд за всички морски лица, независимо от тяхната националност и от флага, под който плават корабите.
- (4) Значителна част от стандартите на Конвенцията се прилага в правото на ЕС чрез Директива 2009/13/ЕО на Съвета от 16 февруари 2009 г. и Директива

¹ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

² ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

³ ОВ L 161, 22.6.2007 г., стр. 63.

1999/63/ЕО. Тези стандарти на Морската трудова конвенция, които са покрити от обхвата на Директива 2009/13/ЕО и/или Директива 1999/63/ЕО, следва да се приложат от държавите-членки в съответствие със споменатите директиви.

- (5) Конвенцията съдържа разпоредби за правоприлагане, определящи отговорностите на държавите на пристанището. С оглед да се защити безопасността и да се избегне нарушаване на конкуренцията, държавите-членки следва да имат право да проверяват спазването на разпоредбите на Конвенцията от всички кораби, които акостират в техните пристанища, независимо от държавата, в която са регистрирани.
- (6) Държавният пристанищен контрол е уреден с Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол⁴, която следва да включи Конвенцията сред конвенциите, чието прилагане се проверява от властите на държавите-членки в пристанищата на Съюза.
- (7) Правилата на Съюза следва също да отразяват процедурите, определени в Конвенцията по отношение на обработването на жалби, свързани с въпросите, които тя разглежда.
- (8) С оглед осигуряване на еднакви условия за изпълнението на Директива 2009/16/ЕО, тя следва да се измени така, че на Комисията да се предоставят изпълнителни правомощия. Комисията следва да има правото да приема актове за изпълнение относно използването на хармонизиран електронен формат за докладването и последващите мерки от страна на властите на държавата на пристанището във връзка с такива жалби, както и за установяването на критерии за определяне на рисков профил на кораба, основаващи се на член 10 от директива 2009/16/ЕО. Това е всъщност подчертано техническа задача, която трябва да се изпълни в контекста на принципите и критериите, установени от посочената директива. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията⁵.
- (9) Правомощието за приемане на актове съгласно член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията по отношение на измененията на приложение VI към Директива 2009/16/ЕО, съдържащо списъка с инструкции, приети от Парижкия МР, предвид привеждането на приложимите и подлежащи на изпълнение процедури на териториите на държавите-членки в съответствие с договорените на международно равнище. Възможността Комисията бързо да актуализира тези процедури би допринесла за постигане на равностойни условия за стопанска дейност в корабоплаването в световен план. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на

⁴ ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57

⁵ ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.

делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и съвременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и Съвета.

- (10) Част от задълженията, включени в настоящата директива, няма да се прилагат спрямо държави-членки без морски бряг и морски пристанища. Ето защо единствените задължения, които ще бъдат приложими за Австрия, Чешката република, Унгария, Люксембург и Словакия, са задължения, които се отнасят до кораби, плаващи под флага на тези държави-членки, без да се засяга задължението на държавите-членки за сътрудничество за осигуряване на непрекъснатост между услугите за управление на морския и на другите видове транспорт.
- (11) Тъй като целите на настоящата директива не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и могат поради обхвата или последиците на предлаганото действие да бъдат по-добре постигнати на равнище ЕС, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.
- (12) Директива 2009/16/ЕО следва да бъде съответно изменена.
- (13) Настоящата директива следва да влезе в сила в деня на влизане в сила на Морската трудова конвенция,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Изменения на Директива 2009/16/ЕО

Директива 2009/16/ЕО се изменя, както следва:

- (1) Член 2 се изменя, както следва:
 - а) в точка 1 се добавя следната буква и):

„и) Морската трудова конвенция, 2006 г.“
 - б) в точка 3 в края на изречението се добавят следните думи:

„или актуализираната ѝ версия.“
 - в) в точка 18, в края на изречението се добавят следните думи:

„в актуализираната му версия.“
 - г) в точка 21, в края на изречението се добавят следните думи:

„в актуализираната ѝ версия.“

д) добавят се следните точки 23 и 24:

„23. „Морско трудово свидетелство“ означава свидетелството, посочено в правило 5.1.3. от Морската трудова конвенция.“

„24. „Декларация за спазване на морските трудови норми“ означава декларацията, посочена в правило 5.1.3. от Морската трудова конвенция.“

е) добавя се следният параграф:

„Всички позовавания на посочените в настоящата директива конвенции, включително и по отношение на свидетелства и други документи, се смятат за позовавания на тези конвенции в актуалните им версии.“

(2) В член 3 се добавя следният параграф 5:

„5. Прилагането и/или тълкуването на настоящата директива по никакъв начин не представлява основание за оправдаване на снижаване на общото ниво на закрила на работниците съгласно социалното законодателство на Съюза.“

(3) В член 8 параграф 4 се заличава.

(4) В член 10, параграф 3 се заменя със следния текст:

„3. На Комисията се предоставят изпълнителни правомощия за установяване на методика за оценка на общи и свързани с историята на кораба параметри на риска, предвидени в нея. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 31, параграф 3.“

(5) В член 14, параграф 4 се заменя със следния текст:

„4. Обхватът на разширената проверка, включително рисковите области, които подлежат на проверка, е установен в приложение VII. На Комисията се предоставят изпълнителни правомощия за определяне на подробните характеристики, които подлежат на проверка в рисковите области, посочени в настоящото приложение. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 31, параграф 3.“

(6) В член 15, параграф 4 се заменя със следния текст:

„4. На Комисията се предоставят изпълнителни правомощия за определяне на подробни хармонизирани условия за въвеждане в действие на процедурите, описани в посочените в приложение VI инструкции, включително по отношение на проверките, посочени в параграф 2. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 31, параграф 3.“

(7) Въмква се следният член 18а:

„Член 18а

Жалби във връзка с Морската трудова конвенция

1. Когато жалба във връзка с въпроси, уредени от Морската трудова конвенция, не е разрешена на борда на кораба, служителят от държавния пристанищен контрол незабавно информира държавата на знамето и в определен срок изисква насоки и план за корективни действия. Доклад от проверката се внася по електронен път в базата данни за проверките, посочена в член 24.
 2. За да се осигурят еднакви условия на прилагане на настоящия член, на Комисията се предоставят изпълнителни правомощия по отношение на установяването на хармонизиран електронен формат и процедура за докладване на последващите действия от страна на държавите-членки. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 31, параграф 3.“
- (8) В член 19 се добавя следният параграф:
- „11. По въпроси, обхванати от Морската трудова конвенция, компетентният орган информира незабавно и съответните корабособственици и организации на морските лица в държавата на пристанището, в която е извършена проверката.“
- (9) В член 23, параграф 5 се заменя със следния текст:
- „5. На Комисията се предоставят изпълнителни правомощия за установяване на единни формуляри за докладването на аномалии от лоцманите и пристанищните власти и регистрирането на последващите действия, процедурите, които трябва да се следват, и условията и техническите средства, които трябва да се приложат. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 31, параграф 3.“
- (10) В член 27 втората алинея се заменя със следното:
- „На Комисията се предоставят изпълнителни правомощия за установяване на условията за публикуване на информацията, посочена в горната алинея, критериите за събиране на съответните данни и честотата на актуализациите. Актовете за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 31, параграф 2.“
- (11) Вмъкват се следните членове 30а и 30б:

„Член 30а

Делегирани актове

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 30б във връзка с изменения на приложение VI към настоящата директива, за да добавя към списъка, съдържащ се в посоченото приложение, нови инструкции, свързани с държавния пристанищен контрол, приети от организацията на Парижкия МР.

Член 30б

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 30а, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от датата на влизане в сила на настоящата директива.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 30а, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 30а, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от 2 месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с 2 месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“

(12) Член 31 се заменя със следното:

„Член 31

Комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета за морска безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден с член 3 от Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

4. Когато, в случаите, посочени в параграфи 2 и 3 по-горе, становището на комитета трябва да бъде получено чрез писмена процедура, тази процедура се прекратява без резултат, ако в определения срок за предаване на становището председателят на комитета вземе такова решение или обикновено мнозинство от членовете на комитета поиска това.“

(13) Член 32 се отменя.

(14) В точка II 2Б от приложение I се добавят следните тирета:

„— кораби под флага на държава, която не е ратифицирала една или повече от изброените в член 2, точка 1 конвенции.“;

„— кораби, чиято документация не доказва, че е приложен договорен план за действие за отстраняване на нередностите, както е посочено в стандарт A5.2.1(6) от МТК.“

(15) В приложение IV се добавят точки 45 и 46, както следва:

„45. Морско трудово свидетелство(виж Морската трудова конвенция (МТК) на МОТ);

46. Декларация за спазване на морските трудови норми (МОТ МТК)“.

(16) В приложение V, буква А се добавят точки 16, 17 и 18, както следва:

„16. Документите, изисквани съгласно МТК, не се представят или поддържат, или се поддържат неправилно, или представените документи не съдържат информацията, изисквана от МТК, или са невалидни по други причини.

17. Условията на живот и труд на кораба не съответстват на изискванията на МТК.

18. Корабът е сменил флага си с цел избягване на спазването на МТК.“

(17) В приложение X, точка 3.10 се добавят точки 8 и 9, както следва:

„8. Условията на борда представляват явна заплаха за безопасността, здравето или сигурността на морските лица;

9. Нередността представлява тежко или многократно нарушение на изискванията на МТК (включително правата на морските лица).“

Член 2

Транспониране

Държавите-членки въвеждат в сила необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива не по-късно от 12 месеца от датата на влизането ѝ в сила. Те незабавно информират Комисията за текста на тези разпоредби. Когато държавите-членки приемат тези мерки, те съдържат позоваване на настоящата директива или се придружават от такова позоваване при официалното им публикуване. Условието и редът на това позоваване се определят от държавите-членки.

Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби на националното право, които приемат в приложното поле на настоящата директива.

Член 3

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила в деня на влизане в сила на Морската трудова конвенция от 2006 г.

Член 4

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател