



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 23.3.2012 г.
COM(2012) 134 final

2012/0065 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно отговорностите на държавата на знамето по отношение на прилагането на Директива 2009/13/ЕО на Съвета за изпълнение на Споразумението, сключено между Асоциациите на корабособствениците от Европейската общност (ECSA) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF) относно Морската трудова конвенция от 2006 г. и за изменение на Директива 1999/63/ЕО

(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), условия за наемане на работа (дял II от МТК), жилищни помещения, съоръжения за отдых, храна и сервиране (дял III от МТК), защита на здравето, медицинско обслужване, благосъстояние и социално осигуряване (дял IV) и спазване и прилагане (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 г. 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 г. 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 и настоящото предложение има за цел да осигури на директивата адекватни инструменти за нейното прилагане в Съюза.

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.

¹ ОВ L 161, 22.6.2007 г., стр. 63.

² ОВ L 124, 20.5.2009 г., стр. 30.

Понастоящем чрез Директива 2009/13/ЕО европейското законодателство е приведено в съответствие 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 знамето.

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 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 за изменение на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол, чиято цел е да гарантира на отрасъла равнопоставени условия на конкуренция в световен мащаб чрез прилагането на МТК във всички европейски пристанища.

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 отдых, 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. Отговорности на държавата на знамето съгласно МТК

С приемането на МТК МОТ разработи новаторски разпоредби относно сертифицирането на условията на труд на борда на корабите.

С МТК се установява силен режим на прилагане, подкрепян от система за удостоверяване, при който държавата на знамето (или призната организация/субект, действаща/действащ от нейно име) прави преглед на планове на корабособствениците за спазване на изискванията, проверява и удостоверява, че планове са действително въведени и се изпълняват. Корабите ще трябва да носят на борда си *морско трудово свидетелство* и *декларация за спазване на морските трудови норми*. Тези документи ще се издават от държавата на знамето, осъществяваща юрисдикция над корабите и удостоверяваща резултата от проверките. Съгласно МТК това изискване се отнася до корабите с големина над 500 бруто тона (БТ), извършващи международни плавания ли каботаж в чужбина. От държавите на знамето в ЕС обаче ще се очаква да осигурят спазване на националните законови и подзаконови актове, прилагащи Директива 2009/13/ЕО, на по-малките кораби (под 500 БТ), за които удостоверяването не е задължително съгласно МТК. С цел да се избегне добавянето на допълнително регулаторно равнище за държавите-членки, цялостната система на удостоверяване не е включена в правото на ЕС с настоящото предложение, а остава уредена от международното право.

1.3. Действащо законодателство на ЕС

С приемането на три пакета за морската безопасност, последният от които през 2009 г., ЕС създаде правна рамка за повишаване на морската безопасност. Някои от правилата на ЕС относно морската безопасност и здравето и безопасността имат отношение към настоящото предложение и са обобщени накратко по-долу.

1.3.1 Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно спазването на изискванията за държавата на знамето⁶

На равнището на ЕС Директива 2009/21/ЕО има за цел да гарантира, че държавите-членки изпълняват ефективно и последователно задълженията си като държави на знамето да повишават безопасността и да предотвратяват замърсяването от кораби, плаващи под тяхно знаме. Директивата съдържа разпоредби относно условията за регистрация на корабите под знамето на държава-членка и задължението на държавите на знамето да създадат система за управление на качеството и вътрешна оценка в съответствие с международните стандарти. За тази цел се прилагат стандартите на ММО, по-специално задължителния план за одит на националните морски администрации и кодекса на ММО по отношение на държавата на флага.

Директива 2009/21/ЕО обаче не съдържа списък на задълженията, подлежащи на изпълнение от държавата на знамето, а препраща към процедурите на ММО. Затова в правото на ЕС следва да бъдат въведени специфичните задължения на държавата на знамето, произтичащи от прилагането на Директива 2009/13/ЕО. Тъй като целите на настоящото предложение са отделни и различни по характер от целите на Директива 2009/21/ЕО, смята се, че е по-последователен подход да се избере самостоятелно предложение, вместо изменение на Директива 2009/21/ЕО.

⁶ ОВ L131, 28.05.2009 г., стр.132

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, медицинското обслужване и благосъстоянието, 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. Директивата не се прилага по отношение на военни кораби и спомагателни военни кораби.

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.

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 знаме 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 доклад⁷ 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 Отговорности на държавата на знамето

Националното знаме е основният източник на отговорност на държавата по отношение на кораба. От държавите на знамето се изисква да гарантират, че техните кораби отговарят на стандартите, приети от тези държави съгласно международното право и конвенции, и по-специално на международните минимални стандарти. Това означава, че корабите на държавата на знамето трябва да се експлоатират и поддържат по начин, който свежда до минимум риска за морските лица, морската среда и товара. В член 94 от Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право от 1982 г. (UNCLOS 1982) се установяват основните задължения на държавата на знамето, като в параграф 5 от същия член се изисква държавата на знамето да се придържа към общоприетите международни правила, процедури и практики и да предприема всичко необходимо, за да се осигури тяхното спазване.

Държавата на знамето осъществява ефективно своята юрисдикция и упражнява контрол в административната, техническата и социалната сфера върху плаващите под нейно знаме кораби и техните екипажи в открито море. Тя налага спазване на разпоредбите от страна на корабите, регистрирани под нейно знаме, включително разпоредбите, отнасящи се до инспекциите, удостоверяването и издаването на документи във връзка с безопасността и предотвратяването на замърсяването.

По-конкретно, преди да разреши на даден кораб да плава под нейно знаме, държавата-членка е длъжна да се увери чрез проверка, че корабът отговаря на международните правила и разпоредби в областите, попадащи в кръга на нейните отговорности.

Настоящото предложение относно държавата на знамето се ограничава до възприемане на разпоредбите на някои части на дял V от МТК, свързани с отговорностите на държавата на знамето. Както беше посочено, настоящото предложение допълва, но не изменя Директива 2009/21/ЕО относно държавата на знамето. В предложението се предвижда прилагането и спазването на изискванията на Директива 2009/13/ЕО от държавата на знамето.

По причини, свързани с компетентността на ЕС и с политически съображения обаче, в правото на ЕС не можаха да бъдат транспонирани всички разпоредби на МТК, с които се задължават корабите да носят на борда си морско трудово свидетелство и декларация за спазване на морските трудови норми, като документи с които се удостоверява спазването на изискванията по всичките 14 въпроса, обхванати от МТК (минимална възраст на морските лица, медицинско освидетелстване на морските лица, квалификации на морските лица, споразумения за наемане на работа на морските лица, използване на лицензирана, сертифицирана или регулирана частна служба за набиране

⁷ Публикуван на 20 юли 2011 г.: <http://ec.europa.eu/transport/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmecc.pdf>

и назначаване на работа на морските лица, работно време и време за почивка, окомплектоване на корабите с екипажи, жилищни помещения, съоръжения за отдих на борда, храна и сервиране, защита на здравето и безопасност и предотвратяване на злополуки, медицинско обслужване на борда, процедури за подаване на жалби на борда, изплащане на заплати).

Ето защо Директива 2009/13/ЕО не обхваща пълния кръг от въпроси, включени в МТК. В резултат на това задълженията на държавите на знамето от ЕС се ограничават до налагане на спазването на разпоредбите на Директива 2009/13/ЕО.

3.1.2 Подробно съдържание на предложението

Директива 2009/21/ЕО има за цел да се гарантира добрата репутация на знамето на всяка държава-членка на ЕС (да не присъства в черния списък и др.), да се включи в правото на Съюза схемата на Международната морска организация (ММО) за одит на държавата на знамето и да се въведе сертифициране на националните морски власти по отношение на качеството, докато целите на настоящото предложение са различни. Настоящото предложение не препраща към процедури на ММО, а определя принципи за осъществяване на мониторинг на прилагането на Директива 2009/13/ЕО, като възприема разпоредбите на някои от стандартите на Морската трудова конвенция. С оглед на яснотата е за предпочитане да има отделен текст.

В член 1 се описва предметът на предложението, а именно да се гарантира, че държавите на знамето от ЕС спазват задълженията си по отношение на прилагането и изпълнението на Директива 2009/13/ЕО.

Член 2 се отнася до определението за кораб и корабособственик, основаващо се на определението в МТК и използвано в Директива 2009/13/ЕО, за да се избегне всякакво несъответствие между стандартите и мерките за изпълнение.

В член 3 се предвижда задължението на държавата на знамето да създаде механизми за инспекция и да гарантира спазване на изискванията на Директива 2009/13/ЕО от корабите, плаващи под нейно знаме.

Член 4 се отнася до професионалните квалификации и независимостта на персонала, отговарящ за проверка на правилното прилагане на изискванията по въпросите, обхванати от Директива 2009/13/ЕО, на борда на корабите, плаващи под знамето на съответните държави-членки.

Член 5 се отнася до жалбите на борда на кораби, плаващи под знамето на държава-членка на ЕС, и определя принципите и процедурата, които трябва да бъдат следвани от компетентния персонал на държавите на знамето.

3.1.3 Обяснителни документи, които придружават нотификацията на мерките за транспониране

Съгласно общите политически декларации (ОВ 2011/С 369/02; ОВ 2011/С 369/03)⁸ Комисията разглежда нуждата от обяснителни документи за всеки отделен случай. По силата на принципа на пропорционалност обяснителните документи не се считат за

⁸ COM ((2007) 502).

оправдани в настоящото предложение, което не изменя никой друг съществуващ законодателен акт, с цел да се избегне евентуалната допълнителна административна тежест и тъй като предложението е с добре определени граници и не засяга силно регулираните области на национално равнище. 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

Мерките, приети от държавата на знамето, са основното средство за прилагане в сектора на корабоплаването. Настоящото предложение има за цел да засили ролята на държавата на знамето в осъществяването на мониторинг на ефективното прилагане на Директива 2009/13/ЕО по последователен начин и да се избегнат индивидуалните действия от страна на държавите-членки за сметка на последователността, а евентуално и в нарушение на международното право или правото на Съюза.

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

Както и Директива 2009/13/ЕО, настоящата директива влиза в сила на датата на влизане в сила на Морската трудова конвенция от 2006 г.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно отговорностите на държавата на знамето по отношение на прилагането на Директива 2009/13/ЕО на Съвета 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/ЕО

(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 комитет⁹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите¹⁰,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Действието на Съюза в областта на морския транспорт има за цел, *inter alia*, подобряване на условията на живот и труд на морските лица на борда на кораба, морската безопасност и предотвратяването на замърсяването, причинено от морски произшествия.
- (2) Съюзът си дава сметка, че повечето морски произшествия са пряко причинени от човешки фактори, особено от умора.
- (3) Една от основните цели на политиката на Съюза за морска безопасност е да се премахне морският транспорт, който е под стандартите.

⁹ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

¹⁰ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

- (4) 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, които могат да бъдат намерени в други международни трудови конвенции.
- (5) Решение 2007/431/ЕО на Съвета от 7 юни 2007 г.¹¹ упълномощи държавите-членки да ратифицират Конвенцията. Държавите-членки се приканват да я ратифицират възможно най-скоро.
- (6) Конвенцията определя стандарти за морски труд за всички морски лица, независимо от тяхната националност и от знамето, под което плават корабите.
- (7) С Директива 2009/13/ЕО на Съвета от 16 февруари 2009 г.¹² се изпълнява 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 се изменя Директива 1999/63/ЕО (Споразумението).
- (8) Директива 2009/13/ЕО беше приета на основание на член 155 от Договора.
- (9) Тъй като споразуменията, сключени съгласно член 155 от Договора и подлежащи на изпълнение с решение на Съвета, могат да обхващат само въпроси, определени в член 153 от Договора, някои разпоредби от Конвенцията, свързани с отговорностите на държавата на знамето по отношение на прилагането на Конвенцията, не могат да бъдат част от социалното споразумение, въведено с Директива 2009/13/ЕО. Посочените разпоредби следва да бъдат включени в правото на Съюза посредством настоящата директива.
- (10) Въпреки че с Директива 2009/21/ЕО се уреждат отговорностите на държавата на знамето, като се включва в правото на Съюза схемата на ММО за одит на държавата на знамето и се въвежда сертифициране на националните морски власти по отношение на качеството, смята се, че отделна директива, обхващаща трудовите норми в морското корабоплаване, е по-подходяща и по-ясна за отразяване на различните цели и процедури.
- (11) Директива 2009/13/ЕО се прилага по отношение на морските лица на борда на кораби, плаващи под знамето на държава-членка. Следователно държавите-членки следва да осъществяват мониторинг на спазването на всички разпоредби на посочената директива от корабите, плаващи под тяхно знаме.
- (12) С цел контрол на ефективното прилагане на Директива 2009/13/ЕО е необходимо държавите-членки да проверяват чрез редовни инспекции, мониторинг и други мерки за контрол дали корабите, плаващи под тяхно знаме, отговарят на изискванията на Директива 2009/13/ЕО.

¹¹ ОВ L 161, 22.6.2007 г., стр. 63.

¹² ОВ L 124, 20.5.2009 г., стр. 30.

- (13) 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 равнището на Съюза, 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.
- (14) Тъй като с настоящата директива се прилага Директива 2009/13/ЕО, настоящата директива следва да влезе в сила на същата дата като Директива 2009/13/ЕО,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Предмет

С настоящата директива се установяват правила, за да се гарантира, че държавите-членки изпълняват ефективно задълженията си като държави на знамето да осъществяват мониторинг на спазването на изискванията на Директива 2009/13/ЕО от корабите, плаващи под тяхно знаме. Настоящата директива не засяга Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹³.

Член 2

Определения

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

а) „кораб“ означава всеки кораб, който не плава изключително във вътрешни води или във води в рамките на или прилежащи към защитени води или области, в които се прилагат пристанищни разпоредби;

б) „корабособственик“ означава собственик на кораб или друга организация или лице, като например мениджър, агент или беърбоут чартър, което е поело отговорност за експлоатацията на кораба от собственика и което при поемането на такава отговорност се е съгласило да поеме задълженията и отговорностите, наложени на корабособствениците в съответствие с приложението към Директива 2009/13/ЕО, независимо дали друга организация или лица изпълняват някои от задълженията или отговорностите от името на корабособственика.

¹³ ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 132.

Член 3

Мониторинг на спазването

Държавите-членки осигуряват създаването на подходящи механизми за проверки и мониторинг и извършването на ефективни и адекватни инспекции, за да се гарантира, че условията на живот и труд на морските лица на борда на корабите, плаващи под тяхно знаме, отговарят и продължават да отговарят на изискванията на Директива 2009/13/ЕО.

Член 4

Персонал, отговарящ за осъществяване на мониторинг на спазването

Държавите-членки гарантират, че персоналът, който отговаря за проверка на правилното изпълнение на Директива 2009/13/ЕО, има необходимото или желателно обучение, компетентност, мандат, правомощия, статут и независимост, за да може да извършва споменатата проверка и да осигурява спазването на изискванията на посочената директива.

Член 5

Жалби

1. Ако държава-членка получи жалба, която не смята за явно неоснователна, или получи доказателства, че кораб, плаващ под нейно знаме, не съответства на изискванията на Директива 2009/13/ЕО или че има сериозни пропуски в мерките за прилагане на посочената директива, държавата-членка прави необходимото за разследване на въпроса и гарантира предприемането на действия за коригиране на всички констатирани пропуски.
2. Персоналът, който отговаря за разглеждане на жалбите, третира като поверителен източника на оплакването или жалбата, в които се твърди за наличието на опасност или пропуск във връзка с условията на труд и живот на морските лица или за нарушение на законовите и подзаконовите актове, и не показва по никакъв начин на корабособственика, на неговия представител или на корабния оператор, че е предприета инспекция в резултат на такова оплакване или жалба.

Член 6

Транспониране

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата

директива, не по-късно от 12 месеца след влизането ѝ в сила. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

2. Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите-членки.
3. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 7

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на датата на влизане в сила на Директива 2009/13/ЕО.

Член 8

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на .

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател