



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 23.3.2012  
COM(2012) 134 final

2012/0065 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om flagstatens ansvar for håndhævelsen af Rådets direktiv 2009/13/EF 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/EF**

(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 arbejdsstandarder<sup>1</sup>. 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/EF<sup>2</sup>. Direktiv 2009/13/EF er et enestående resultat af den sociale dialog på sektorplan, og dette forslag har til formål at sikre, at det følges op af effektive håndhævelsesforanstaltninger i EU.

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.

---

<sup>1</sup> EUT L 161 af 22.6.2007, s. 63.

<sup>2</sup> 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 flagstaternes 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 anbefalinger<sup>3</sup>, 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.<sup>4</sup>

I hvidbogen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem"<sup>5</sup> 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 ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol, der har til formål at sikre lige vilkår på verdensplan i hele søfartssektoren ved at håndhæve konventionen i alle europæiske havne.

## **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

---

<sup>3</sup> KOM(2009) 8.

<sup>4</sup> Se punkt 3 i meddelelsen.

<sup>5</sup> KOM(2011) 144 endelig.

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 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 menneskeværdige arbejdsforhold, som er i overensstemmelse med ILO's regler.

## **1.2. Forpligtelser som flagstat i henhold til konventionen**

Gennem vedtagelsen af konventionen har ILO udviklet innovative bestemmelser om certificering af arbejdsforhold om bord på skibe.

Ved konventionen fastlægges en effektiv håndhævelsesordning, som understøttes af en certificeringsordning, hvor flagstaten (eller en anerkendt organisation/enhed, der handler på dennes vegne) kontrollerer redernes overholdelsesplaner og bekræfter og attesterer, at de faktisk forefindes og gennemføres. Skibe skal medbringe et *certifikat for søfarendes arbejdsstandarder* og en *erklæring om søfarendes arbejdsstandarder* om bord. Disse dokumenter udarbejdes af den flagstat, der har jurisdiktion over skibene og certificerer resultatet af kontrollen. I henhold til konventionen gælder dette krav for skibe med en bruttoregister-tonnage på mindst 500 tons i international fart eller i cabotage mellem udenlandske havne. EU-flagstater forventes dog at sikre, at nationale love og bestemmelser om gennemførelse af direktiv 2009/13/EF overholdes på mindre skibe (under 500 bruttotons), som ikke er underlagt krav om certificering i konventionen. For at undgå endnu et lovgivningslag for medlemsstaterne integreres hele certificeringsordningen ikke i EU-lovgivningen ved dette forslag, men overlades til folkeretten.

## **1.3. Eksisterende EU-lovgivning**

EU har etableret en retlig ramme, der har til formål at øge søfartssikkerheden, ved at vedtage tre maritime sikkerhedspakker, hvoraf den seneste er fra 2009. Nogle af EU-reglerne om søfartssikkerhed samt sundhed og sikkerhed er relevante for dette forslag og opsummeres i det følgende.

### *1.3.1 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater<sup>6</sup>*

På EU-plan har direktiv 2009/21/EF til formål at sikre, at medlemsstaterne effektivt og konsekvent opfylder de forpligtelser, der påhviler dem som flagstater, og at forbedre sikkerheden og forebygge forurening fra skibe, der sejler under en medlemsstats flag. Det omhandler betingelser for skibe, der skal registreres under en medlemsstats flag, og flagstaternes forpligtelse til at indføre et kvalitetsstyringssystem og intern evaluering i overensstemmelse med de internationale standarder. Til det formål finder IMO-standarder – navnlig den obligatoriske revisionsplan for de nationale søfartsmyndigheder og IMO's flagstatskode – anvendelse.

Direktiv 2009/21/EF indeholder dog ikke en liste over opgaver, der skal udføres af flagstaten, men henviser til IMO-procedurer. De specifikke opgaver for flagstaten, der følger af gennemførelsen af direktiv 2009/13/EF, bør derfor indføres i EU-lovgivningen. Eftersom formålene med dette forslag er adskilte og forskellige fra formålene med direktiv 2009/21/EF, forekommer det mere konsekvent at fremsætte et separat forslag i stedet for at ændre direktiv 2009/21/EF.

### *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, bemandingens 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. Dette direktiv gælder ikke for krigsskibe eller for flådens hjælpeskibe.

## **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.

---

<sup>6</sup> EUT L 131 af 28.5.2009, s. 132.

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

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 rapport<sup>7</sup> 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 Flagstatens ansvar*

Det nationale flag er den primære kilde til statens ansvar for et skib. Flagstater skal sikre, at deres skibe overholder de standarder, som flagstater har accepteret i henhold til folkeretten og konventioner, navnlig internationale minimumsstandarder. Det betyder, at en flagstats skibe skal drives og vedligeholdes på en måde, som minimerer risikoen for søfarende, havmiljøet og lasten. I artikel 94 i De Forenede Nationers havretskonvention fra 1982 (UNCLOS) fastlægges flagstaters grundlæggende ansvarsopgaver, og i henhold til artikel 94, stk. 5, skal flagstater træffe alle foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at generelt accepterede internationale bestemmelser, procedurer og fremgangsmåder overholdes.

Flagstaten udøver effektiv jurisdiktion og kontrol over administrative, tekniske og sociale anliggender vedrørende deres skibe og besætninger på det åbne hav. Den håndhæver bestemmelser for fartøjer, der fører dens flag, herunder bestemmelser vedrørende inspektion, certificering og udstedelse af dokumenter vedrørende sikkerhed og forureningsforebyggelse.

Inden en medlemsstat tillader, at et skib fører dens flag, skal den konkret kontrollere, at skibet overholder internationale regler og bestemmelser på de områder, der falder under dens ansvar. Det nuværende forslag om flagstater er begrænset til at omhandle visse dele af afsnit 5 i konventionen vedrørende flagstatens ansvar. Som nævnt suppleres direktiv 2009/21/EF om flagstaten af dette forslag, men ændres ikke. Forslaget omhandler flagstatens håndhævelse og overholdelse af direktiv 2009/13/EF.

Konventionens bestemmelser om forpligtelsen for skibe til at medbringe et certifikat for søfarendes arbejdsstandarder og en erklæring om søfarendes arbejdsstandarder og overholdelse af konventionens 14 bestemmelser (mindstealder for søfarende, lægeattest for søfarende, søfarendes kvalifikationer, søfarendes ansættelsesaftaler, brug af autoriserede, certificerede eller regulerede private forhyringskontorer for søfarende, arbejds- og hviletid, bemandingens omfang for skibet, opholdsrum, fritidsfaciliteter om bord, kost og forplejning,

---

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

sundheds- og sikkerhedsbeskyttelse samt forebyggelse af ulykker, lægebehandling om bord, procedurer for klager om bord og betaling af løn) kan ikke alle gennemføres i EU-lovgivningen på grund af forhold vedrørende EU's kompetence og politiske muligheder. Direktiv 2009/13/EF omfatter derfor ikke alle forhold, der er omhandlet i konventionen. Det betyder, at EU-flagstaternes forpligtelser er begrænset til at håndhæve bestemmelserne i direktiv 2009/13/EF.

### *3.1.2 Nærmere beskrivelse af forslaget*

Direktiv 2009/21/EF har til formål at sikre, at alle EU-medlemsstaters flag har et godt omdømme (ikke sortlistes ...), indføre IMO's audit for flagstater i EU-lovgivningen og indføre kvalitetscertificering af de nationale søfartsmyndigheder, men dette forslag har andre formål. Dette forslag henviser ikke til IMO-procedurer, men fastlægger principper for kontrol med anvendelsen af direktiv 2009/13/EF, som omfatter nogle af konventionens standarder. Af hensyn til klarheden foretrækkes en separat tekst.

I artikel 1 beskrives genstanden for forslaget, nemlig at sikre, at EU-flagstaterne opfylder deres ansvar i forbindelse med gennemførelse og håndhævelse af direktiv 2009/13/EF.

Artikel 2 omhandler definitionen af skib og reder baseret på konventionens definition og den definition, der anvendes i direktiv 2009/13/EF, for at undgå uoverensstemmelser mellem standarderne og gennemførelsesforanstaltningerne.

Ved artikel 3 fastlægges flagstatens forpligtelse til at indføre inspektionsmekanismer og sikre, at flagstatens skibe overholder direktiv 2009/13/EF.

Artikel 4 omhandler erhvervs kvalifikationer og uafhængighed for personale med ansvar for at kontrollere, at bestemmelser, der er omhandlet i direktiv 2009/13/EF, overholdes korrekt om bord på fartøjer, der fører de berørte medlemsstaters flag.

Artikel 5 omhandler klager om bord på skibe, der fører EU-medlemsstaters flag, og fastlægger de principper og procedurer, der skal følges af flagstaternes kompetente personale.

### *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)<sup>8</sup> 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, som ikke ændrer en anden eksisterende retsakt, for at undgå eventuel yderligere administrativ byrde, og fordi forslaget er velafgrænset og ikke berører tungt regulerede områder på nationalt plan. Dette forslag omfatter derfor ikke betragtningen om forklarende dokumenter.

## **3.2 Retsgrundlag**

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

---

<sup>8</sup> KOM(2007) 502.

### **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**

Foranstaltninger, der iværksættes af flagstaten, er den primære håndhævelsesmetode i søfartssektoren. Dette forslag sigter mod at styrke flagstatens rolle i indsatsen for at kontrollere, at direktiv 2009/13/EF anvendes effektivt og ensartet, og på den måde undgå, at medlemsstaterne handler individuelt på bekostning af ensartethed og muligvis i strid med international eller europæisk lovgivning.

### **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 ligesom direktiv 2009/13/EF i kraft på den dato, hvor konventionen om søfarendes arbejdsstandarder af 2006 træder i kraft.

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om flagstatens ansvar for håndhævelsen af Rådets direktiv 2009/13/EF 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/EF**

(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 Udvalg<sup>9</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>10</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) EU's indsats inden for søtransport sigter blandt andet på at forbedre arbejds- og leveforholdene om bord for søfarende, sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening forårsaget af ulykker til søs.
- (2) EU er bekendt med, at de fleste ulykker til søs direkte skyldes menneskelige faktorer, navnlig træthed.
- (3) En af hovedmålsætningerne for EU's politik for søfartssikkerhed er at få fjernet sejlads med skibe, der ikke overholder standarderne.
- (4) 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

---

<sup>9</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

<sup>10</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

normer fra eksisterende internationale konventioner og henstillinger vedrørende søfarendes arbejdsstandarder samt de grundlæggende principper, der er knæsat i andre internationale arbejdskonventioner.

- (5) Ved Rådets beslutning 2007/431/EF af 7. juni 2007<sup>11</sup> fik medlemsstaterne bemyndigelse til at ratificere konventionen. Medlemsstaterne opfordres indtrængende til at ratificere den så hurtigt som muligt.
- (6) Konventionen fastlægger arbejdsstandarder for alle søfarende uanset deres nationalitet og skibets flag.
- (7) Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009<sup>12</sup> gennemfører den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 (aftalen), og ændrer direktiv 1999/63/EF.
- (8) Direktiv 2009/13/EF blev vedtaget på grundlag af artikel 155 i traktaten.
- (9) Eftersom aftaler indgået i medfør af artikel 155 i traktaten, som skal gennemføres ved Rådets beslutninger, kun kan omhandle forhold, der er defineret i artikel 153 i traktaten, kan visse bestemmelser i konventionen vedrørende flagstatens ansvar for håndhævelsen af konventionen ikke indgå i den aftale mellem arbejdsmarkedets parter, der gennemføres ved direktiv 2009/13/EF. Disse bestemmelser bør gennemføres i EU-lovgivningen ved dette direktiv.
- (10) Selv om direktiv 2009/21/EF omhandler flagstatens ansvar ved at gennemføre IMO's audit for flagstater i EU-lovgivningen og ved at indføre kvalitetscertificering af de nationale søfartsmyndigheder, vurderes det, at et separat direktiv, som omhandler arbejdsstandarder for søfarende, kan afspejle de forskellige formål og procedurer på en mere hensigtsmæssig og klarere måde.
- (11) Direktiv 2009/13/EF gælder for søfarende om bord på skibe, der fører en medlemsstats flag. Medlemsstaterne bør derfor kontrollere, at skibe, der fører deres flag, overholder alle bestemmelser i nævnte direktiv.
- (12) Med henblik på kontrol af effektiv håndhævelse af direktiv 2009/13/EF skal medlemsstaterne gennem regelmæssige inspektioner, overvågning og andre kontrolforanstaltninger kontrollere, at skibe, der fører deres flag, overholder kravene i direktiv 2009/13/EF.
- (13) 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.
- (14) Eftersom dette direktiv håndhæver direktiv 2009/13/EF, bør dette direktiv træde i kraft på samme dato som direktiv 2009/13/EF —

---

<sup>11</sup> EUT L 161 af 22.6.2007, s. 63.

<sup>12</sup> EUT L 124 af 20.5.2009, s. 30.

## VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

### *Artikel 1*

#### *Genstand*

Dette direktiv fastlægger regler med henblik på at sikre, at medlemsstaterne effektivt opfylder deres forpligtelser som flagstater til at kontrollere, at skibe, der fører deres flag, overholder direktiv 2009/13/EF. Dette direktiv berører ikke Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF<sup>13</sup>.

### *Artikel 2*

#### *Definitioner*

I dette direktiv forstås ved:

- a) "skib": et skib med undtagelse af skibe, der udelukkende anvendes i indre farvande eller farvande inden for eller i umiddelbar nærhed af beskyttede farvande eller områder, for hvilke havnereglementer gælder
- b) "reder": ejeren af skibet eller en hvilken som helst anden organisation eller person, såsom en operatør, agent eller bareboat-befragter, som har overtaget ansvaret for skibets drift fra ejeren af skibet, og som ved denne ansvarsoverdragelse har accepteret at overtage alle opgaver og pligter, der er pålagt redere i overensstemmelse med bilaget til direktiv 2009/13/EF, uanset om andre organisationer eller personer opfylder visse af opgaverne eller pligterne på rederens vegne.

### *Artikel 3*

#### *Kontrol med overholdelsen af lovgivningen*

Medlemsstaterne sikrer, at der indføres hensigtsmæssige kontroller og kontrolmekanismer, og at der gennemføres effektive og tilstrækkelige inspektioner med henblik på at sikre, at arbejds- og leveforholdene for søfarende på skibe, der fører deres flag, til stadighed overholder kravene i direktiv 2009/13/EF.

---

<sup>13</sup> EUT L 131 af 28.5.2009, s. 132.

## *Artikel 4*

### *Personale med ansvar for kontrol med overholdelse*

Medlemsstaterne sikrer, at personale med ansvar for at kontrollere den korrekte gennemførelse af direktiv 2009/13/EF har den uddannelse, den kompetence, de kompetenceområder, de beføjelser, den status og den uafhængighed, der er nødvendig eller ønskelig for at kunne gennemføre denne kontrol og sikre overholdelse af direktivet.

## *Artikel 5*

### *Klager*

1. Hvis en medlemsstat modtager en klage, som den ikke anser for åbenbart ubegrundet, eller får bevis for, at et skib, der fører dens flag, ikke opfylder kravene i direktiv 2009/13/EF, eller at der er alvorlige mangler i dets gennemførelsesforanstaltninger, træffer medlemsstaten alle nødvendige foranstaltninger med henblik på at undersøge sagen og sikre, at der træffes de nødvendige foranstaltninger for at afhjælpe de konstaterede mangler.
2. Personale med ansvar for at behandle klager behandler kilden til klager over farer eller mangler vedrørende søfarendes arbejds- og leveforhold eller en overtrædelse af love og bestemmelser fortroligt og tilkendegiver ikke over for rederen, rederens repræsentant eller føreren af skibet, at en inspektion er gennemført som følge af en sådan klage.

## *Artikel 6*

### *Gennemførelse i national lovgivning*

3. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest 12 måneder efter dets ikrafttræden. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser.
4. 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.
5. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

## *Artikel 7*

### *Ikrafttræden*

Dette direktiv træder i kraft på den dato, hvor direktiv 2009/13/EF træder i kraft.

*Artikel 8*

**Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*