

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅSDIREKTIV 2013/38/EU

2022/EØS/40/36

av 12. august 2013

om endring av direktiv 2009/16/EF om havnestatskontroll(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 100 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosessen⁽²⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Den internasjonale arbeidsorganisasjon (ILO) vedtok 23. februar 2006 konvensjonen om sjøfolks arbeids- og levevilkår, 2006 (MLC 2006), idet den ønsket å opprette et felles, helhetlig dokument som så langt som mulig omfattet alle ajourførte standarder i eksisterende internasjonale konvensjoner og rekommandasjoner om sjøfolks arbeidsforhold, samt de grunnleggende prinsippene som finnes i andre internasjonale arbeidskonvensjoner.
- 2) Ved rådsvedtak 2007/431/EF⁽³⁾ fikk medlemsstatene, i Det europeiske fellesskaps interesse, fullmakt til å ratifisere MLC 2006. Medlemsstatene bør derfor ratifisere den så snart som mulig.
- 3) Når medlemsstatene foretar inspeksjoner ved havnestatskontroll i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/16/EF av 23. april 2009 om

havnestatskontroll⁽⁴⁾ knyttet til forhold omfattet av konvensjoner som disse medlemsstatene ennå ikke har ratifisert, og som fastsetter at ethvert fartøy skal kontrolleres av behørig bemyndigede tjenestemenn når det befinner seg i en havn tilhørende en annen avtalestat eller avtalepart, bør de gjøre sitt ytterste for å etterkomme framgangsmåter og praksis i henhold til disse konvensjonene, og bør derfor avstå fra å utarbeide rapporter om havnestatskontroll til Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) og/eller ILO. Medlemsstater som ennå ikke har ratifisert en internasjonal konvensjon som omfattes av direktiv 2009/16/EF, på det tidspunktet den trer i kraft, bør gjøre sitt ytterste for å sørge for tilsvarende forhold om bord på sine fartøyer, i samsvar med den konvensjonens krav.

- 4) For å sikre at medlemsstatene har en harmonisert tilnærming til effektiv håndheving av internasjonale standarder når de utfører inspeksjoner både ved flaggstats- og havnestatskontroll, og for å unngå friksjon mellom folkeretten og unionsretten, bør medlemsstatene strebe etter å ratifisere konvensjonene senest den datoen de trer i kraft, i det minste de delene som faller inn under Unionens myndighet.
- 5) I MLC 2006 fastsettes standarder for arbeidsvilkår til sjøs som gjelder for alle sjøfolk uansett nasjonalitet og uansett hvilket flagg fartøyet de arbeider på, seiler under.
- 6) Ved anvendelsen av direktiv 2009/16/EF er det hensiktsmessig at begrepene «sjøfolk» og «besetning», i stedet for å bli definert, i hvert tilfelle forstås i samsvar med hvordan de defineres eller forstås i de relevante internasjonale konvensjonene. I særdeleshet bør begrepet «besetning» i alle spørsmål som gjelder håndhevingen av MLC 2006, forstås å vise til «sjømann» slik det er definert i MLC 2006.
- 7) I alle spørsmål omfattet av dette direktivet som er knyttet til håndhevingen av MLC 2006, herunder for

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 218 av 14.8.2013, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 22/2014 av 14. februar 2014 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 42 av 17.7.2014, s. 29.

⁽¹⁾ EUT C 299 av 4.10.2012, s. 153.

⁽²⁾ Europaparlamentets holdning av 2. juli 2013 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 22. juli 2013.

⁽³⁾ EUT L 161 av 22.6.2007, s. 63.

⁽⁴⁾ EUT L 131 av 28.5.2009, s. 57.

- fartøyer som ikke faller inn under Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring, bør henvisninger i direktiv 2009/16/EF til «rederi» forstås som henvisninger til «reder» som definert i den relevante bestemmelsen i MLC 2006, ettersom sistnevnte definisjon svarer bedre til de konkrete behovene i MLC 2006.
- 8) En betydelig del av MLC 2006-standardene er innlemmet i unionsretten gjennom rådsdirektiv 2009/13/EF av 16. februar 2009 om gjennomføring av avtalen inngått av Sammenslutningen av skipsredere i Den europeiske union (ECSA) og Den europeiske transportarbeiderføderasjon (ETF) i tilknytning til Konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår, 2006⁽¹⁾ og rådsdirektiv 1999/63/EF av 21. juni 1999 om avtalen om organisering av sjøfolks arbeidstid inngått mellom Sammenslutningen av skipsredere i Den europeiske union (ECSA) og Sammenslutningen av transportarbeiderforbund i Den europeiske union (FST)⁽²⁾. De MLC 2006-standardene som faller innenfor virkeområdet for direktiv 2009/13/EF eller direktiv 1999/63/EF, skal gjennomføres av medlemsstatene i tråd med disse direktivene.
- 9) Som generelt prinsipp gjelder at tiltak som innføres for å iverksette dette direktivet, ikke under noen omstendigheter utgjør en gyldig grunn for medlemsstatene til å senke det generelle vernenivået som Unionens gjeldende sosialrett garanterer sjøfolk om bord på fartøyer som seiler under en medlemsstats flagg.
- 10) MLC 2006 inneholder håndhevingsbestemmelser som fastsetter ansvaret til stater som oppfyller forpliktelser i forbindelse med havnestatskontroll. For å beskytte sikkerheten og unngå konkurransevridning bør medlemsstatene tillates å kontrollere at ethvert fartøy som anløper deres havner og ankerplasser, uansett hvilket flagg det seiler under, overholder bestemmelsene i MLC 2006.
- 11) Havnestatskontroll reguleres av direktiv 2009/16/EF, og MLC 2006 bør føres opp blant de konvensjonene som medlemsstatenes myndigheter skal kontrollere gjennomføringen av i sine havner.
- 12) Medlemsstatene bør når de foretar inspeksjoner ved havnestatskontroll i samsvar med direktiv 2009/16/EF, ta hensyn til de bestemmelsene i MLC som fastsetter at sertifikatet for arbeids- og levevilkår til sjøs og samsvarserklæringen for arbeids- og levevilkår til sjøs skal godtas som prima facie-bevis på at kravene i MLC 2006 er oppfylt.
- 13) Unionsretten bør også gjenspeile framgangsmåtene fastsatt i MLC 2006 vedrørende klager i land knyttet til spørsmålene som omhandles i MLC 2006.
- 14) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av direktiv 2009/16/EF bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Kommisjonen bør gis myndighet til å vedta gjennomføringsrettsakter for å gjennomføre en metode for vurdering av generiske risikoparametrer særlig knyttet til flaggstatskriteriene og kriteriene for rederienes prestasjonsnivå, for å sikre enhetlige vilkår for gjennomføring av utvidede inspeksjoner, herunder risikoområder som skal inngå, for å sikre enhetlig anvendelse av framgangsmåtene for kontroller og sikkerhetskontroller av fartøyer, for å fastsette et harmonisert elektronisk format for rapportering av klager knyttet til MLC 2006, for å gjennomføre harmoniserte framgangsmåter for losers og havnemyndigheters eller -organers rapportering av åpenbare mangler og av oppfølgingstiltak truffet av medlemsstatene, og for å fastsette de detaljerte ordningene for offentliggjøring av opplysninger om rederier med lavt eller svært lavt prestasjonsnivå, kriteriene for innsamling av de relevante dataene samt oppdateringsfrekvensen. Dette er svært tekniske tiltak som skal gjennomføres innenfor rammen av prinsippene og kriteriene fastsatt ved nevnte direktiv. Nevnte myndighet bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet⁽³⁾.
- 15) Gjennomføringsrettsakter om metoden for vurdering av generiske risikoparametrer særlig knyttet til flaggstatskriteriene og kriteriene for rederienes prestasjonsnivå, om rapportene fra losere og havnemyndigheter eller -organer, herunder harmoniserte framgangsmåter for losere og havnemyndigheters eller -organers rapportering av åpenbare mangler og av oppfølgings-tiltak truffet av medlemsstatene, og om de detaljerte ordningene for offentliggjøring av opplysninger om rederier med lavt eller svært lavt prestasjonsnivå, bør ikke vedtas av Kommisjonen dersom komiteen omhandlet i dette direktivet ikke avgir noen uttalelse om det utkastet til gjennomføringsrettsakt som framlegges av Kommisjonen.
- 16) Når Kommisjonen fastsetter gjennomføringsregler, bør den særlig ta hensyn til den sakkunnskap og erfaring som er oppnådd gjennom inspeksjonssystemet i Unionen, og bygge på sakkunnskapen fra Det omforente memorandum om havnestatskontroll, undertegnet i Paris 26. januar 1982, i ajourført utgave («Paris-memorandumet»).
- 17) Gjennomføringsreglene, herunder henvisninger til instruksjoner og retningslinjer i Paris-memorandumet, bør ikke hindre inspektørene eller vedkommende myndighet i å utøve sitt faglige skjønn, eller hindre den fleksibiliteten som er fastsatt i direktiv 2009/16/EF.

⁽¹⁾ EUT L 124 av 20.5.2009, s. 30.

⁽²⁾ EFT L 167 av 2.7.1999, s. 33.

⁽³⁾ EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13.

- 18) Inspeksjonsdatabasen omhandlet i direktiv 2009/16/EF bør tilpasses og utvikles i tråd med endringene som innføres ved dette direktivet, eller endringer vedtatt innenfor rammen av Paris-memorandumet.
- 19) Hensikten med Paris-memorandumet er å eliminere bruk av fartøyer som ikke innfrir kvalitetskravene, gjennom et harmonisert system for havnestatskontroll som omfatter samordnede inspeksjoner av fartøyer som anløper havner, herunder medlemsstatenes havner, i det området som omfattes av Paris-memorandumet. Disse inspeksjonene har som formål å sikre at fartøyer tilfredsstillende internasjonale standarder for sikkerhet og miljøvern, og at sjøfolkene har tilfredsstillende arbeids- og levevilkår i samsvar med gjeldende internasjonale konvensjoner. Når det foretas inspeksjoner, og når det vises til instruksjoner og retningslinjer i Paris-memorandumet, bør det tas i betraktning at disse instruksjonene og retningslinjene er utarbeidet og vedtatt for å sikre konsekvens og gi veiledning ved inspeksjoner, med henblikk på å oppnå størst mulig tilnærming.
- 20) For å kunne inspisere sjøfolks arbeids- og levevilkår om bord samt deres opplæring og kvalifikasjoner for å kontrollere at disse er i samsvar med kravene i MLC 2006, må inspektørene ha den nødvendige grad av opplæring. Det europeiske sjøsikkerhetsbyrå og medlemsstatene bør fremme spørsmålet om opplæring av inspektører med henblikk på å kontrollere overholdelsen av MLC 2006.
- 21) For å gjøre Kommisjonen i stand til å ajourføre de relevante framgangsmåtene raskt og dermed bidra til å skape like konkurransevilkår for hele skipsfartsnæringen, bør Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte med hensyn til endringer av vedlegg VI til direktiv 2009/16/EF, som inneholder listen over instruksjoner vedtatt gjennom Paris-memorandumet, for å sørge for at framgangsmåtene forblir gjeldende og mulige å håndheve på medlemsstatenes territorium, i samsvar med dem som er avtalt på internasjonalt plan, og under overholdelse av de relevante konvensjonene. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under det forberedende arbeidet, også på ekspertplan. Kommisjonen bør ved forberedelse og utarbeiding av delegerte rettsakter sikre at relevante dokumenter oversendes Europaparlamentet og Rådet samtidig, til rett tid og på en egnet måte.
- 22) Ettersom målene for dette direktivet ikke i tilstrekkelig grad kan nås av medlemsstatene og derfor på grunn av tiltakets omfang eller virkninger bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholds- og samsvarprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktivet ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 23) Direktiv 2009/16/EF bør derfor endres.
- 24) I henhold til artikkel VIII skal MLC 2006 tre i kraft tolv måneder etter den datoen det er registrert ratifikasjon fra minst 30 ILO-medlemmer med en samlet andel av verdens bruttotonnasje på minst 33 prosent. Dette vilkåret ble oppfylt 20. august 2012, og MLC 2006 trer i kraft 20. august 2013.
- 25) Dette direktivet bør tre i kraft på samme dato som MLC 2006 —

VEDTATT DETTE DIREKTIVET:

Artikkel 1

Endringer i direktiv 2009/16/EF

I direktiv 2009/16/EF gjøres følgende endringer:

- 1) I artikkel 2 gjøres følgende endringer:
- a) I nr. 1 gjøres følgende endringer:
- i) Bokstav g) utgår.
- ii) Nye bokstaver skal lyde:
- «i) Konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår, 2006 (MLC 2006),
- j) Den internasjonale konvensjon om regulering av skadelige bunnstoffs-systemer på skip, 2001 (AFS 2001),
- k) Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade, 2001 (bunkerskonvensjonen 2001).»
- b) Nye numre skal lyde:
- «23. «sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs» sertifikatet nevnt i regel 5.1.3 i MLC 2006,
24. «samsvarserklæring for sjøarbeid» erklæringen nevnt i regel 5.1.3 i MLC 2006.»
- c) Nytt ledd skal lyde:
- «Alle henvisninger i dette direktivet til konvensjoner, internasjonale regelverk og resolusjoner, herunder når det gjelder sertifikater og andre dokumenter, skal forstås som henvisninger til de aktuelle konvensjonene, internasjonale regelverkene og resolusjonene i ajourført utgave.»
- 2) I artikkel 3 gjøres følgende endringer:
- a) Nr. 3 skal lyde:
- «3. Når medlemsstatene inspisere et fartøy som seiler under flagget til en stat som ikke er part i en konvensjon, skal de sikre at dette fartøyet og dets besetning ikke gis gunstigere behandling enn besetningen på et fartøy som seiler under flagget til en stat som er part i konvensjonen. Et slikt fartøy skal gjennomgå en mer detaljert inspeksjon i samsvar med framgangsmåter fastsatt ved Paris-memorandumet.»

b) Nytt nummer skal lyde:

«5. Tiltak som er vedtatt for å gjennomføre dette direktivet, skal ikke føre til at det generelle vernnivået for sjøfolk i henhold til Unionens sosialrett på de områdene der dette direktivet får anvendelse, senkes i forhold til den eksisterende situasjonen i hver medlemsstat. Dersom vedkommende myndighet i havnestaten under gjennomføringen av slike tiltak blir klar over et åpenbart brudd på unionsretten om bord på fartøyer som seiler under en medlemsstats flagg, skal den i samsvar med nasjonal rett og praksis straks underrette enhver annen relevant vedkommende myndighet, slik at det ved behov kan treffes ytterligere tiltak.»

3) I artikkel 8 utgår nr. 4.

4) I artikkel 10 skal nr. 3 lyde:

«3. Kommisjonen skal gis gjennomføringsmyndighet til å gjennomføre en metode for vurdering av generiske risikoparametere særlig knyttet til flaggstatskriteriene og kriteriene for rederienes prestasjonsnivå. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 31 nr. 3.»

5) I artikkel 14 skal nr. 4 lyde:

«4. Omfanget av den utvidede inspeksjonen, herunder de risikoområdene som skal inngå, er angitt i vedlegg VII. Kommisjonen kan vedta detaljerte tiltak for å sikre enhetlige vilkår for anvendelsen av vedlegg VII. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 31 nr. 3.»

6) I artikkel 15 skal nr. 4 lyde:

«4. Kommisjonen kan vedta detaljerte tiltak for å sikre enhetlig anvendelse av framgangsmåtene omhandlet i nr. 1 og sikkerhetskontrollene omhandlet i nr. 2 i denne artikkelen. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 31 nr. 3.»

7) I artikkel 17 skal nye ledd lyde:

«Dersom det ved en mer detaljert inspeksjon blir funnet at arbeids- og levevilkårene på fartøyet ikke oppfyller kravene i MLC 2006, skal inspektøren umiddelbart underrette skipsføreren om manglene og om tidsfristene for å avhjelpe dem.

Dersom inspektøren anser manglene for å være vesentlige, eller dersom de vedrører en mulig klage i henhold til nr. 19 i del A av vedlegg V, skal inspektøren også underrette de berørte arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene i medlemsstaten der inspeksjonen foretas, om manglene, og kan

a) underrette en representant for flaggstaten,

b) gi de relevante opplysningene til vedkommende myndigheter i neste anløpshavn.

I saker som vedrører MLC 2006, skal medlemsstaten der inspeksjonen foretas, ha rett til å oversende en kopi av inspektørens rapport, som skal ledsages av et eventuelt svar som er mottatt fra vedkommende myndigheter i flaggstaten innen den fastsatte tidsfristen, til generaldirektøren for Den internasjonale arbeidsorganisasjon, slik at det kan treffes tiltak som anses egnede og hensiktsmessige for å sikre at disse opplysningene registreres og gjøres kjent for parter som kan ha interesse av å utnytte relevante rettsveier.»

8) I artikkel 18 skal fjerde ledd lyde:

«Klagerens identitet skal ikke avsløres for det aktuelle fartøyets fører eller reder. Inspektøren skal treffe hensiktsmessige tiltak for å sikre fortrolighet i forbindelse med klager framsatt av sjøfolk, herunder sikre at samtaler med sjøfolk behandles fortrolig.»

9) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 18a

Framgangsmåte for behandling av klager i land i henhold til MLC 2006

1. En klage fra en sjømann som hevder at kravene i MLC 2006 (herunder sjøfolks rettigheter) ikke er overholdt, kan framsettes til en inspektør i en havn som sjømannens fartøy har anløpt. I slike tilfeller skal inspektøren foreta en innledende undersøkelse.

2. Dersom det er hensiktsmessig på bakgrunn av klagens art, skal den innledende undersøkelsen omfatte vurdering av om framgangsmåten for klager om bord som er fastsatt i regel 5.1.5 i MLC 2006, er fulgt. Inspektøren kan også foreta en mer detaljert inspeksjon i samsvar med artikkel 13 i dette direktivet.

3. Dersom det er hensiktsmessig, skal inspektøren sørge for at klagen blir løst om bord på fartøyet.

4. Dersom undersøkelsen eller inspeksjonen avdekker manglende samsvar som faller inn under artikkel 19, får den artikkelen anvendelse.

5. Dersom nr. 4 ikke får anvendelse, og en klage fra en sjømann som gjelder forhold omfattet av MLC 2006, ikke er blitt løst om bord på fartøyet, skal inspektøren umiddelbart underrette flaggstaten og anmode om at flaggstaten innen en fastsatt tidsfrist gir råd og framlegger en handlingsplan for korrigerende. En rapport om enhver inspeksjon som er utført, skal overføres elektronisk til inspeksjonsdatabasen omhandlet i artikkel 24.

6. Dersom klagen ikke er blitt løst etter at det er truffet tiltak i samsvar med nr. 5, skal havnestaten oversende en kopi av inspektørens rapport til generaldirektøren for Den internasjonale arbeidsorganisasjon. Rapporten skal ledsages av et eventuelt svar fra vedkommende myndighet i flaggstaten som er mottatt innen den fastsatte tidsfristen. De berørte arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene i medlemsstaten skal underrettes tilsvarende. I tillegg skal havnestaten regelmessig oversende statistikk og opplysninger om saker som er løst, til generaldirektøren for Den internasjonale arbeidsorganisasjon.

Formålet med slik underretning er at det på grunnlag av tiltak som anses egnede og hensiktsmessige, kan føres et register over slike opplysninger som gjøres tilgjengelig for parter, herunder arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner, som kan ha interesse av å utnytte relevante rettsveier.

7. For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av denne artikkelen skal Kommissjonen gis gjennomføringsmyndighet når det gjelder fastsettelse av et harmonisert elektronisk format og en framgangsmåte for rapportering av oppfølgingstiltak truffet av medlemsstatene. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 31 nr. 3.

8. Denne artikkel berører ikke artikkel 18. Artikkel 18 nr. 4 får også anvendelse på klager som gjelder forhold omfattet av MLC 2006.»

10) I artikkel 19 gjøres følgende endringer:

a) Nytt nummer skal lyde:

«2a. Når det gjelder arbeids- og levevilkår om bord som klart utgjør en fare for sjøfolks helse, miljø eller sikkerhet, eller mangler som utgjør en alvorlig eller gjentatt overtredelse av kravene i MLC 2006 (herunder sjøfolks rettigheter), skal vedkommende myndighet i havnestaten der fartøyet inspiseres, sikre at fartøyet blir holdt tilbake, eller at operasjonen som manglene er blitt avdekket i forbindelse med, blir stanset.

Pålegget om tilbakeholding eller driftsforbud skal ikke oppheves før disse manglene er rettet opp, eller vedkommende myndighet har godkjent en handlingsplan for å rette opp manglene, og er overbevist om at planen vil bli gjennomført raskt. Før en handlingsplan godtas, kan inspektøren rådføre seg med flaggstaten.»

b) Nr. 6 skal lyde:

«6. Ved tilbakeholding skal vedkommende myndighet umiddelbart underrette, skriftlig og med inspeksjonsrapporten vedlagt, flaggstatens myndighet, eller

dersom dette ikke er mulig, konsulen, eller i dennes fravær, nærmeste diplomatiske representant for nevnte stat, om alle forhold som gjorde inngrepet nødvendig. Dessuten skal inspektører som er utpekt, eller anerkjente organisasjoner som er ansvarlige for å utstede klassesertifikater eller påbudte sertifikater i samsvar med konvensjonene, også underrettes dersom det er relevant. Dersom et fartøy hindres i å seile som følge av alvorlige eller gjentatte brudd på kravene i MLC 2006 (herunder sjøfolks rettigheter), eller som følge av at arbeids- og levevilkårene om bord klart utgjør en fare for sjøfolks helse, miljø eller sikkerhet, skal vedkommende myndighet straks underrette flaggstaten om dette og be en representant for flaggstaten om å være til stede om mulig, og be flaggstaten svare innen en fastsatt tidsfrist. Vedkommende myndighet skal også straks underrette de berørte arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene i havnestaten der inspeksjonen ble foretatt.»

11) I artikkel 23 skal nr. 5 lyde:

«5. Kommissjonen skal gis gjennomføringsmyndighet til å iverksette tiltak for gjennomføring av denne artikkelen, herunder harmoniserte framgangsmåter for losers og havnemyndigheters eller -organers rapportering av åpenbare mangler og av oppfølgingstiltak truffet av medlemsstatene. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 31 nr. 3.»

12) I artikkel 27 skal annet ledd lyde:

Kommissjonen skal gis gjennomføringsmyndighet til å fastsette de detaljerte ordningene for offentliggjøring av opplysningene omhandlet i første ledd, kriteriene for innsamling av de relevante dataene samt oppdateringsfrekvensen. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 31 nr. 3.»

13) Nye artikler skal lyde:

«Artikkel 30a

Delegerte rettsakter

Kommissjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 30b om endring av vedlegg VI for å tilføye ytterligere instruksjoner for havnestatskontroll som vedtas av organisasjonen for Paris-konvensjonen, til listen i nevnte vedlegg.

Artikkel 30b

Utøvelse av delegert myndighet

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommissjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkelen.

2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter nevnt i artikkel 30a skal gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 20. august 2013. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om delegeringen av myndighet senest ni måneder før utløpet av femårsperioden. Delegeringen av myndighet skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.

3. Delegeringen av myndighet som nevnt i artikkel 30a kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegeringen av myndighet som er angitt i beslutningen, opphører å gjelde. Den får virkning dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*, eller på et senere tidspunkt som er angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av eventuelle delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.

4. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.

5. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 30a skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen har underrettet Kommisjonen om at de ikke akter å gjøre innsigelse. Nevnte frist skal forlenges med to måneder etter initiativ fra Europaparlamentet og Rådet.»

14) Artikkel 31 skal lyde:

«*Artikkel 31*

Komité

1. Kommisjonen skal bistås av Komiteen for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip (COSS), nedsatt ved artikkel 3 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002(*). Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Dersom Komiteen ikke avgir noen uttalelse om et utkast til gjennomføringsrettsakt som skal vedtas i samsvar med henholdsvis artikkel 10 nr. 3, artikkel 23 nr. 5 og artikkel 27 annet ledd, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.»

(*) EFT L 324 av 29.11.2002, s. 1.

15) Artikkel 32 utgår.

16) Artikkel 33 skal lyde:

«*Artikkel 33*

Gjennomføringsregler

Komisjonen skal i forbindelse med utarbeidningen av gjennomføringsreglene nevnt i artikkel 10 nr. 3, artikkel 14 nr. 4, artikkel 15 nr. 4, artikkel 18a nr. 7, artikkel 23 nr. 5 og artikkel 27 etter framgangsmåtene fastsatt i artikkel 31 nr. 3, særlig sikre at disse reglene tar hensyn til den sakkunnskapen og erfaringen som er oppnådd gjennom inspeksjonssystemet i Unionen, og bygger på sakkunnskapen fra Paris-memorandumet.»

17) I vedlegg I del II nr. 2B gjøres følgende endringer:

a) Femte strekpunkt skal lyde:

«— Fartøyer som har vært gjenstand for en rapport eller klage, herunder en klage i land, fra skipsføreren, et besetningsmedlem eller en person eller organisasjon som har en rettmessig interesse i fartøyets sikkerhet under seiling, arbeids- og levevilkårene om bord eller hindring av forurensning, med mindre den berørte medlemsstaten anser rapporten eller klagen for å være klart ubegrunnet.»

b) Nytt strekpunkt skal lyde:

«— Fartøyer for hvilke det er avtalt en handlingsplan for å utbedre mangler som omhandlet i artikkel 19 nr. 2a, men der gjennomføringen av denne planen ikke er blitt kontrollert av en inspektør.»

18) I vedlegg IV gjøres følgende endringer:

a) Nr. 14, 15 og 16 skal lyde:

«14. Legeattester (se MLC 2006)

15. Oversikt over arbeidstidsordninger om bord (se MLC 2006 og STCW 78/95)

16. Registre over arbeids- og hviletid for sjøfolk (se MLC 2006)»

b) Nye numre skal lyde:

«45. Sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs

46. Samsvarserklæring for arbeids- og levevilkår til sjøs, del I og II

47. Internasjonalt sertifikat for grohemmende systemer

48. Sertifikat om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for erstatningsansvar for oljesølskade»

19) I vedlegg V del A skal nye numre lyde:

- «16. Dokumentene som kreves i henhold til MLC 2006, blir ikke framlagt eller ført, eller er ikke korrekt ført, eller dokumentene som framlegges, omfatter ikke opplysningene som kreves i MLC 2006, eller er ugyldige på annen måte.
17. Arbeids- og levedilkårene på fartøyet er ikke i samsvar med kravene i MLC 2006.
18. Det er rimelig grunn til å tro at fartøyet har skiftet flagg med for å unngå å måtte etterleve MLC 2006.
19. Det foreligger en klage der det påstås at bestemte arbeids- og levedilkår på fartøyet ikke er i samsvar med kravene i MLC 2006.»

20) I vedlegg X nr. 3.10 gjøres følgende endringer:

a) Overskriften skal lyde:

«Områder som er relevante for MLC 2006»

b) Nye numre skal lyde:

- «8. Forholdene om bord er åpenbart farlige for sjøfolks helse eller sikkerhet.
9. Det manglende samsvaret utgjør et alvorlig eller gjentatt brudd på kravene i MLC 2006 (herunder sjøfolks rettigheter) knyttet til sjøfolks arbeids- og levedilkår på fartøyet, som fastsatt i fartøyets sertifikat for arbeids- og levedilkår til sjøs og samsvarserklæring for arbeids- og levedilkår til sjøs.»

Artikkel 2

Innarbeiding i nasjonal rett

1. Medlemsstatene skal innen 21. november 2014 sette i kraft de lovene og forskriftene som er nødvendige for å etterkomme dette direktivet. De skal umiddelbart oversende Kommissjonen teksten til disse bestemmelsene. Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktivet, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommissjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelsene som de vedtar på det området dette direktivet omhandler.

Artikkel 3

Ikrafttredelse

Dette direktivet trer i kraft 20. august 2013, samme dag som MLC 2006 trer i kraft.

Artikkel 4

Mottakere

Dette direktivet er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel 12. august 2013.

For Europaparlamentet

M. SCHULZ

President

For Rådet

L. LINKEVIČIUS

Formann