



EUROPÄISCHE UNION

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

DER RAT

Brüssel, den 10. Juli 2013
(OR. en)

2012/0062 (COD)

PE-CONS 24/13

MAR 50
TRANS 189
SOC 282
CODEC 928

GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE

Betr.: RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle

RICHTLINIE 2013/.../EU
DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom

zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren²,

¹ ABl. C 299 vom 4.10.2012, S. 153.

² Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 2. Juli 2013 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Internationale Arbeitsorganisation (ILO) hat am 23. Februar 2006 das Seearbeitsübereinkommen von 2006 (MLC 2006) angenommen, um ein einziges, in sich schlüssiges Instrument zu schaffen, das so weit wie möglich alle aktuellen Normen der bestehenden internationalen Seearbeitsübereinkommen und -empfehlungen sowie die grundlegenden, in anderen internationalen Arbeitsübereinkommen enthaltenen Prinzipien umfasst.
- (2) Mit der Entscheidung 2007/431/EG des Rates¹ wurden die Mitgliedstaaten ermächtigt, MLC 2006 im Interesse der Europäischen Gemeinschaft zu ratifizieren. Die Mitgliedstaaten sollten dies daher so bald wie möglich tun.
- (3) Die Mitgliedstaaten sollten sich bei der Durchführung der Hafenstaatkontrolle gemäß der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle² nach Kräften bemühen, in Bezug auf Sachverhalte, die von Bestimmungen von Übereinkommen erfasst werden, die sie noch nicht ratifiziert haben und in denen vorgesehen ist, dass jedes Schiff, das sich im Hafen eines anderen Vertragsstaates/einer anderen Vertragspartei befindet, der Kontrolle durch einen ordnungsgemäß ermächtigten Beauftragten unterliegt, die in diesen Übereinkommen vorgesehenen Verfahren und Praktiken einzuhalten, und sie sollten daher von Berichterstattungen im Zusammenhang mit der Hafenstaatkontrolle an die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und/oder die ILO absehen. Mitgliedstaaten, die ein von der Richtlinie 2009/16/EG erfasstes internationales Übereinkommen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens noch nicht ratifiziert haben, sollten sich nach Kräften bemühen, an Bord ihrer Schiffe für gleichartige Bedingungen im Einklang mit den Anforderungen dieses Übereinkommens zu sorgen.

¹ ABl. L 161 vom 22.6.2007, S. 63.

² ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

- (4) Um sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten sowohl bei der Durchführung der Flaggenstaat- wie auch der Hafenstaatkontrolle einen harmonisierten Ansatz zur wirksamen Durchsetzung internationaler Normen verfolgen, und um Reibungen zwischen internationalem Recht und Unionsrecht zu vermeiden, sollten die Mitgliedstaaten anstreben, die Übereinkommen zu dem Zeitpunkt zu ratifizieren, zu dem sie in Kraft treten, oder zumindest diejenigen Teile davon, die in die Zuständigkeit der Union fallen.
- (5) MLC 2006 legt Arbeitsnormen im Seeverkehr fest, die für alle Seeleute gelten, unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit und der Flagge der Schiffe, auf denen sie arbeiten.
- (6) Für die Zwecke der Richtlinie 2009/16/EG ist es vorzugswürdig, die Begriffe "Seeleute" und "Besatzung" nicht zu definieren, sondern von Fall zu Fall so auszulegen, wie sie in den einschlägigen internationalen Übereinkommen jeweils definiert oder ausgelegt werden. Insbesondere für Sachverhalte, die sich auf die Durchsetzung von MLC 2006 beziehen, sollte der Begriff "Besatzung" so verstanden werden, dass er sich auf den Begriff "Seeleute" gemäß der Definition von MLC 2006 bezieht.
- (7) Für sämtliche von dieser Richtlinie erfassten Sachverhalte, die sich – auch in Bezug auf Schiffe, für die der Internationale Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs nicht gilt – auf die Durchsetzung von MLC 2006 beziehen, sollten Bezugnahmen in der Richtlinie 2009/16/EG auf "Unternehmen" als Bezugnahmen auf "Reeder", wie in der einschlägigen Bestimmung von MLC 2006 definiert, verstanden werden, da die letztgenannte Definition für die speziellen Anforderungen von MLC 2006 besser geeignet ist.

- (8) Ein wesentlicher Teil der Normen von MLC 2006 wurde durch die Richtlinie 2009/13/EG des Rates vom 16. Februar 2009 zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006¹ und die Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union FST) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten² in das Unionsrecht aufgenommen. Diejenigen Normen von MLC 2006, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/13/EG oder der Richtlinie 1999/63/EG fallen, sind von den Mitgliedstaaten diesen Richtlinien entsprechend umzusetzen.
- (9) Grundsätzlich sollten die Maßnahmen, die zur Durchführung dieser Richtlinie angenommen werden, den Mitgliedstaaten unter keinen Umständen einen Grund dafür liefern, das in den geltenden Sozialvorschriften der Union festgelegte allgemeine Schutzniveau für Seeleute auf Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, zu senken.
- (10) In MLC 2006 sind Bestimmungen zur Durchsetzung vorgesehen, in denen die Verantwortlichkeiten der Staaten definiert sind, die Kontrollpflichten des Hafenstaates wahrnehmen. Zur Gewährleistung der Sicherheit und Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, auf allen Schiffen, die ihre Häfen oder Ankerplätze anlaufen, die Einhaltung der Bestimmungen von MLC 2006 zu überprüfen, unabhängig von dem Staat, dessen Flagge sie führen.

¹ ABl. L 124 vom 20.5.2009, S. 30.

² ABl. L 167 vom 2.7.1999, S. 33.

- (11) Die Hafenstaatkontrolle ist in der Richtlinie 2009/16/EG, geregelt; in jener Richtlinie sollte MLC 2006 zusammen mit den Übereinkommen aufgeführt werden, deren Umsetzung in von den Behörden der Mitgliedstaaten in ihren Häfen überprüft wird.
- (12) Bei der Durchführung der Hafenstaatkontrolle gemäß der Richtlinie 2009/16/EG sollten die Mitgliedstaaten den Bestimmungen von MLC 2006 Rechnung tragen, wonach das Seearbeitszeugnis und die Seearbeits-Konformitätserklärung als Anscheinsbeweis für die Übereinstimmung mit den Anforderungen von MLC 2006 anzuerkennen sind.
- (13) Das Unionsrecht sollten außerdem den in MLC 2006 festgelegten Verfahren zur Beilegung von Beschwerden an Land in Bezug auf die in MLC 2006 geregelten Inhalte Rechnung tragen.

- (14) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2009/16/EG sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Die Kommission sollte befugt sein, Durchführungsrechtsakte hinsichtlich der Einführung einer Methodik zur Prüfung allgemeiner Risikoparameter insbesondere bezüglich der Flaggenstaat.Kriterien und der Kriterien für die Leistung des Unternehmens, hinsichtlich der Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für den Umfang der erweiterten Überprüfung von Schiffen einschließlich der zu erfassenden Risikobereiche, hinsichtlich der einheitlichen Anwendung der Verfahren für die Kontrolle und Sicherheitskontrolle von Schiffen, hinsichtlich der Festlegung eines harmonisierten elektronischen Formats zur Meldung von Beschwerden im Zusammenhang mit MLC 2006, zur Annahme von harmonisierten Verfahren für die Meldung offensichtlicher Auffälligkeiten durch Lotsen und Hafenbehörden oder -stellen und für die Meldung der von dne Mitgliedstaaten getroffenen Folgemaßnahmen sowie hinsichtlich der Festlegung der Einzelheiten der Veröffentlichung von Informationen über Unternehmen mit niedriger und sehr niedriger Leistung, der Kriterien für die Aggregierung der relevanten Daten und der Häufigkeit von Aktualisierungen zu erlassen.. Dies ist ein hoch technisches Vorgehen, das entsprechend den in der genannten Richtlinie festgelegten Grundsätzen und Kriterien erfolgen muss. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren¹, ausgeübt werden.

¹ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

- (15) Durchführungsrechtsakte im Zusammenhang mit der Methodik zur Prüfung allgemeiner Risikoparameter, insbesondere hinsichtlich der Flaggenstaat-Kriterien und der Kriterien für die Leistung des Unternehmens, mit den Berichten von Lotsen und Hafenbehörden oder -stellen, einschließlich harmonisierter Verfahren für die Meldung offensichtlicher Auffälligkeiten durch Lotsen und Hafenbehörden oder -stellen und für die Meldung der von den Mitgliedstaaten getroffenen Folgemaßnahmen, sowie der Einzelheiten der Veröffentlichung von Informationen über Unternehmen mit geringer oder sehr geringer Leistung sollten von der Kommission nicht erlassen werden, wenn der in dieser Richtlinie genannte Ausschuss zu dem von der Kommission vorgelegten Entwurf des entsprechenden Durchführungsrechtsakts keine Stellungnahme abgibt.
- (16) Beim Erlass von Durchführungsbestimmungen sollte die Kommission insbesondere dem Fachwissen und der Erfahrung Rechnung tragen, die durch das Überprüfungssystem in der Union gewonnen wurden, und sie sollte sich auf das Fachwissen der am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichneten Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (im Folgenden "Pariser Vereinbarung") in ihrer jeweils geltenden Fassung stützen.
- (17) Die Durchführungsbestimmungen, einschließlich der Bezugnahmen auf die Anweisungen ("instructions") und Leitlinien ("guidelines") der Pariser Vereinbarung, sollten die Besichtigter oder zuständigen Behörden in ihrer fachlichen Beurteilung und die in der Richtlinie 2009/16/EG vorgesehene Flexibilität nicht beeinträchtigen.
- (18) Die in der Richtlinie 2009/16/EG genannte Überprüfungsdatenbank sollte entsprechend den durch die vorliegende Richtlinie eingeführten Änderungen oder den im Rahmen der Pariser Vereinbarung angenommenen Änderungen angepasst und weiterentwickelt werden.

- (19) Mit der Pariser Vereinbarung soll durch ein harmonisiertes System von Hafenstaatkontrollen, das eine koordinierte Überprüfung von Schiffen umfasst, die Häfen in der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region, einschließlich der Häfen der Mitgliedstaaten, anlaufen, der Betrieb von Schiffen unterbunden werden, die die Bestimmungen nicht erfüllen. Durch diese Überprüfungen soll verifiziert werden, ob die Schiffe die internationalen Normen der Schiffssicherheit, der Gefahrenabwehr sowie des Umweltschutzes erfüllen und ob Besatzungsmitglieder im Einklang mit den geltenden internationalen Übereinkommen angemessene Lebens- und Arbeitsbedingungen haben. Bei der Durchführung von Überprüfungen und bei Bezugnahmen auf die Anweisungen und Leitlinien der Pariser Vereinbarung sollte berücksichtigt werden, dass diese Anweisungen und Leitlinien ausgearbeitet und angenommen wurden, um für Kohärenz zu sorgen und Leitvorgaben für die Überprüfungen im Hinblick darauf zu erteilen, eine größtmögliche Annäherung zu erleichtern.
- (20) Die Überprüfung der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute an Bord sowie ihrer Ausbildung und Befähigung, um zu verifizieren, dass diese den Anforderungen von MLC 2006 entsprechen, setzt voraus, dass die Besichtigter über das hierzu erforderliche Ausbildungsniveau verfügen. Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und die Mitgliedstaaten sollten sich für die Ausbildung von Besichtigern für die Zwecke der Prüfung der Einhaltung von MLC 2006 einsetzen.

- (21) Damit die Kommission die einschlägigen Verfahren zügig aktualisieren und so zur Schaffung gleicher Ausgangsbedingungen in der Schifffahrtsbranche beitragen kann, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte in Bezug auf Änderungen des Anhangs VI der Richtlinie 2009/16/EG, der die Liste der im Rahmen der Pariser Vereinbarung verabschiedeten Anweisungen enthält, zu erlassen damit die Verfahren im Gebiet der Mitgliedstaaten anwendbar und durchsetzbar sind, den auf internationaler Ebene vereinbarten Verfahren entsprechen und mit den einschlägigen Übereinkommen im Einklang stehen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (22) Da die Ziele dieser Richtlinie auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, und daher wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (23) Die Richtlinie 2009/16/EG sollte deshalb entsprechend geändert werden.

- (24) MLC 2006 tritt nach seinem Artikel VIII 12 Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die Ratifizierung von mindestens dreißig Mitgliedern der ILO eingetragen worden ist, die zusammen über eine Bruttoreaumzahl von mindestens dreiunddreißig Prozent der Welthandelsflotte verfügen. Diese Voraussetzung wurde am 20. August 2012 erfüllt, sodass MLC 2006 am 20. August 2013 in Kraft tritt.
- (25) Diese Richtlinie sollte zum gleichen Zeitpunkt in Kraft treten wie MLC 2006 —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1
Änderungen der Richtlinie 2009/16/EG

Die Richtlinie 2009/16/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe g wird gestrichen;

ii) folgende Buchstaben werden angefügt:

"i) das Seearbeitsübereinkommen von 2006 (MLC 2006),

j) das Internationale Übereinkommen über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für schädliche Bewuchsschutzsysteme von Schiffen von 2001 (AFS 2001),

k) das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung von 2001 (Bunkeröl-Übereinkommen 2001);";

b) die folgenden Nummern werden angefügt:

"23. 'Seearbeitszeugnis' das in Regel 5.1.3 von MLC 2006 genannte Zeugnis;

24. 'Seearbeits-Konformitätserklärung' die in Regel 5.1.3 von MLC 2006 genannte Erklärung.".

c) Folgender Absatz wird angefügt:

"Alle Verweise in dieser Richtlinie auf die Übereinkommen, internationalen Codes und Entschließungen, einschließlich für Zeugnisse und andere Dokumente, sind als Verweise auf diese Übereinkommen, internationalen Codes und Entschließungen in ihrer jeweils geltenden Fassung zu verstehen.".

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

"(3) Bei der Überprüfung eines Schiffes, das die Flagge eines Staates führt, der nicht Vertragspartei eines Übereinkommens ist, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass diesem Schiff und seiner Besatzung keine günstigere Behandlung gewährt wird als einem Schiff unter der Flagge eines Staates, der Vertragspartei jenes Übereinkommens ist. Solche Schiffe werden einer gründlicheren Überprüfung im Einklang mit den in der Pariser Vereinbarung festgelegten Verfahren unterzogen.";

b) folgender Absatz wird angefügt:

"(5) Die Maßnahmen, die zur Umsetzung dieser Richtlinie angenommen werden, führen nicht dazu, dass das im geltenden Sozialrecht der Union festgelegte allgemeine Schutzniveau für Seeleute in den unter diese Richtlinie fallenden Bereichen gegenüber dem in den Mitgliedstaaten bereits bestehenden Schutzniveau gesenkt wird. Erhält die zuständige Behörde des Hafenstaates bei der Durchführung dieser Maßnahmen Kenntnis von einem eindeutigen Verstoß gegen das Unionsrecht an Bord von Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, so unterrichtet diese Behörde gemäß dem nationalen Recht und den nationalen Verfahren unverzüglich alle anderen betroffenen zuständigen Behörden, so dass gegebenenfalls weitere Maßnahmen ergriffen werden können."

3. In Artikel 8 wird Absatz 4 gestrichen.

4. Artikel 10 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

"(3) Der Kommission werden Durchführungsbefugnisse hinsichtlich der Einführung einer Methodik zur Prüfung allgemeiner Risikoparameter übertragen, die insbesondere die Flaggenstaat-Kriterien und die Kriterien für die Leistung des Unternehmens betreffen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 31 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen."

5. Artikel 14 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

"(4) Der Umfang einer erweiterten Überprüfung einschließlich der zu erfassenden Risikobereiche ist in Anhang VII dargelegt. Die Kommission kann detaillierte Maßnahmen erlassen, um einheitliche Bedingungen für die Anwendung des Anhangs VII zu gewährleisten. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 31 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen."

6. Artikel 15 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

"(4) Die Kommission kann detaillierte Maßnahmen erlassen, um eine einheitliche Anwendung der Verfahren gemäß Absatz 1 und der Sicherheitskontrollen gemäß Absatz 2 zu gewährleisten. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 31 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen."

7. In Artikel 17 werden folgende Absätze angefügt:

"Wird nach einer gründlicheren Überprüfung festgestellt, dass die Lebens- und Arbeitsbedingungen auf dem Schiff nicht den Anforderungen von MLC 2006 entsprechen, so meldet der Besichtigter die Mängel zusammen mit den erforderlichen Fristen für ihre Behebung unverzüglich dem Kapitän des Schiffes.

Sind diese Mängel nach Ansicht des Besichtigers gravierend oder stehen sie im Zusammenhang mit einer eventuellen Beschwerde gemäß Anhang V Teil A Nummer 19, so meldet der Besichtigter die Mängel auch an die in Frage kommenden Verbände der Seeleute und der Reeder in dem Mitgliedstaat, in dem die Überprüfung vorgenommen wird, und er kann

- a) einen Vertreter des Flaggenstaats benachrichtigen,
- b) den zuständigen Behörden des nächsten Anlaufhafens die relevanten Informationen zukommen lassen.

Bei Fragen im Zusammenhang mit MLC 2006 ist der Mitgliedstaat, in dem die Überprüfung vorgenommen wird, berechtigt, dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamts eine Kopie des Berichts des Besichtigers unter Beifügung etwaiger Antworten, die die zuständigen Behörden des Flaggenstaats innerhalb der vorgeschriebenen Fristen gegeben haben, im Hinblick auf ein Tätigwerden zu übermitteln, das geeignet und geboten erscheint, um sicherzustellen, dass solche Informationen gespeichert und denjenigen Parteien zur Kenntnis gebracht werden, die möglicherweise ein Interesse daran haben, von den einschlägigen Rechtsbehelfen Gebrauch zu machen."

8. Artikel 18 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

"Die Identität des Beschwerdeführers wird dem Kapitän und dem Eigner des betreffenden Schiffes nicht mitgeteilt. Der Besichtiger ergreift geeignete Maßnahmen, um die Vertraulichkeit der Beschwerden von Seeleuten zu wahren, einschließlich der Sicherstellung der Vertraulichkeit während der Befragungen von Seeleuten."

9. Folgender Artikel wird eingefügt:

"Artikel 18a

Verfahren im Rahmen von MLC 2006 zur Beilegung von Beschwerden an Land

- (1) Eine Beschwerde eines Seemanns, in der eine Verletzung der Anforderungen von MLC 2006 (einschließlich der Rechte von Seeleuten) behauptet wird, kann einem Besichtiger in dem Hafen gemeldet werden, den das Schiff dieses Seemanns angelaufen hat. In solchen Fällen führt der Besichtiger eine erste Untersuchung durch.
- (2) Gegebenenfalls wird im Rahmen der ersten Untersuchung aufgrund der Art der Beschwerde unter anderem geprüft, ob die nach der Regel 5.1.5 von MLC 2006 vorgesehenen Beschwerdeverfahren an Bord eingehalten wurden. Der Besichtiger kann auch eine gründlichere Überprüfung gemäß Artikel 13 der vorliegenden Richtlinie durchführen.

- (3) Der Besichtigter bemüht sich gegebenenfalls um eine Beilegung der Beschwerde an Bord des Schiffes.
- (4) Ergibt die Untersuchung oder Überprüfung, dass eine Nichterfüllung der Anforderungen vorliegt, die in den Anwendungsbereich von Artikel 19 fällt, so gilt der genannte Artikel.
- (5) Kommt Absatz 4 nicht zur Anwendung und konnte eine Beschwerde eines Seemanns in Bezug auf Angelegenheiten, die in MLC 2006 geregelt sind, nicht an Bord beigelegt werden, so benachrichtigt der Besichtigter unverzüglich den Flaggenstaat und bemüht sich darum, dass ihm der Flaggenstaat innerhalb einer vorgeschriebenen Frist Ratschläge und einen Aktionsplan mit Abhilfemaßnahmen übermittelt. Über jegliche durchgeführte Überprüfung ist auf elektronischem Wege ein Bericht an die in Artikel 24 genannte Überprüfungsdatenbank zu übermitteln.
- (6) Konnte die Beschwerde mit Hilfe der nach Absatz 5 ergriffenen Maßnahmen nicht beigelegt werden, so übermittelt der Hafenstaat dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamts eine Kopie des Berichts des Besichtigers unter Beifügung etwaiger Antworten, die die zuständige Behörde des Flaggenstaats innerhalb der vorgeschriebenen Fristen gegeben hat. Die in Frage kommenden Verbände der Seeleute und Reeder im Hafenstaat werden in gleicher Weise unterrichtet. Darüber hinaus übermittelt der Hafenstaat dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamts regelmäßig Statistiken und Informationen über Beschwerden, die beigelegt wurden.

Diese Übermittlungen dienen dazu, dass auf Grundlage eines als geeignet und geboten erscheinenden Tätigwerdens Aufzeichnungen über solche Informationen geführt werden und den Parteien, einschließlich der Verbände der Seeleute und Reeder, zur Kenntnis gebracht werden, die möglicherweise ein Interesse daran haben, von den einschlägigen Rechtsmitteln Gebrauch zu machen.

- (7) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieses Artikels werden der Kommission Durchführungsbefugnisse hinsichtlich der Festlegung eines harmonisierten elektronischen Formats und Verfahrens zur Meldung der von den Mitgliedstaaten getroffenen Folgemaßnahmen übertragen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 31 Absatz 3 erlassen.
- (8) Dieser Artikel lässt Artikel 18 unberührt. Artikel 18 Absatz 4 gilt auch für Beschwerden in Bezug auf Angelegenheiten, die von MLC 2006 erfasst sind."

10. Artikel 19 wird wie folgt geändert:

- a) Folgender Absatz wird eingefügt:

"(2a) Im Falle von Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, die Gesundheit oder den Schutz der Seeleute darstellen, oder im Falle von Mängeln, die eine schwere oder wiederholte Verletzung der Anforderungen von MLC 2006 (einschließlich der Rechte von Seeleuten) darstellen, sorgt die zuständige Behörde des Hafenstaates, in dem das Schiff überprüft wird, dafür, dass das Schiff festgehalten oder der Betrieb, bei dem die Mängel festgestellt werden, eingestellt wird.

Die Anordnung des Festhaltens oder der Einstellung des Betriebs wird erst aufgehoben, wenn diese Mängel beseitigt wurden oder wenn die zuständige Behörde einem Aktionsplan zur Beseitigung dieser Mängel zugestimmt hat und der Überzeugung ist, dass dieser Plan zügig durchgeführt werden wird. Der Besichtigter kann den Flaggenstaat konsultieren, bevor er einem Aktionsplan zustimmt.";

b) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

"(6) Wird das Schiff festgehalten, so unterrichtet die zuständige Behörde die Verwaltung des Flaggenstaats, oder, wenn dies nicht möglich ist, den Konsul oder, falls keine konsularische Vertretung erreichbar ist, die nächstgelegene diplomatische Vertretung dieses Staates unverzüglich schriftlich und unter Beifügung des Prüfungsberichts über alle Umstände, aufgrund derer das Eingreifen für erforderlich gehalten wurde. Zusätzlich werden gegebenenfalls die bestellten Besichtigter oder anerkannten Organisationen, die für die Ausstellung der Klassifikationszertifikate oder der vorgeschriebenen Zeugnisse gemäß den Übereinkommen verantwortlich sind, benachrichtigt. Wird darüber hinaus ein Schiff infolge einer schweren oder wiederholten Verletzung der Anforderungen von MLC 2006 (einschließlich der Rechte der Seeleute) oder infolge von Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, die Gesundheit und den Schutz der Seeleute darstellen, am Auslaufen gehindert, so benachrichtigt die zuständige Behörde umgehend den Flaggenstaat und ersucht – sofern möglich – um die Anwesenheit eines Vertreters des Flaggenstaats, wobei der Flaggenstaat aufgefordert wird, innerhalb einer vorgegebenen Frist zu antworten. Die zuständige Behörde unterrichtet auch umgehend die in Frage kommenden Verbände der Seeleute und Reeder in dem Hafenstaat, in dem die Überprüfung vorgenommen wurde."

11. Artikel 23 Absatz 5 erhält folgende Fassung:

"(5) Der Kommission werden hinsichtlich der Annahme von Maßnahmen zur Umsetzung dieses Artikels, einschließlich harmonisierter Verfahren für die Meldung offensichtlicher Auffälligkeiten durch Lotsen und Hafenbehörden oder -stellen und für die Meldung der von den Mitgliedstaaten getroffenen Folgemaßnahmen, Durchführungsbefugnisse übertragen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 31 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen."

12. Artikel 27 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"Der Kommission werden hinsichtlich der Festlegung der Einzelheiten der Veröffentlichung der in Absatz 1 genannten Informationen, der Kriterien für die Aggregation der relevanten Daten und der Häufigkeit von Aktualisierungen Durchführungsbefugnisse übertragen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 31 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen."

13. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

"Artikel 30a

Delegierte Rechtsakte

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 30b in Bezug auf Änderungen des Anhangs VI delegierte Rechtsakte zu erlassen, um der Liste in diesem Anhang weitere Anweisungen ("instructions") in Bezug auf die Hafenstaatkontrolle hinzuzufügen, die von der Organisation der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle angenommen wurden.

Artikel 30b

Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 30a wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem ...^{*} übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solcher Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 30a kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

^{*} ABl.: Bitte Datum einfügen: Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

- (5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 30a erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert."

14. Artikel 31 erhält folgende Fassung:

"Artikel 31

Ausschuss

- (1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS), der durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates* eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Gibt der Ausschuss zu dem Entwurf eines gemäß Artikel 10 Absatz 3, Artikel 23 Absatz 5 und Artikel 27 Absatz 2 zu erlassenden Durchführungsrechtsakts keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den im Entwurf vorgesehenen Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

* ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1."

15. Artikel 32 wird aufgehoben.
16. Artikel 33 erhält folgende Fassung:

"Artikel 33

Durchführungsbestimmungen

Wenn die Kommission die in Artikel 10 Absatz 3, Artikel 14 Absatz 4, Artikel 15 Absatz 4, Artikel 18a Absatz 7, Artikel 23 Absatz 5 und Artikel 27 genannten Durchführungsbestimmungen gemäß den in Artikel 31 Absatz 3 genannten Verfahren erlässt, achtet sie besonders darauf, dass diese Bestimmungen dem Fachwissen und der Erfahrung Rechnung tragen, die mit dem Überprüfungssystem in der Union gewonnen wurden und dass sie auf dem Fachwissen der Pariser Vereinbarung aufbauen."

17. Anhang I Teil II Abschnitt 2B wird wie folgt geändert:

- a) der fünfte Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

"– Schiffe, die Gegenstand eines Berichts oder einer Beschwerde – einschließlich einer Beschwerde an Land – von Seiten des Kapitäns, eines Besatzungsmitglieds oder einer Person oder Organisation mit einem berechtigtem Interesse am sicheren Betrieb des Schiffes, den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord oder der Verhütung von Verschmutzung waren, es sei denn, der betreffende Mitgliedstaat betrachtet den Bericht oder die Beschwerde als offenkundig unbegründet;"

b) der folgende Gedankenstrich wird angefügt:

"– Schiffe, für die ein Aktionsplan zur Beseitigung der Mängel nach Maßgabe von Artikel 19 Absatz 2a vereinbart wurde, bei denen jedoch die Umsetzung dieses Plans nicht von einem Besichtiger überprüft wurde."

18. Anhang IV wird wie folgt geändert:

a) die Nummern 14, 15 und 16 erhalten folgende Fassung:

"14. Ärztliche Zeugnisse (siehe MLC 2006).

15. Übersicht über die Arbeitsorganisation an Bord (siehe MLC 2006 und STCW 78/95).

16. Aufzeichnungen über Arbeits- und Ruhezeiten der Seeleute (siehe MLC 2006).";

b) es werden folgende Nummern angefügt:

"45. Seearbeitszeugnis.

46. Seearbeits-Konformitätserklärung Teil I und Teil II.

47. Internationales Zeugnis über ein Bewuchsschutzsystem.

48. Versicherungszertifikate oder jede andere finanzielle Sicherheit im Hinblick auf die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung."

19. In Anhang V Teil A werden folgende Nummern angefügt:
- "16. Die nach MLC 2006 vorgeschriebenen Dokumente werden nicht vorgelegt oder nicht geführt oder falsch geführt oder die vorgelegten Dokumente enthalten die durch MLC 2006 vorgeschriebenen Informationen nicht oder sind aus anderen Gründen ungültig.
 - 17. Die Lebens- und Arbeitsbedingungen auf dem Schiff genügen nicht den Anforderungen von MLC 2006.
 - 18. Es besteht berechtigter Grund zu der Annahme, dass das Schiff die Flagge gewechselt hat, um die Einhaltung von MLC 2006 zu umgehen.
 - 19. Es liegt eine Beschwerde vor, wonach bestimmte Lebens- und Arbeitsbedingungen auf dem Schiff nicht den Anforderungen von MLC 2006 genügen sollen."
20. Anhang X Nummer 3.10 wird wie folgt geändert:
- a) die Überschrift erhält folgende Fassung:
"Bereiche, die unter MLC 2006 fallen";
 - b) es werden die folgenden Nummern angefügt:
 - "8. Die Bedingungen an Bord stellen eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, die Gesundheit oder den Schutz der Seeleute dar.

9. Die Nichterfüllung stellt eine schwere oder wiederholte Verletzung der Anforderungen von MLC 2006 (einschließlich der Rechte der Seeleute) hinsichtlich der Lebens- und Arbeitsbedingungen für Seeleute auf dem Schiff, wie in dem Seearbeitszeugnis und in der Seearbeits-Konformitätserklärung des Schiffes festgelegt, dar."

Artikel 2

Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens bis ... * nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut jener Vorschriften mit. Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.
- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

* ABl.: Bitte Datum einfügen: 15 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Artikel 3
Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am 20. August 2013, dem Tag des Inkrafttretens von MLC 2006, in Kraft.

Artikel 4
Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ...

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident
