



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 23.3.2012
COM(2012) 129 final

2012/0062 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Das Seearbeitsübereinkommen 2006 wurde von der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) am 23. Februar 2006 in Genf praktisch einstimmig verabschiedet. In diesem Übereinkommen sind wesentliche Aspekte für die internationale Seeschifffahrt geregelt, unter anderem Mindestanforderungen für die Arbeit von Seeleuten auf Schiffen (Titel I), Beschäftigungsbedingungen (Titel II), Unterkünfte, Freizeiteinrichtungen, Verpflegung einschließlich Bedienung (Titel III), Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, soziale Betreuung und Gewährleistung der sozialen Sicherheit (Titel IV) sowie Erfüllung und Durchsetzung der Anforderungen (Titel V); damit sollen menschenwürdige Lebens- und Arbeitsbedingungen auf Schiffen gewährleistet und Verfahren zur Umsetzung dieser Bestimmungen festgelegt werden. Das Übereinkommen kann als das erste Arbeitsgesetzbuch für den Seeverkehr betrachtet werden, das für über 1,2 Million Seeleute weltweit sowie für Reeder und Seefahrernationen überall in der Welt gilt.

Die EU-Mitgliedstaaten und die Kommission haben die Arbeit der ILO in diesem Bereich von Anfang an unterstützt. Nach Auffassung der EU trägt das Seearbeitsübereinkommen wirksam zur Schaffung gleicher Ausgangsbedingungen in der globalen Schifffahrtsbranche bei, indem einheitliche Mindestnormen festgelegt werden, die für alle Flaggen und für alle Seeleute gleichermaßen gelten. Die EU hat in diesem Zusammenhang bereits mit der Entscheidung 2007/431/EG des Rates vom 7. Juni 2007 die Mitgliedstaaten ermächtigt, das Seearbeitsübereinkommen 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation im Interesse der Europäischen Gemeinschaft zu ratifizieren¹. Einige Mitgliedstaaten (Spanien, Bulgarien, Luxemburg, Dänemark, Lettland, die Niederlande) haben das Übereinkommen bereits ratifiziert, andere werden dies in Kürze tun. Inhaltlich bieten die nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten in der Regel ein höheres Schutzniveau und sind detaillierter als die ILO-Normen. Bevor das Übereinkommen ratifiziert werden kann, ist eine umfassende und zeitaufwändige Durchsicht der nationalen Rechtsvorschriften erforderlich, um die Kohärenz zwischen internationalen und nationalen Normen zu gewährleisten.

Bisher haben 22 Länder das Seearbeitsübereinkommen ratifiziert, auf die über 45 % der Welttonnage entfallen; damit das Seearbeitsübereinkommen in Kraft treten kann, sind 30 Ratifikationen und eine Bruttoreaumzahl von mindestens 33 % der Welthandelsflotte erforderlich.

Die EU hat weiter 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 2006 und zur Änderung der Richtlinie 1999/63/EG² verabschiedet. Diese Richtlinie stellt einen außerordentlichen Erfolg des sozialen Dialogs auf Branchenebene dar.

In dieser Hinsicht sollen die Mitgliedstaaten dazu verpflichtet werden, in der Ausübung ihrer Flaggenstaatkompetenzen die Richtlinie 2009/13/EG anzuwenden. Durch die

¹ ABl. L 161 vom 22.6.2007, S. 63.

² ABl. L 124 vom 20.5.2009, S. 30.

Richtlinie 2009/13/EG wurden die europäischen Rechtsvorschriften an die im Seearbeitsübereinkommen festgelegten internationalen Normen angeglichen. In diese Richtlinie wurden die einschlägigen Bestimmungen in den Titeln I, II, III und IV des Seearbeitsübereinkommens aufgenommen, in denen Rechte von Seeleuten festgelegt sind.

Die europäischen Sozialpartner, die ihre Vereinbarung durch einen Beschluss des Rates auf der Grundlage von Artikel 155 AEUV umsetzen möchten, sind jedoch nicht befugt, in diese Vereinbarung die Durchsetzungsbestimmungen in Titel V des Seearbeitsübereinkommens aufzunehmen, und haben daher die Kommission ersucht, die nötigen Schritte zu unternehmen. Durch den vorliegenden Vorschlag soll dies in Bezug auf die Verantwortlichkeiten der Hafenstaaten geschehen.

Diese Initiative ist Teil der Strategie der EU zur Förderung der Berufe im Seeverkehr. Wie die Kommission in ihrer Mitteilung an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen - Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018³ feststellte, liegt es im ureigenen Interesse der EU, gegenüber den europäischen Bürgern die Attraktivität von Seeverkehrsberufen durch entsprechende Maßnahmen hervorzuheben, soweit angebracht mit Beteiligung der Kommission, der Mitgliedstaaten und der Seeverkehrsbranche selbst. Die Durchführung des Seearbeitsübereinkommens, durch das die Lebens- und Arbeitsbedingungen auf Schiffen deutlich verbessert werden, ist unbedingt ein Schritt in diese Richtung. In der Mitteilung wird betont, dass die Vereinbarung zwischen den EU-Sozialpartnern über die Durchführung wesentlicher Elemente dieses Übereinkommens zeigt, wie breit die Unterstützung für dieses Thema in der Branche ist, und dass daher die Maßnahmen der EU und der Mitgliedstaaten insbesondere auf folgende Ziele ausgerichtet sein sollten:

- schnelle Ratifizierung des Seearbeitsübereinkommens durch die Mitgliedstaaten und rasche Annahme der Kommissionsvorschläge auf der Grundlage der Vereinbarung zwischen den Sozialpartnern zur Umsetzung der zentralen Elemente dieses Übereinkommens in EU-Recht;
- wirksame Durchsetzung der neuen Regeln durch angemessene Maßnahmen, unter anderem Vorschriften zur Flaggen- und zur Hafenstaatkontrolle⁴.

Im Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“⁵ wird die Bedeutung einer Sozialagenda für den Seeverkehr hervorgehoben, sowohl im Hinblick auf die Schaffung von Arbeitsplätzen als auch auf die Erhöhung der Sicherheit; weiter ist in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu diesem Weißbuch ein Vorschlag vorgesehen, durch den die effektive Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens sichergestellt werden soll.

Der vorliegende Vorschlag ist eng mit dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten für die Durchsetzung der Richtlinie 2009/13/EG verbunden.

³ KOM(2009) 8.

⁴ Siehe Nummer 3 der Mitteilung.

⁵ KOM(2011) 144 endg.

1.1. Das Seearbeitsübereinkommen

Der Seeverkehr wird allgemein, wie auch die ILO ausdrücklich feststellt, als die erste wirklich globale Branche der Welt betrachtet, für die angemessene internationale Regeln aufgestellt werden müssen – globale Normen, die für die gesamte Branche gelten.

In dem 2006 verabschiedeten Seearbeitsübereinkommen sind umfassende Rechte und Arbeitsschutzbestimmungen vorgesehen, die für alle Seeleute gelten, unabhängig von deren Nationalität und der Flagge des Schiffs.

Ziel des Seearbeitsübereinkommens ist es, zum einen menschenwürdige Arbeitsbedingungen für Seeleute zu schaffen und zum anderen einen fairen Wettbewerb für Schiffseigner sicherzustellen, die einen hohen Qualitätsstandard gewährleisten. Es schreibt die Rechte von Seeleuten auf menschenwürdige Arbeitsbedingungen unter zahlreichen Aspekten fest, und wurde so konzipiert, dass es global anwendbar, leicht verständlich, aktualisierbar und einheitlich durchsetzbar ist. Außerdem wurde es als globales Instrument angelegt, das die „vierte Säule“ des internationalen Rechtsrahmens für qualitätsorientierte Schifffahrt bilden und die drei grundlegenden Seeverkehrsübereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ergänzen soll: das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen), das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) und das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen).

Die Rechte der Seeleute sind im Seearbeitsübereinkommen unter vier Titeln geordnet: Titel 1 - Mindestanforderungen für die Arbeit von Seeleuten auf Schiffen, Titel 2 – Beschäftigungsbedingungen, Titel 3 - Unterkünfte, Freizeiteinrichtungen, Verpflegung einschließlich Bedienung, Titel 4 - Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, soziale Betreuung und Gewährleistung der sozialen Sicherheit.

Darüber hinaus sind in Titel 5 des Übereinkommens Verfahren für eine bessere Überwachung auf allen Ebenen vorgesehen: Sie betreffen das Schiff, das Unternehmen, den Flaggenstaat, den Hafenstaat, die Herkunftsländer der Beschäftigten und das ILO-System für eine globale und einheitliche Anwendung der Bestimmungen und entsprechende Kontrolle. Neben einem soliden Regelwerk war nämlich ein effektives System zur Durchsetzung und Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen erforderlich, um unternormige Schiffe im Interesse der Schiffssicherheit und der Gefahrenabwehr sowie des Umweltschutzes aus dem Verkehr ziehen zu können.

Daher muss die EU über die Kontrolle durch den Flaggenstaat und die Hafenstaatkontrolle dafür sorgen, dass die einschlägigen Normen des Seearbeitsübereinkommens auf allen Schiffen Anwendung finden, die Häfen der EU anlaufen, unabhängig von der Nationalität der Seeleute.

Die Durchsetzung der Normen des Seearbeitsübereinkommens über die Kontrolle durch den Flaggenstaat und den Hafenstaat wäre darüber hinaus ein Instrument zur Einschränkung von Sozialdumping, das dazu führt, dass sich die Arbeitsbedingungen an Bord verschlechtern und Schiffseigner, die für menschenwürdige, den Vorschriften des Seearbeitsübereinkommens entsprechende Arbeitsbedingungen sorgen, im Nachteil sind.

1.2. Die Verantwortlichkeiten des Hafenstaats im Rahmen des Seearbeitsübereinkommens

Die Verantwortung dafür, dass Schiffe den Bestimmungen der einschlägigen Rechtsinstrumente entsprechen, liegt bei den Eignern, den Kapitänen und den Flaggenstaaten. Einige Flaggenstaaten setzen jedoch diese Bestimmungen nicht ordnungsgemäß um. Sie erfüllen daher ihre Verpflichtungen aus vereinbarten internationalen Rechtsinstrumenten nicht oder sind zu nachlässig bei der Anwendung von Schifffahrtsnormen, was dazu führt, dass einige Schiffe in einem nicht den Sicherheitsvorschriften entsprechenden Zustand unterwegs sind und eine Gefahr für Menschenleben und für die Umwelt darstellen. Um dies zu verhindern wurde die Hafenstaatkontrolle eingeführt.

Die Hafenstaaten können im Rahmen eines Systems harmonisierter Überprüfungsverfahren die Gerichtsbarkeit über die Schiffe ausüben, die in ihre Häfen einlaufen; sie bilden so ein „Sicherheitsnetz“, um unternormige Schiffe zu finden und aus dem Verkehr zu ziehen. In diesem Zusammenhang ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Flaggenstaaten und Hafenstaaten unabdingbar.

Bei den Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle wird bereits die Einhaltung von Sozialnormen kontrolliert, die in anderen Übereinkommen der ILO festgelegt sind, insbesondere im Übereinkommen von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen (ILO Nr. 147), das Bezug nimmt auf folgende Übereinkommen:

- Übereinkommen über das Mindestalter für die Zulassung zur Beschäftigung, 1973 (Nr. 138);
- Übereinkommen über das Mindestalter für die Zulassung von Kindern zur Arbeit auf See (geänderte Fassung), 1936 (Nr. 58);
- Übereinkommen über das Mindestalter für die Zulassung von Kindern zur Arbeit auf See, 1920 (Nr. 7);
- Übereinkommen über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute, 1946 (Nr. 73);
- Übereinkommen über den Schutz der Seeleute gegen Arbeitsunfälle, 1970 (Nr. 134) (Artikel 4 und Artikel 7);
- Übereinkommen über die Quartierräume der Besatzung an Bord von Schiffen (Neufassung), 1949 (Nr. 92);
- Übereinkommen über Verproviantierung und Verköstigung der Besatzungen an Bord von Schiffen, 1946 (Nr. 68) (Artikel 5);
- Übereinkommen über das Mindestmaß beruflicher Befähigung der Schiffsführer und Schiffsoffiziere auf Handelsschiffen, 1936 (Nr. 53) (Artikel 3 und Artikel 4);
- Übereinkommen über den Heuervertrag der Schiffsleute, 1926 (Nr. 22);
- Übereinkommen über die Heimschaffung der Schiffsleute, 1926 (Nr. 23);
- Übereinkommen über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechtes, 1948 (Nr. 87);

- Übereinkommen über die Anwendung der Grundsätze des Vereinigungsrechtes und des Rechtes zu Kollektivverhandlungen, 1949 (Nr. 98).

Diese Übereinkommen wurden in das Seearbeitsübereinkommen 2006 aufgenommen, sind jedoch nach wie vor in Kraft, da einige Vertragsparteien sie unter Umständen weiter anwenden möchten, ohne das Seearbeitsübereinkommen zu ratifizieren.

Im Seearbeitsübereinkommen sind Bestimmungen über die Hafenstaatkontrolle enthalten, nach denen bei Schiffen, die in die Häfen einer Vertragspartei einlaufen, die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften kontrolliert wird. Die Hafenstaaten bilden die zweite Verteidigungslinie zur Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens und der Eliminierung unternormiger Schiffe. Außerdem enthält das Übereinkommen eine „Nichtbegünstigungs“-Klausel. Danach hat jeder Unterzeichnerstaat seine Verantwortlichkeiten gemäß diesem Übereinkommen so zu erfüllen, dass sichergestellt wird, dass die Schiffe unter der Flagge eines Staates, der dieses Übereinkommen nicht ratifiziert hat, nicht günstiger behandelt werden als die Schiffe unter der Flagge eines Staates, der es ratifiziert hat. Diese Klausel dürfte für größere Einheitlichkeit bei den Überprüfungen sorgen und wirksam dazu beitragen, gleiche Ausgangsbedingungen in der Schifffahrtsbranche zu schaffen.

Für die praktische Durchführung ist im Seearbeitsübereinkommen ein einfaches Verfahren vorgesehen. Bei einer ersten Überprüfung werden die vom Flaggenstaat ausgestellten Dokumente (das *Seearbeitszeugnis* und die *Seearbeits-Konformitätserklärung*) kontrolliert und der Besichtigter verschafft sich auf einem Rundgang einen Überblick über die Besatzung und den Zustand des Schiffs einschließlich des Maschinenraums und der Unterkünfte und stellt fest, ob die einschlägigen Normen erfüllt werden. Gibt es nach dem fachlichen Urteil des Hafenstaat-Besichtigers eindeutige Gründe für die Annahme, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff nicht den internationalen Normen genügen, kann entsprechend dem Seearbeitsübereinkommen eine genauere Überprüfung durchgeführt werden, insbesondere wenn die Mängel eine eindeutige Gefahr für die Sicherheit, die Gesundheit oder den Schutz der Seeleute darstellen könnten.

Alle Beschwerden in Bezug auf die Zustände an Bord werden gründlich überprüft und es werden die Maßnahmen ergriffen, die der Besichtigter für notwendig erachtet. Erforderlichenfalls wird das Schiff festgehalten, bis geeignete Maßnahmen zur Behebung der Mängel ergriffen wurden.

Die ILO verabschiedet wie die IMO international geltende Regeln und hat über ein laufend aktualisiertes System internationaler Übereinkommen, Regeln, Codes und Empfehlungen universellen Einfluss. Allerdings hat die ILO keine unmittelbaren Befugnisse an Bord von Schiffen, so dass auf EU- und auf nationaler Ebene weitere Rechtsvorschriften erforderlich waren.

1.3 Geltende Rechtsvorschriften der EU

1.3.1 Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle⁶

Auf EU-Ebene zielt die Richtlinie 2009/16/EG darauf ab, die Zahl unternormiger Schiffe drastisch zu senken, indem:

⁶ ABl. L 144 vom 28.5.2009, S. 57.

a) die Einhaltung internationaler und einschlägiger EU-Vorschriften für die Sicherheit auf See, die Gefahrenabwehr im Seeverkehr und den Schutz der Meeresumwelt sowie der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord der Schiffe aller Flaggen gefördert wird;

b) gestützt auf das Fachwissen und die Erfahrungen, die im Rahmen der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle⁷ vorhanden sind, gemeinsame Kriterien für die Überprüfung von Schiffen durch den Hafenstaat festgelegt und die Verfahren für die Überprüfung und das Festhalten vereinheitlicht werden;

c) in der Union ein System von Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle umgesetzt wird, das sich auf die Überprüfungen stützt, die in der Union und in der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region durchgeführt werden; auf diese Weise sollen alle Schiffe in Zeitabständen überprüft werden, die sich nach ihrem Risikoprofil richten, wobei stärker risikobehaftete Schiffe eingehenderen Überprüfungen in kürzeren Zeitabständen unterzogen werden.

1.3.2 Richtlinie 2009/13/EG

Entsprechend der Vereinbarung zwischen den EU-Sozialpartnern werden durch die Richtlinie 2009/13/EG bestimmte Normen des Seearbeitsübereinkommens in Unionsrecht aufgenommen. Insbesondere im Anhang dieser Richtlinie finden sich die relevanten Elemente der Titel 1, 2, 3 und 4 des Seearbeitsübereinkommens in Bezug auf die Mindestanforderungen für die Arbeit auf Schiffen (ärztliches Zeugnis, Mindestalter, Ausbildung und Befähigungen), die Beschäftigungsbedingungen (Beschäftigungsverträge für Seeleute, Heimschaffung, Entschädigung bei Schiffsverlust oder Schiffbruch, Besatzungsstärke, berufliche Entwicklung und Qualifizierung sowie Beschäftigungschancen für Seeleute), die Bestimmungen über Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen, Verpflegung und Verproviantierung, Gesundheitsschutz, medizinische und soziale Betreuung, unter anderem Bestimmungen über die Verpflichtungen der Reeder und den Zugang zu Sozialeinrichtungen an Land, und schließlich die Bestimmungen für Beschwerdeverfahren an Bord.

Sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird, gilt die Richtlinie 2009/13/EG für alle Schiffe, gleich ob in öffentlichem oder privatem Eigentum, die gewöhnlich zu gewerblichen Tätigkeiten verwendet werden, ausgenommen Schiffe, die zur Fischerei oder zu ähnlichen Zwecken verwendet werden, und Schiffe traditioneller Bauweise wie Dauen und Dschunken.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATION INTERESSIERTER KREISE

Die EU-Mitgliedstaaten nahmen gemeinsam mit der Kommission, die die EU-Standpunkte koordinierte, aktiv an der Aushandlung des Seearbeitsübereinkommens teil. Alle Mitgliedstaaten der EU haben das Seearbeitsübereinkommen bereits im Jahr 2006 angenommen.

⁷ Die Organisation, der 27 Seebehörden beigetreten sind, erstreckt sich auf die Gewässer der europäischen Küstenstaaten und des Nordatlantikbeckens von Nordamerika bis Europa. Die derzeitigen Mitglieder der Pariser Vereinbarung sind Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Island, Irland, Italien, Kanada, Kroatien, Lettland, Litauen, Malta, die Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Rumänien, die Russische Föderation, Schweden, Slowenien, Spanien, das Vereinigte Königreich, Zypern.

Darüber hinaus hatten die Mitgliedstaaten und Akteure im Juni 2011 im Rahmen einer umfassenden öffentlichen Anhörung Gelegenheit zur Stellungnahme.

Es bestand allgemeines Einvernehmen darüber, dass die den Flaggenstaat und den Hafenstaat betreffenden Rechtsvorschriften aktualisiert werden müssen, um die Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens durchzusetzen.

Dadurch sollte die Sicherheit im Seeverkehr erhöht und die qualitätsorientierte Schifffahrt vorangetrieben werden, so dass fairere Bedingungen für den Wettbewerb zwischen Betreibern aus der EU und aus Drittländern und zwischen EU- und Drittlandflaggen geschaffen würden.

Die Akteure verwiesen darüber hinaus darauf, dass die Qualität der Arbeitsplätze für alle Seeleute erhöht würde, nämlich sowohl für Seeleute aus der EU, die auf Schiffen unter einer EU-Flagge arbeiten, als auch für EU-Seeleute auf Schiffen, die eine Drittlandsflagge führen, und darüber hinaus auch für Seeleute aus einem Drittland, die auf einem Schiff unter Drittlandsflagge arbeiten.

Die Task Force für Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit im Seeverkehr, ein im Juli 2010 von Vizepräsident Siim Kallas eingesetztes unabhängiges Gremium, das seine Arbeit im Juni 2011 abschloss und einen Bericht⁸ mit Empfehlungen erstellte, wie der Seemannsberuf in Europa gefördert werden kann, empfahl die Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

3.1 Inhalt des Vorschlags

3.1.1 Änderung der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle

In der Richtlinie 2009/16/EG wird zwar bereits auf das Seearbeitsübereinkommen (Erwägungsgrund 5) und die ILO-Normen (Anhang IV) verwiesen, sie muss jedoch aktualisiert werden, um im Rahmen des Seearbeitsübereinkommens vorgesehenen neuen Dokumenten und Vereinbarungen Rechnung zu tragen.

Durch den Vorschlag soll daher die Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle geändert werden, um

- das Seearbeitszeugnis und die Seearbeits-Konformitätserklärung in die Liste der Dokumente aufzunehmen, die von den Besichtigern überprüft werden;
- die Überprüfungen auf neue Punkte auszuweiten (beispielsweise das Vorhandensein eines angemessenen, von beiden Seiten unterzeichneten Arbeitsvertrags, der die erforderlichen Klauseln enthält, für jeden Seemann);
- den Umfang der Überprüfung im Falle von Beschwerden auszuweiten und das entsprechende Verfahren vorzusehen.

⁸ Veröffentlicht am 20. Juli 2011: <http://ec.europa.eu/transport/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmec.pdf>

3.1.2 Einzelerläuterungen zum Vorschlag

Artikel 1 enthält alle Änderungen, die an der Richtlinie 2009/16/EG vorgenommen werden müssen, um sie an die Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens anzupassen.

Einige Artikel (Artikel 2, Artikel 19) der Richtlinie 2009/16/EG und die Anhänge I, IV, V und X müssen vervollständigt werden, um zum einen in der Liste der internationalen Übereinkommen einen Verweis auf das Seearbeitsübereinkommen einzufügen und zum anderen die neuen auf dem Seearbeitsübereinkommen basierenden Dokumente zu nennen, d.h. das Seearbeitszeugnis und die Seearbeits-Konformitätserklärung.

Die im Seearbeitsübereinkommen festgelegten Bestimmungen über die Behandlung von Beschwerden und entsprechenden Verfahren unterschieden sich leicht von den Bestimmungen der Richtlinie 2009/16/EG, die sich nicht auf nur auf soziale Normen beziehen. Das geltende Beschwerdesystem, wie es in der Richtlinie 2009/16/EG festgelegt ist, soll nicht geändert, sondern durch ein Verfahren für Beschwerden im Zusammenhang mit dem Seearbeitsübereinkommen ergänzt werden. Daher wurden in den Vorschlag entsprechende spezifische Bestimmungen aufgenommen (Artikel 1 Absatz 7).

Daneben gibt es Änderungen aufgrund der Tatsache, dass die Richtlinie 2009/16/EG erstmals seit Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon geändert wird; daher müssen die neuen Regeln in Bezug auf delegierte Rechtsakte und Durchführungsbefugnisse aufgenommen werden.

3.1.3 Unterlagen zur Erläuterung der Notifizierung von Umsetzungsmaßnahmen

Gemeinsamen Politischen Erklärungen (ABl. 2011/C 369/02, ABl. 2011/C 369/03) entsprechend erwägt die Kommission im Einzelfall, ob erläuternde Dokumente erforderlich sind. Aufgrund der Verhältnismäßigkeit wurden erläuternde Dokumente für den vorliegenden Vorschlag nicht für gerechtfertigt erachtet, da nur eine begrenzte Zahl rechtlicher Verpflichtungen in einer bestehenden Richtlinie geändert wird. Daher wurde in dem vorliegenden Vorschlag auf den Erwägungsgrund zu erläuternden Dokumenten verzichtet.

3.2 Rechtsgrundlage

Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

3.3 Subsidiaritätsprinzip

Harmonisierte Durchsetzungsregeln in der gesamten EU sollten dazu beitragen, gleiche Ausgangsbedingungen zu schaffen, damit zum einen Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt auf Kosten der Seeverkehrssicherheit verhindert und zum anderen menschenwürdige Lebens- und Arbeitsbedingungen für alle Seeleute unabhängig von deren Nationalität gewährleistet werden. Insbesondere hat sich die Hafenstaatkontrolle auf EU-Ebene als effizient erwiesen, um eine bessere Überwachung von Schiffen zu gewährleisten, die in Häfen der EU einlaufen, da Ressourcen gebündelt und Informationen ausgetauscht werden.

3.4 Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Die Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens über die Hafenstaatkontrolle auf der Grundlage von EU-Vorschriften scheint die wirksamste Vorgehensweise zu sein, um die Einhaltung dieses Übereinkommens mit vorhandenen Mitteln zu gewährleisten.

3.5 Wahl des Instruments

Da die Mitgliedstaaten Normen anwenden müssen, die durch Maßnahmen in ihren nationalen Rechtssystemen und im Rahmen der geteilten Zuständigkeit umzusetzen sind, ist eine Richtlinie das geeignete Rechtsinstrument.

3.6 Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am Tag des Inkrafttretens des Seearbeitsübereinkommens 2006 in Kraft.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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 Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Internationale Arbeitsorganisation nahm am 23. Februar 2006 das Seearbeitsübereinkommen 2006 („das Übereinkommen“) an, um ein einziges, in sich schlüssiges Instrument zu schaffen, das soweit 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 Rates vom 7. Juni 2007³ wurden die Mitgliedstaaten ermächtigt, das Übereinkommen zu ratifizieren. Die Mitgliedstaaten sollten dies so bald wie möglich tun.
- (3) In dem Übereinkommen sind Arbeitsnormen im Seeverkehr festgelegt, die für alle Seeleute gelten, unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit und der Flagge der Schiffe.
- (4) Ein großer Teil der im Übereinkommen festgelegten Normen wurden durch die Richtlinie 2009/13/EG des Rates vom 16. Februar 2009 und die Richtlinie 1999/63/EG

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. L 161 vom 22.6.2007, S. 63.

vom 21. Juni 1999 in das EU-Recht aufgenommen. Diejenigen Normen des Seearbeitsübereinkommens, die bereits in der Richtlinie 2009/13/EG und/oder der Richtlinie 1999/63/EG enthalten sind, sollten von den Mitgliedstaaten diesen Richtlinien entsprechend umgesetzt werden.

- (5) Im Übereinkommen sind Bestimmungen zur Durchsetzung vorgesehen, in denen die Verantwortlichkeiten der Hafenstaaten definiert sind. Zur Gewährleistung der Sicherheit und Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, auf allen Schiffen, die ihre Häfen anlaufen, die Einhaltung der Bestimmungen des Übereinkommens zu überprüfen, unabhängig davon, in welchem Staat diese Schiffe registriert sind.
- (6) Die Hafenstaatkontrolle ist in der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle⁴ geregelt; in dieser Richtlinie sollte das Seearbeitsübereinkommen zusammen mit den Übereinkommen aufgeführt werden, deren Umsetzung in den Häfen der Union von den Behörden der Mitgliedstaaten überprüft wird.
- (7) Die Vorschriften der Union sollten außerdem den im Übereinkommen festgelegten Verfahren zur Beilegung von Beschwerden in Bezug auf die im Übereinkommen geregelten Inhalte Rechnung tragen.
- (8) Damit für die Durchführung der Richtlinie 2009/16/EG einheitliche Bedingungen gewährleistet sind, sollte die Richtlinie geändert werden, um der Kommission Durchführungsbefugnisse zu übertragen. Die Kommission sollte ermächtigt werden, Durchführungsrechtsakte im Hinblick auf die Verwendung eines einheitlichen elektronischen Formats für die Meldung und die Behandlung solcher Beschwerden durch die für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Behörde sowie für die Erstellung der Kriterien für das Risikoprofil eines Schiffs auf der Grundlage von Artikel 10 der Richtlinie 2009/16/EG zu erlassen. Dabei sind die in der genannten Richtlinie festgelegten Grundsätze und Kriterien zu erfüllen. 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 kontrollieren⁵, ausgeübt werden.
- (9) Entsprechend Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte in Bezug auf Änderungen des Anhangs VI der Richtlinie 2009/16/EG, der die Liste der im Rahmen der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle verabschiedeten „Instructions“ enthält, so zu ändern, dass die Verfahren im Gebiet der Mitgliedstaaten anwendbar und durchsetzbar sind und den auf internationaler Ebene vereinbarten Verfahren entsprechen. Könnte die Kommission diese Verfahren rasch aktualisieren, würde dies zur Schaffung gleicher Ausgangsbedingungen in der Schifffahrtsbranche beitragen. Besonders wichtig ist, dass die Kommission im Rahmen der Vorbereitung angemessene Konsultationen, auch auf Expertenebene, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission

⁴ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

⁵ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

sicherstellen, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und ordnungsgemäß übermittelt werden.

- (10) Ein Teil der in dieser Richtlinie festgelegten Verpflichtungen gilt nicht für Mitgliedstaaten, die nicht über Küsten und Seehäfen verfügen. Daher gelten für Österreich, die Tschechische Republik, Ungarn, Luxemburg und die Slowakei lediglich die Vorschriften der Richtlinie, die auf Schiffe Anwendung finden, die die Flagge dieser Mitgliedstaaten führen; davon unberührt bleibt die Pflicht der Mitgliedstaaten zur Zusammenarbeit, damit die Kontinuität zwischen den Managementdiensten für den Seeverkehr und den Managementdiensten für andere modale Verkehrsträger sichergestellt ist.
- (11) 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.
- (12) Die Richtlinie 2009/16/EG sollte deshalb entsprechend geändert werden.
- (13) Diese Richtlinie sollte zum gleichen Zeitpunkt in Kraft treten wie das Seearbeitsübereinkommen -

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) In Nummer 1 wird folgender Buchstabe i angefügt:

„i) das Seearbeitsübereinkommen 2006;“
 - b) In Nummer 3 werden am Ende des Absatzes folgende Worte angefügt:

„in ihrer jeweils geltenden Fassung;“
 - c) In Nummer 18 werden nach dem Wort „(ISM-Code)“ folgende Worte eingefügt:

„in seiner jeweils geltenden Fassung“
 - d) In Nummer 21 werden nach dem Wort „(SOLAS 74)“ folgende Worte eingefügt:

„in seiner jeweils geltenden Fassung“

e) Die folgenden Nummern 23 und 24 werden hinzugefügt:

„23. ‚Seearbeitszeugnis‘ das in Regel 5.1.3 des Seearbeitsübereinkommens genannte Zeugnis.“

„24. ‚Seearbeits-Konformitätserklärung‘ die in Regel 5.1.3 des Seearbeitsübereinkommens genannte Erklärung.“

f) Folgender Absatz wird angefügt:

„Alle Verweise auf die in dieser Richtlinie genannten Übereinkommen, unter anderem solche in Bezug auf Zeugnisse und andere Dokumente, sind als Verweise auf diese Übereinkommen in ihrer jeweils geltenden Fassung zu verstehen.“

(2) In Artikel 3 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„5. Die Anwendung und/oder Auslegung dieser Richtlinie ist unter keinen Umständen ein Grund zur Rechtfertigung einer Senkung des in den Sozialvorschriften der Union festgelegten allgemeinen Schutzniveaus für Arbeitnehmer.“

(3) Artikel 8 Absatz 4 wird gestrichen.

(4) Artikel 10 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„3. Der Kommission werden Durchführungsbefugnisse hinsichtlich der Festlegung der in diesem Artikel vorgesehenen Methode zur Bewertung allgemeiner und historischer Risikoparameter übertragen. 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. Der Kommission werden Durchführungsbefugnisse hinsichtlich der Festlegung der Punkte übertragen, die in den in diesem Anhang aufgeführten Risikobereichen im Einzelnen zu überprüfen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 31 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.“

(6) Artikel 15 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„4. Der Kommission werden Durchführungsbefugnisse hinsichtlich der detaillierten Festlegung harmonisierter Modalitäten für die Durchführung der in den „Instructions“ (Leitlinien) genannten Verfahren übertragen, auf die in Anhang VI verwiesen wird, unter anderem für die in Absatz 2 genannten Kontrollen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 31 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.“

(7) Folgender Artikel 18a wird eingefügt:

„Artikel 18a

Beschwerden im Zusammenhang mit dem Seearbeitsübereinkommen

1. Konnte eine Beschwerde in Bezug auf Angelegenheiten, die im Seearbeitsübereinkommen geregelt sind, nicht an Bord beigelegt werden, hat der Hafenstaat-Besichtiger unverzüglich den Flaggenstaat zu benachrichtigen und sich darum zu bemühen, dass ihm innerhalb einer vorgeschriebenen Frist Ratschläge und ein Aktionsplan mit Abhilfemaßnahmen übermittelt werden. Ein Bericht über die Überprüfung ist auf elektronischem Wege an die in Artikel 24 genannte Überprüfungsdatenbank zu übermitteln.
 2. Damit einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieses Artikels gewährleistet sind, 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) In Artikel 19 wird folgender Absatz angefügt:
- „11. In Angelegenheiten, die im Seearbeitsübereinkommen geregelt sind, unterrichtet die zuständige Behörde auch die in Frage kommenden Verbände der Reeder und der Seeleute im Hafenstaat, in dem die Überprüfung vorgenommen wurde.“
- (9) Artikel 23 Absatz 5 erhält folgende Fassung:
- „5. Der Kommission werden Durchführungsbefugnisse hinsichtlich der Festlegung harmonisierter Formulare für Berichte von Lotsen und Hafenbehörden über Auffälligkeiten und die Aufzeichnung von Folgemaßnahmen, der einzuhaltenden Verfahren sowie der Modalitäten und der zu verwendenden technischen Medien übertragen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 31 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.“
- (10) Artikel 27 Absatz 2 erhält folgende Fassung:
- „Der Kommission werden Durchführungsbefugnisse hinsichtlich der Festlegung der Modalitäten für die Veröffentlichung der in Absatz 1 genannten Informationen, der Kriterien für die Aggregation der relevanten Daten und der Häufigkeit von Aktualisierungen übertragen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 31 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren angenommen.“
- (11) Folgende Artikel 30a und 30b werden eingefügt:

„Artikel 30a

Delegierte Rechtsakte

Die Kommission wird ermächtigt, im Einklang mit Artikel 30b delegierte Rechtsakte betreffend Änderungen des Anhangs VI dieser Richtlinie zu erlassen, um der Liste in diesem Anhang weitere „Instructions“ in Bezug auf die Hafenstaatkontrolle hinzuzufügen, die von der Organisation der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle angenommen wurden.

Artikel 30b

Ausübung der übertragenen Befugnisse

1. Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in diesem Artikel genannten Bedingungen.
 2. Die Befugnisübertragung an die Kommission gemäß Artikel 30a ist unbefristet und gilt ab dem Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie.
 3. Die Übertragung der Befugnisse nach Artikel 30a kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die in diesem Beschluss angegebene Befugnisübertragung. Der Beschluss wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Er berührt nicht die Gültigkeit von bereits in Kraft getretenen delegierten Rechtsakten.
 4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
 5. Ein nach Artikel 30a erlassener delegierter Rechtsakt tritt nur dann in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat binnen 2 Monaten nach der Notifizierung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erheben oder wenn sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission vor Ablauf dieser Frist mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben. Diese Frist wird auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates um zwei Monate verlängert.“
- (12) Artikel 31 erhält folgende Fassung:

„Artikel 31

Ausschuss

1. Die Kommission wird von dem durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
4. Wird in den Fällen nach Absatz 2 und Absatz 3 die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, so wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz dies innerhalb der Frist für die Abgabe der Stellungnahme beschließt oder eine einfache Mehrheit der Ausschussmitglieder es verlangt.“

- (13) Artikel 32 wird aufgehoben.
- (14) In Anhang I Teil II Abschnitt 2B werden folgende Gedankenstriche angefügt:
- „- Schiffe, die die Flagge eines Staates führen, der mindestens eines der in Artikel 2 Absatz 1 aufgeführten Übereinkommen nicht ratifiziert hat;
- Schiffe, in deren Unterlagen nicht nachgewiesen wird, dass ein vereinbarter Aktionsplan zur Behebung von Mängeln entsprechend der Norm A5.2.1 Nummer 6 des Seearbeitsübereinkommens nicht umgesetzt wurde.“
- (15) In Anhang IV werden folgende Nummern 45 und 46 angefügt:
- “45. Seearbeitszeugnis (siehe Seearbeitsübereinkommen der ILO);
46. Seearbeits-Konformitätserklärung (Seearbeitsübereinkommen der ILO).”
- (16) In Anhang V Teil A werden folgende Nummern 16, 17 und 18 angefügt:
- „16. Die nach dem Seearbeitsübereinkommen vorgeschriebenen Dokumente werden nicht vorgelegt oder nicht geführt oder falsch geführt oder die vorgelegten Dokumente enthalten die durch das Seearbeitsübereinkommen vorgeschriebenen Informationen nicht oder sind aus anderen Gründen ungültig.
17. Die Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff genügen nicht den Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens.
18. Das Schiff hat die Flagge gewechselt, um die Einhaltung dieses Übereinkommens zu umgehen.“
- (17) In Anhang X Nummer 3.10 werden folgende Nummern 8 und 9 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 des Seearbeitsübereinkommens (einschließlich der Rechte der Seeleute) dar.“

Artikel 2

Umsetzung

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie binnen zwölf Monaten nach ihrem Inkrafttreten nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit. Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am Tag des Inkrafttretens des Seearbeitsübereinkommens 2006 in Kraft.

Artikel 4

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident