



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 22. Mai 2012 (04.06)  
(OR.en)**

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2012/0065 (COD)  
2012/0062 (COD)**

---

**9863/12**

**MAR 62  
TRANS 149  
SOC 361**

## **BERICHT**

---

des                   Vorsitzes  
für den             AStV/Rat

---

Nr. Komm.dok.: 8241/12 MAR 38 TRANS 106 SOC 242  
8239/12 MAR 37 TRANS 105 SOC 241

---

Betr.:             Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten für die Durchsetzung der Richtlinie 2009/13/EG des Rates 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/EG

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle

-             *Sachstandsbericht*

---

### **1. Einleitung**

Die Kommission hat dem Rat und dem Europäischen Parlament am 23. März 2012 die oben genannten Vorschläge übermittelt.

Zweck dieser Vorschläge ist es, die Rechtsvorschriften der Europäischen Union mit den in Titel V des Seearbeitsübereinkommen vorgesehenen Bestimmungen über die Erfüllung und Durchsetzung der Anforderungen des Übereinkommens in Einklang zu bringen und dabei die Vorschriften betreffend die Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten und Hafenstaaten in das EU-Recht aufzunehmen.

Das **Seearbeitsübereinkommen** von 2006 wurde am 23. Februar 2006 von der Internationalen Arbeitsorganisation verabschiedet. Darin 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 für Reeder, die hohen Qualitätsanforderungen genügen, faire Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten. Es gilt für den internationalen Schiffsverkehr und regelt wesentliche Punkte in Bezug auf 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).

Der Rat hat am 16. Februar 2009 die Richtlinie 2009/13/EG zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006 angenommen. Rechtsgrundlage dieser Richtlinie ist Artikel 155 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (Titel X – Sozialpolitik). Die Richtlinie 2009/13/EG ergänzt den EU-Besitzstands im Bereich der Arbeitsnormen, indem die einschlägigen Bestimmungen der Titel I, II, III und IV des Seearbeitsübereinkommens in den Besitzstand aufgenommen werden. Allerdings sind die europäischen Sozialpartner nicht befugt, die Bestimmungen des Titels V des Seearbeitsübereinkommens über die Durchsetzung der Anforderungen in ihre Vereinbarung aufzunehmen.

Mit dem **Richtlinienvorschlag über die Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten** soll gewährleistet werden, dass die Richtlinie 2009/13/EG angewendet und die einschlägigen Durchsetzungsbestimmungen (Titel V) des Seearbeitsübereinkommens in EU-Recht umgesetzt werden. Es ist daher vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten dazu verpflichtet werden, in der Ausübung ihrer Flaggenstaatkompetenzen die Richtlinie 2009/13/EG in Verbindung mit der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten anzuwenden.

Mit dem Richtlinienvorschlag über die Hafenstaatkontrolle wird die Richtlinie 2009/16/EG geändert, unter anderem durch die Aufnahme der Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens von 2006, d.h.

- Aufnahme des Seearbeitszeugnisses und der Seearbeits-Konformitätserklärung in die Liste der Dokumente, die von den Inspektoren überprüft werden;
- Ausweitung der Überprüfungen auf neue Punkte (beispielsweise das Vorliegen eines angemessenen, von beiden Seiten unterzeichneten Arbeitsvertrags, der die erforderlichen Klauseln enthält, für jeden Seemann); und
- Erweiterung des Umfangs der Überprüfung im Falle von Beschwerden und Festlegung entsprechender Verfahren.

## 2. Arbeiten im Rahmen des Rates

Die Vorschläge wurden von der Gruppe "Seeverkehr" erstmals am 17./18. April 2012 geprüft. Seither wurden trotz der relativ kurzen Frist erhebliche Fortschritte erzielt. Der Vorsitz hat im Anschluss an die Erörterungen der Gruppe für beide Vorschläge entsprechend überarbeitete Fassungen vorgelegt. Der Übersichtlichkeit halber sind die jüngsten Fassungen als Anlage I und II beigefügt.

Die Delegationen begrüßten die Vorschläge insgesamt und nahmen sie positiv auf.

Dennoch äußerten sie zu beiden Vorschläge einige kritische Bemerkungen, insbesondere betreffend

- das Fehlen einer Folgenabschätzung,
- die Notwendigkeit, in diesen Zeiten wirtschaftlicher Krise zusätzlichen Verwaltungsaufwand für die öffentlichen Verwaltungen und den Schifffahrtssektor zu vermeiden,
- die Notwendigkeit, den Wortlaut der Richtlinienentwürfe stärker mit dem Seearbeitsübereinkommen von 2006 in Einklang zu bringen und in bestimmten Fällen dessen Wortlaut zu übernehmen.

Ausgehend von der bisherigen Prüfung der Vorschläge durch die Gruppe "Seeverkehr" stellt der Vorsitz Folgendes fest:

**a) Richtlinienvorschlag über die Verantwortlichkeiten von Flaggenstaaten**

Eine Reihe von Delegationen fragte sich, warum auf die Möglichkeit, Schiffe von weniger als 200 BRZ von regelmäßigen Überprüfungen freizustellen, verzichtet worden sei. Sie gaben zu bedenken, dass solche Ausnahmen im Seearbeitsübereinkommen (2006) vorgesehen seien.

Eine Delegation beantragte, den Geltungsbereich der Richtlinie auszuweiten und darin auch Fragen wie die Haftung der Reeder, Zertifizierungsverfahren für Schiffe, Besatzung, Unternehmen, soziale Sicherheit und Mindestanforderungen an die Personalausstattung zu regeln.

Einige Delegationen baten auch um Erläuterungen, wie die unterschiedlichen Rechtsgrundlagen des vorliegenden Vorschlags (Artikel 100 Absatz 2 AEUV) und der Richtlinie 2009/13/EG (Artikel 155 AEUV) miteinander verknüpft seien.

Eine Delegation stellte die Frage, ob eine gesonderte Richtlinie notwendig sei oder ob es nicht zweckmäßiger wäre, einfach die Richtlinie 2009/13/EG entsprechend zu ändern.

Was schließlich die Umsetzungsfrist anbelangt, so bat eine Reihe von Delegationen um eine Verlängerung dieser Frist (18 Monate anstelle der von der Kommission vorgeschlagenen 12 Monate).

Der Vorsitz bemüht sich in seiner jüngsten überarbeiteten Fassung, einigen Anliegen der Mitgliedstaaten nachzukommen. Es ist allerdings anzumerken, dass sich die Beratungen noch in einem frühen Stadium befinden und weitere Vorschläge zur Überarbeitung des Richtlinienvorschlags zu erwarten sind. Insbesondere wird der Vorsitz in enger Zusammenarbeit mit der Kommission weiter der Frage nachgehen, ob bei den Kontroll- und Überprüfungsverfahren für kleinere Schiffe (unter 200 BRZ) nicht mehr Flexibilität angebracht wäre. Der Vorsitz wird außerdem – entsprechend der Bitte der Delegationen – eine Verlängerung der Umsetzungsfrist von 12 auf 18 Monate vorschlagen.

**b) Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafensaatkontrolle**

Einige Delegationen baten um Erläuterungen, ob Mitgliedstaaten, die das Seearbeitsübereinkommen (2006) nicht ratifiziert haben, Hafensaatkontrollen auf der Grundlage der geänderten Richtlinie durchführen können. Mit anderen Worten: Sie hinterfragen das Verhältnis zwischen internationalem Recht und EU-Recht in diesem speziellen Fall.

Ein allgemeines Anliegen war auch die Frage, wie sich die Begriffsbestimmungen für "Besatzung" und "Unternehmen" in der Richtlinie über die Hafensaatkontrolle bzw. die geringfügig anders lautenden Begriffsbestimmungen für "Seeleute" und "Reeder" im Seearbeitsübereinkommen von 2006 zueinander verhalten. Der Vorsitz hat versucht, die erste Frage durch Einfügung eines erläuternden Erwägungsgrundes zu lösen und wird weiter an einer geeigneten Lösung für die zweite Frage arbeiten.

Die Kommission schlägt die Aufnahme einer sogenannten "Rückschrittsklausel" vor, derzufolge "*[d]ie Anwendung und/oder Auslegung [der Richtlinie 2009/16/EG in der geänderten Fassung] [...] unter keinen Umständen ein Grund zur Rechtfertigung einer Senkung des in den Sozialvorschriften der Union festgelegten allgemeinen Schutzniveaus für Arbeitnehmer [ist].*" Die Kommission macht geltend, dass zahlreiche Rechtsvorschriften der EU im Bereich des Arbeitsrechts derartige Klauseln enthalten. Allerdings halten verschiedene Delegationen diese Bestimmung für zu allgemein und undeutlich formuliert (insbesondere die allgemeine Bezugnahme auf die "Sozialvorschriften der Union"). Der Vorsitz wird weiter sondieren, wie diese Bestimmung präziser formuliert werden könnte.

Außerdem enthält der Vorschlag verschiedene Bestimmungen, durch die der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Nach Ansicht der Kommission werden durch diese Bestimmungen keine Neuerungen eingeführt oder der Kommission erweiterte Zuständigkeiten übertragen; sie sind vielmehr als Anpassung an das neue Komitologieverfahren zu verstehen, das mit dem Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon eingeführt wurde. Dennoch äußerten zahlreiche Delegationen Bedenken zum Wortlaut dieser Bestimmungen, die ihrer Ansicht nach die Durchführungsmaßnahmen allzu ausführlich beschreiben. Die Mitgliedstaaten könnten sich mit detaillierteren Vorschriften konfrontiert sehen (z.B. verbindliche "Checklisten"), was einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand mit sich brächte. Sie wünschen einen Wortlaut, der sich stärker an den eher allgemein gehaltenen Bestimmungen der geltenden Hafensaatrichtlinie orientiert.

Was die Bestimmung über delegierte Rechtsakte anbelangt, die es der Kommission erlaubt, die mit der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle verabschiedete Liste der "Anweisungen" zu aktualisieren (Artikel 15 und Anhang VI der geltenden Richtlinie), so äußerten einige Delegationen große Bedenken. Insbesondere wurde die Frage aufgeworfen, ob diese Anweisungen durch ihre Aufnahme in die Richtlinie rechtsverbindlich werden, obwohl es sich eigentlich lediglich um Empfehlungen handelt.

Der Vorsitz hat sich bemüht, mit seinen Änderungsvorschlägen auf die vorgebrachten Bedenken einzugehen (darunter die Festlegung einer Frist für die Übertragung von Befugnissen an die Kommission), gibt allerdings zu bedenken, dass bestimmte Vorschläge der Delegationen tatsächlich dazu führen könnten, dass die Kommission über einen größeren Ermessensspielraum verfügt, wenn sie Vorschläge über Durchführungsrechtsakte und delegierte Rechtsakte unterbreitet. Es sei darauf hingewiesen, dass die Kommission zu sämtlichen Änderungen an den Bestimmungen zu Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten eine Vorbehalt eingelegt hat.

Was das Verfahren für die Beilegung von Beschwerden im Zusammenhang mit dem Seearbeitsübereinkommen von 2006 anbelangt, so baten verschiedene Delegationen um Formulierungen, die enger an den Wortlaut des Übereinkommens angelehnt sind. Ähnliche Wünsche wurden in Bezug auf die Bestimmungen betreffend Mängelbeseitigung und Festhaltemaßnahmen geäußert. Die bisherigen Änderungsvorschläge des Vorsitzes tragen diesen Wünschen weitestgehend Rechnung. Allerdings sind weitere Analysen notwendig, um Formulierungen zu finden, die den Wortlaut des Seearbeitsübereinkommens soweit wie möglich übernehmen, andererseits aber auch die Terminologie und den Aufbau der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle insgesamt wahren.

Ein strittigerer Punkt ist die vorgeschlagene Änderung an Anhang I der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle, wonach Schiffe, die die Flagge von Staaten führen, die eine Reihe von Übereinkommen nicht ratifiziert haben (darunter das Seearbeitsübereinkommen von 2006) einer Art ständigem Überprüfungssystem unterliegen würden, d.h. sie könnten ungeachtet des Zeitraum, der seit ihrer letzten Überprüfung verstrichen ist, jederzeit erneut überprüft werden. Die Mehrheit der Delegationen steht diesem Vorschlag skeptisch gegenüber. Unter anderem wurde vorgebracht, dass dies zu einer Art "Schikane" führen könne, wenn ein Schiff in jedem Hafen, den es anlaufe, überprüft werde, dass es als eine Art "Bestrafung" für Staaten, die das Seearbeitsübereinkommen nicht ratifiziert hätten, empfunden werden könne und dass die Überschrift "unerwartete Faktoren", unter der die Kommission diese Bestimmungen vorschlägt, nicht geeignet sei, da das Nichtratifizieren eines Übereinkommens keinesfalls als unerwarteter Faktor gelten könne.

Die Kommission will die Funktionsweise dieses Überprüfungssystems und seine möglichen Auswirkungen ausführlicher erläutern. Der Vorsitz hat sich ungeachtet des großen Widerstands von Seiten der Delegationen dafür entschieden, bis zur Vorlage dieser Erläuterungen keine Neuformulierung oder Streichung dieser Bestimmung vorzuschlagen.

Der Vorsitz möchte die Beratungen über diesen Vorschlag fortsetzen, um weitere Fortschritte zu ermöglichen und den Weg für eine zügige Annahme zu bereiten.

### **3. Fazit**

Der AStV wird gebeten, diesen Sachstandsbericht zu prüfen und zu billigen und ihn am 7. Juni 2012 dem Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) vorzulegen.

---

**Vorschlag für eine  
RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über die Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten für die Durchsetzung der  
Richtlinie 2009/13/EG des Rates 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/EG**

**(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 Gesetzgebungsaktes an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>2</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].



gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Maßnahmen der Union im Bereich des Seeverkehrs sind unter anderem darauf ausgerichtet, die Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten auf Schiffen, die Seeverkehrssicherheit und die Verhütung von Verschmutzung durch Seeunfälle zu verbessern.
- (2) Der Union ist bewusst, dass die meisten Unfälle auf See unmittelbar auf den Faktor Mensch zurückzuführen sind, insbesondere auf Übermüdung.
- (3) Eines der wichtigsten Ziele der Politik der Union zur Gewährleistung der Sicherheit im Seeverkehr ist die Eliminierung unternormiger Schiffe.
- (4) 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.
- (5) Mit der Entscheidung 2007/431/EG des Rates vom 7. Juni 2007<sup>3</sup> wurden die Mitgliedstaaten ermächtigt, das Übereinkommen zu ratifizieren. Die Mitgliedstaaten sind aufgefordert, dies so bald wie möglich tun.
- (6) In dem Übereinkommen sind Arbeitsnormen im Seeverkehr festgelegt, die für alle Seeleute gelten, unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit und der Flagge der Schiffe.
- (7) Die Richtlinie 2009/13/EG des Rates vom 16. Februar 2009<sup>4</sup> dient der 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/EG ("die Vereinbarung").

---

<sup>3</sup> ABl. L 161 vom 22.6.2007, S. 63.

<sup>4</sup> ABl. L 124 vom 20.5.2009, S. 30.

- (8) Die Richtlinie 2009/13/EG wurde auf der Grundlage von Artikel 155 AEUV erlassen.
- (9) Da Vereinbarungen aufgrund von Artikel 155 AEUV, die durch einen Beschluss des Rates durchzuführen sind, nur Angelegenheiten in Bereichen betreffen können, die in Artikel 153 AEUV erfasst sind, können einige Bestimmungen des Übereinkommens in Bezug auf die Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten im Zusammenhang mit der Durchsetzung des Übereinkommens nicht Teil der Vereinbarung zwischen den Sozialpartnern sein, die durch die Richtlinie 2009/13/EG durchgeführt wird. Diese Bestimmungen sollten durch die vorliegende Richtlinie in das Unionsrecht aufgenommen werden.
- (10) Zwar werden die Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten durch die Richtlinie 2009/21/EG geregelt, indem das Flaggenstaat-Audit der IMO in Unionsrecht aufgenommen und die Zertifizierung der Qualität der nationalen Verwaltungsverfahren eingeführt wird, doch gilt eine separate Richtlinie, in der die Arbeitsnormen für Seeleute festgelegt sind, als geeigneteres und klareres Instrument, um den verschiedenen Zwecken und Verfahren Rechnung zu tragen.
- (11) Die Richtlinie 2009/13/EG gilt für Seeleute auf Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen. Die Mitgliedstaaten sollten daher die Einhaltung aller Bestimmungen dieser Richtlinie durch Schiffe, die unter ihrer Flagge fahren, überprüfen.
- (12) Damit die effektive Durchsetzung der Richtlinie 2009/13/EG kontrolliert werden kann, müssen die Mitgliedstaaten durch regelmäßige Inspektionen, Überwachung und andere Kontrollmaßnahmen überprüfen, ob die unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe den Anforderungen der Richtlinie 2009/13/EG genügen.
- (13) 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.

- (14) Da diese Richtlinie der Durchsetzung der Richtlinie 2009/13/EG dient, sollte sie zum gleichen Zeitpunkt wie die Richtlinie 2009/13/EG in Kraft treten –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

## Artikel 1

### Gegenstand

Durch die in dieser Richtlinie festgelegten Regeln soll sichergestellt werden, dass die Mitgliedstaaten ihren Verpflichtungen als Flaggenstaaten effektiv nachkommen und überwachen, dass unter ihrer Flagge fahrende Schiffe den Vorschriften der Richtlinie 2009/13/EG genügen. Diese Richtlinie gilt unbeschadet der Richtlinie 2009/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>5</sup>.

## Artikel 2

### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten die einschlägigen Begriffsbestimmungen im Anhang der Richtlinie 2009/13/EG.

a) [...]

b) [...]

## Artikel 3

### Überwachung der Einhaltung der Vorschriften

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass angemessene Kontroll- und Überprüfungsverfahren festgelegt und effektive und angemessene Inspektionen durchgeführt werden, um sicherzustellen, dass die Bedingungen für Seeleute auf Schiffen, die ihre Flagge führen, den Vorschriften der Richtlinie 2009/13/EG dauerhaft genügen.

---

<sup>5</sup> ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 132.

## Artikel 4

### Für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften zuständiges Personal

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass das Personal, das für die Überprüfung der ordnungsgemäßen Anwendung der Richtlinie 2009/13/EG zuständig ist, über die Ausbildung, die Befähigung, die Kompetenzen, die Befugnisse, den Status und die Unabhängigkeit verfügt, die erforderlich oder wünschenswert sind, um die Überprüfung durchzuführen und die Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie sicherzustellen.

## Artikel 5

### Beilegung von Beschwerden und Abhilfemaßnahmen

1. Geht bei einem Mitgliedstaat eine Beschwerde ein, die er nicht als offensichtlich unberechtigt erachtet, oder Beweismaterial, dass ein Schiff unter seiner Flagge nicht den Anforderungen der Richtlinie 2009/13/EG genügt, oder dass bei den Durchführungsmaßnahmen für diese Richtlinie schwerwiegende Mängel bestehen, hat der Mitgliedstaat die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Angelegenheit zu untersuchen und sicherzustellen, dass Maßnahmen zur Abstellung der festgestellten Mängel getroffen werden.
2. Das für die Behandlung von Beschwerden zuständige Personal hat die Quelle einer Beschwerde, in der eine Gefahr oder ein Mangel im Zusammenhang mit den Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute oder ein Verstoß gegen die Rechtsvorschriften behauptet wird, vertraulich zu behandeln und darf gegenüber dem Reeder, dem Vertreter des Reeders oder dem Betreiber des Schiffes keine Andeutung machen, dass eine Überprüfung infolge einer solchen Beschwerde vorgenommen worden ist.

## Artikel 6

### Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens binnen zwölf Monaten nach ihrem Inkrafttreten nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit.
2. 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.
3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

## Artikel 7

### Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am Tag des Inkrafttretens der Richtlinie 2009/13/EG in Kraft.

## Artikel 8

### 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*

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 Gesetzgebungsaktes an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>6</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>7</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

---

<sup>6</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>7</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

- (1) Die Internationale Arbeitsorganisation nahm am 23. Februar 2006 das Seearbeitsübereinkommen von 2006 an ("MLC 2006"), 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 2007<sup>8</sup> wurden die Mitgliedstaaten ermächtigt, das MLC 2006 zu ratifizieren. Die Mitgliedstaaten sollten dies so bald wie möglich tun.
- (3) Im MLC 2006 sind Arbeitsnormen im Seeverkehr festgelegt, die für alle Seeleute gelten, unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit und der Flagge der Schiffe, auf denen sie arbeiten.
- (3a) Die Begriffe "Seeleute" und "Besatzung" werden in den einschlägigen internationalen Übereinkommen nicht immer gleichbedeutend verwendet. Es ist daher angebracht, diese Begriffe in der Richtlinie 2009/63/EG in der durch diese Richtlinie geänderten Fassung nicht zu definieren, sondern sie von Fall zu Fall in der Bedeutung oder entsprechend der Definition auszulegen, in der sie in den einschlägigen internationalen Übereinkommen jeweils verwendet werden. Eine solche Auslegung lässt zu, dass sich die Begriffe "Seeleute" und "Besatzung" auf dieselbe Kategorie von Personal beziehen können.
- (4) Ein großer Teil der im MLC 2006 festgelegten Normen wurden durch die Richtlinie 2009/13/EG des Rates vom 16. Februar 2009<sup>9</sup> und die Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999<sup>10</sup> in das Unionsrecht aufgenommen. Diejenigen Normen des Übereinkommens, 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.

---

<sup>8</sup> Entscheidung 2007/431/EG des Rates vom 7. Juni 2007 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, das Seearbeitsübereinkommen 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation im Interesse der Europäischen Gemeinschaft zu ratifizieren (ABl. L 161 vom 22.6.2007, S. 63)

<sup>9</sup> Richtlinie 2009/13/EG des Rates 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 1999/30/EG (ABl. L 124 vom 20.5.2009, S. 30).

<sup>10</sup> Richtlinie 1999/63/EG des Rates 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 Seeleuten (ABl. L 167 vom 2.7.1999, S. 33).

- (5) Im Übereinkommen 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 anlaufen, die Einhaltung der Bestimmungen des MLC 2006 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<sup>11</sup> geregelt; in dieser Richtlinie sollte das MLC 2006 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 MLC 2006 festgelegten Verfahren zur Beilegung von Beschwerden in Bezug auf die im MLC 2006 geregelten Inhalte Rechnung tragen.
- (8) Damit für die Durchführung der Richtlinie 2009/16/EG einheitliche Bedingungen gewährleistet sind, sollte jene Richtlinie dahingehend geändert werden, dass der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Die Kommission sollte ermächtigt werden, Durchführungsrechtsakte im Hinblick auf die Verwendung eines einheitlichen elektronischen Formats für die Meldung und die Behandlung von Beschwerden im Zusammenhang mit dem MLC 2006 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. Dies ist ein rein technisches Vorgehen, das entsprechend der in der genannten Richtlinie festgelegten Grundsätze 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 kontrollieren<sup>12</sup>, ausgeübt werden.

---

<sup>11</sup> ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

<sup>12</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.



- (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 aktuelle Fassung der Liste der "Anweisungen" enthält, die im Rahmen der am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichneten Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle ("Pariser Vereinbarung") verabschiedet wurden, 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. 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.
- (10) [...]
- (11) Da die Ziele dieser Richtlinie auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können, sondern wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme besser auf Unionsebene zu erreichen 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 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) Buchstabe g wird gestrichen.

(a) in Nummer 1 werden folgende Buchstaben angefügt:

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

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

(b) [...]

(c) [...]

(d) [...]

(e) Die folgenden Nummern werden angefügt:

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

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

(f) Folgender Absatz wird angefügt:

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

(2) In Artikel 3 wird folgender Absatz angefügt:

"5. Die Anwendung und/oder Auslegung dieser Richtlinie liefert den Mitgliedstaaten unter keinen Umständen einen Grund zur Rechtfertigung einer Senkung des in den Sozialvorschriften der Union festgelegten allgemeinen Schutzniveaus für Arbeitnehmer."

(3) Artikel 8 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

"4. Die Kommission erlässt detaillierte Maßnahmen, um einheitliche Bedingungen für die Anwendung der Bestimmungen dieses Artikels zu gewährleisten. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 31 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen."

(4) Artikel 10 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

"3. Die Kommission erlässt die zur Durchführung dieses Artikels notwendigen detaillierten Maßnahmen, insbesondere betreffend

a) die Flaggenstaat-Kriterien,

b) die Kriterien für die Leistung des Unternehmens.

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 erlässt detaillierte Maßnahmen, 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 einheitliche Bedingungen für die Anwendung der Bestimmungen der Absätze 1 und 2 dieses Artikels zu gewährleisten. 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 MLC 2006

1. Eine Beschwerde eines Seemanns, in der eine Verletzung der Anforderungen des MLC 2006 (einschließlich der Rechte von Seeleuten) behauptet wird, kann einem Inspektor in dem Hafen gemeldet werden, den das Schiff dieses Seemanns angelaufen hat. In solchen Fällen führt der Inspektor eine erste Untersuchung durch.
2. Gegebenenfalls wird im Rahmen der ersten Untersuchung aufgrund der Art der Beschwerde unter anderem geprüft, ob die Beschwerdeverfahren an Bord gemäß Titel 5 des Anhangs der 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\* in Anspruch genommen wurden. Der Inspektor kann auch eine gründlichere Überprüfung gemäß Artikel 13 durchführen.
3. Der Inspektor 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 dieser Artikel.
  
5. Konnte eine Beschwerde eines Seemanns in Bezug auf Angelegenheiten, die im MLC 2006 geregelt sind, nicht an Bord beigelegt werden, hat der Inspektor unverzüglich den Flaggenstaat zu benachrichtigen und sich darum zu bemühen, dass ihm dieser Staat innerhalb einer vorgeschriebenen Frist Ratschläge und einen Aktionsplan mit Abhilfemaßnahmen übermittelt. Ein Bericht über die Überprüfung ist auf elektronischem Wege an die in Artikel 24 genannte Überprüfungsdatenbank zu übermitteln.

6. Konnte die Beschwerde mit Hilfe der nach Absatz 5 ergriffenen Maßnahmen nicht beigelegt werden, übermittelt der Hafenstaat dem Generaldirektor der Internationalen Arbeitsorganisation eine Kopie des Berichts des Inspektors. Diesem Bericht müssen etwaige Antworten, die die Behörde des Flaggenstaats innerhalb der vorgeschriebenen Fristen erteilt hat, beigelegt werden. Die in Frage kommenden Verbände der Reeder und der Seeleute im Hafenstaat sind in gleicher Weise zu unterrichten. Darüber hinaus übermittelt der Hafenstaat dem Generaldirektor der Internationalen Arbeitsorganisation im Einklang mit Anhang XII regelmäßig Statistiken und Informationen über Beschwerden, die beigelegt wurden.

Mit diesen beiden Übermittlungsverfahren wird bezweckt, dass aufgrund dieser Maßnahmen – sofern dies geeignet und geboten erscheint – solche Informationen gespeichert und den Parteien, einschließlich der Verbände der Reeder und Seeleute, zur Kenntnis gebracht werden, die möglicherweise ein Interesse daran haben, von den einschlägigen Rechtsmitteln Gebrauch zu machen.

7. Es werden geeignete Maßnahmen ergriffen, um die Vertraulichkeit der Beschwerden der Seeleute sicherzustellen.
8. 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.
9. Dieser Artikel lässt Artikel 18 unberührt.

---

\* ABl. L 124 vom 20.5.2009, S. 30."

(8) Artikel 19 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"2. Bei Mängeln, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt und/oder eine schwere oder wiederholte Verletzung der Anforderungen des MLC 2006 (einschließlich der Rechte der Seeleute) darstellen, sorgt die zuständige Behörde des Staates, 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 so lange nicht aufgehoben, wie

- die Gefahr nicht beseitigt ist oder die zuständige Behörde nicht feststellt, dass das Schiff unter den erforderlichen Auflagen auslaufen oder der Betrieb wieder aufgenommen werden kann, ohne dass dies eine Gefahr für die Sicherheit und Gesundheit der Fahrgäste oder der Besatzung oder eine Gefahr für andere Schiffe oder eine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellt;

oder

- die zuständige Behörde nicht einem Aktionsplan zur Beseitigung der Nichterfüllungen in Bezug auf das MLC 2006 zugestimmt hat und der Überzeugung ist, dass dieser Plan zügig durchgeführt wird."

(b) Folgender Absatz wird angefügt:

"11. Wird ein Schiff infolge einer schweren oder wiederholten Verletzung der Anforderungen des MLC 2006 am Auslaufen gehindert, 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. Die Kommission erhält Durchführungsbefugnisse hinsichtlich der Annahme von Maßnahmen zur Umsetzung dieses Artikels, einschließlich harmonisierter Verfahren für die Meldungen offensichtlicher Auffälligkeiten durch Lotsen und Hafenbehörden oder -stellen und für Berichte über Folgemaßnahmen der Mitgliedstaaten. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 31 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen."

(10) Artikel 27 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"Die Kommission erhält 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. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 31 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen."

(11) Die folgenden Artikel 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 Anweisungen ('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 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 Übertragung der Befugnisse nach Artikel 30a kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in jenem Beschluss angegebenen Befugnis. 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 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."

---

\* ABl.: Bitte Datum einfügen: Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie.

(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. Bei diesem Ausschuss handelt es sich um einen Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. [...]
3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss 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.
4. Wird in den Fällen nach 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.

(13a) Artikel 33 erhält folgende Fassung:

"Artikel 33  
Durchführungsbestimmungen

Wenn die Kommission die in Artikel 8 Absatz 4, Artikel 10 Absatz 3, Artikel 14 Absatz 4, Artikel 15 Absatz 4, Artikel 18a Absatz 8, 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 Vorschriften dem Fachwissen und der Erfahrung Rechnung tragen, die mit dem Überprüfungssystem in der Gemeinschaft und im Rahmen der Pariser Vereinbarung gewonnen wurden."

(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, für die ein Aktionsplan zur Beseitigung der Nichterfüllungen entsprechend der Norm A5.2.1 Nummer 6 des MLC 2006 zwar vereinbart, aber nicht von einem Inspektor überprüft wurde."

(15) In Anhang IV werden die folgenden Nummern angefügt:

"45. Seearbeitszeugnis.

46. Seearbeits-Konformitätserklärung Teil I und Teil II."

(16) In Anhang V werden folgende Nummern angefügt:

"16. Die nach dem MLC 2006 vorgeschriebenen Dokumente werden nicht vorgelegt oder nicht geführt oder falsch geführt oder die vorgelegten Dokumente enthalten die durch das MLC 2006 vorgeschriebenen Informationen nicht oder sind aus anderen Gründen ungültig.

17. Die Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff genügen nicht den Anforderungen des MLC 2006.

18. Es besteht berechtigter Grund zu der Annahme, dass das Schiff die Flagge gewechselt hat, um die Einhaltung des MLC 2006 zu umgehen."

(17) In Anhang X Nummer 3.10 werden folgende 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 des Seearbeitsübereinkommens (einschließlich der Rechte der Seeleute) dar."

(17a) In Anhang XII Nummer 1 wird folgender Gedankenstrich angefügt:

"- Übermittlung – im Namen der Mitgliedstaaten – von Statistiken und Informationen zu beigelegten Beschwerden an den Generaldirektor der Internationalen Arbeitsorganisation."

## Artikel 2

### Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens bis zum ...\* nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut jener Vorschriften mit.

Beim Erlass jener Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

---

\* ABl.: Bitte Datum einfügen: 18 Monate nach dem Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie.

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

Artikel 3  
Inkrafttreten

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

Artikel 4  
Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

*Der Präsident*