



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 24. September 2012 (03.10)
(OR. en)**

13904/12

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

**MAR 112
TRANS 297
SOC 754
CODEC 2163**

BERICHT

des	Generalsekretariats
an den	AStV/Rat

Nr. Komm.dok.:	8239/12 MAR 37 TRANS 105 SOC 241
Nr. Vordok.:	13506/12 MAR 109 TRANS 284 SOC 722 CODEC 2070

Betr.:	Vorbereitung der Tagung des Rates (<u>Verkehr</u>, Telekommunikation und Energie) am 29. Oktober 2012 Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle – <i>Allgemeine Ausrichtung</i>
--------	--

Einleitung

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 23. März 2012 den oben genannten Vorschlag übermittelt.

Inhalt des Vorschlags

2. Das Seearbeitsübereinkommen von 2006 (MLC 2006) wurde am 23. Februar 2006 von der Internationalen Arbeitsorganisation verabschiedet. Am 20. August 2012 hatten 30 Mitgliedsstaaten der Internationalen Arbeitsorganisation, die zusammen über eine Bruttoreumzahl von mindestens 33 Prozent der Welthandelstonnage verfügen, ihre Ratifizierungsurkunden hinterlegt. Demnach wird das MLC 2006 als völkerrechtlich verbindliches Übereinkommen zum 20. August 2013 in Kraft treten. Darin sind umfassende Rechte und Arbeitsschutzbestimmungen vorgesehen, die für alle Seeleute gelten, unabhängig von deren Nationalität und der Flagge des Schiffes. Ziel des MLC 2006 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 1), Beschäftigungsbedingungen (Titel 2), Unterkünfte, Freizeiteinrichtungen, Verpflegung einschließlich Bedienung (Titel 3), Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, soziale Betreuung und Gewährleistung der sozialen Sicherheit (Titel 4) sowie Erfüllung und Durchsetzung der Anforderungen (Titel 5).
3. Zweck des eingangs genannten Vorschlags ist es, die Rechtsvorschriften der Europäischen Union mit den in Titel 5 des MLC 2006 vorgesehenen Bestimmungen über die Erfüllung und Durchsetzung der Anforderungen des Übereinkommens in Einklang zu bringen und dabei die Vorschriften betreffend die Verantwortlichkeiten der Hafenstaaten in das EU-Recht aufzunehmen.
4. Mit dem Richtlinienvorschlag wird die Richtlinie 2009/16/EG geändert, unter anderem durch die Aufnahme der Anforderungen des MLC 2006, d.h.
 - Aufnahme des Seearbeitszeugnisses und der Seearbeits-Konformitätserklärung in die Liste der Dokumente, die von den Hafenstaat-Besichtigern 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.

Darüber hinaus werden mit dem Vorschlag die "Komitologie-Bestimmungen" der Richtlinie 2009/16/EG geändert, um sie an den Vertrag von Lissabon anzupassen.

Beratungen in den Ratsgremien

5. Die Prüfung des Vorschlags durch die Gruppe "Seeverkehr" begann im April 2012 unter dänischem Vorsitz. Es sei angemerkt, dass dem Vorschlag keine Folgenabschätzung beigelegt war.
6. Der Vorschlag wurde in einem Sachstandsbericht behandelt, der dem Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 7. Juni 2012 vorgelegt wurde¹.
7. Dem Vorsitz ist es gelungen, für alle in diesem Bericht geäußerten Anliegen eine Lösung zu finden; dies gilt insbesondere für die Frage, ob Mitgliedstaaten, die eines oder mehrere der in der geänderten Fassung der Richtlinie 2009/16/EG genannten Übereinkommen (siehe Erwägungsgründe 2a und 2b) und die sogenannte "Rückschrittsklausel" nicht ratifiziert haben, eine gültige Hafenstaatkontrolle durchführen können; durch die "Rückschrittsklausel" werden die Mitgliedstaaten daran erinnert, dass die Richtlinie keine Gründe für die Senkung des bereits in anderen Rechtsvorschriften der Union festgelegten allgemeinen Schutzniveaus für Arbeitnehmer liefern sollte (siehe Erwägungsgründe 4a und 4b).

Beratungen im Europäischen Parlament

8. Das Europäische Parlament hat erst vor kurzem mit der Prüfung des Vorschlags begonnen. Der zuständige Parlamentsausschuss – der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) – hat im April 2012 einen Berichtersteller ernannt (Herrn Simpson, S&D-UK). Im Oktober 2012 soll dieser Ausschuss einen ersten Gedankenaustausch führen.
9. Die Abstimmung im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr soll im November 2012 stattfinden, das Plenum könnte sodann im Januar oder Februar 2013 abstimmen.

¹ Dok. 9863/12.

Noch bestehende Vorbehalte

10. Malta und das Vereinigte Königreich haben Parlamentsvorbehalte eingelegt.
11. Die Kommission hält Vorbehalte zu den Bestimmungen betreffend Durchführungsrechtsakte und delegierte Rechtsakte sowie zur Streichung ihres Vorschlags aufrecht, Anhang I Teil II Abschnitt 2B der Richtlinie 2009/16/EG dahin gehend zu ändern, dass Schiffe, die die Flagge von Staaten führen, die eine Reihe von Übereinkommen nicht ratifiziert haben (darunter das MLC 2006) häufigeren Überprüfungen unterliegen würden.

Fazit

12. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat wird ersucht, den in der Anlage wiedergegebenen Text zu prüfen, damit der Rat sich auf seiner Tagung am 29. Oktober 2012 auf eine allgemeine Ausrichtung zu dem Text verständigen kann.
-

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 Sozialausschusses²,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

- (1) Die Internationale Arbeitsorganisation hat am 23. Februar 2006 das Seearbeitsübereinkommen von 2006 ("MLC 2006") angenommen, 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 MLC 2006 zu ratifizieren. Die Mitgliedstaaten sollten dies so bald wie möglich tun.
- (2a) Die Mitgliedstaaten sollten sich bei der Durchführung der Hafenstaatkontrolle im Einklang mit der Richtlinie 2009/16/EG in der durch diese Richtlinie geänderten Fassung in Bezug auf Bestimmungen von Übereinkommen, 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, nach Kräften bemühen, die in den Übereinkommen vorgesehenen Verfahren und Praktiken einzuhalten und sollten daher von Berichterstattungen im Zusammenhang mit der Hafenstaatkontrolle an die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und/oder die Internationale Arbeitsorganisation (ILO) absehen. Mitgliedstaaten, die ein unter die Richtlinie 2009/16/EG fallendes internationales Übereinkommen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens noch nicht ratifiziert haben, sollten sich nach Kräften bemühen, im Einklang mit den Anforderungen des Übereinkommens an Bord ihrer Schiffe für gleichwertige Bedingungen zu sorgen.
- (2b) 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 dem internationalen Völkerrecht und dem EU-Recht zu vermeiden, sollten die Mitgliedstaaten anstreben, die Übereinkommen zu dem Zeitpunkt, zu dem sie auf internationaler Ebene in Kraft treten, zu ratifizieren oder zumindest diejenigen Teile der Übereinkommen zu ratifizieren, die in die Zuständigkeit der Union fallen.
- (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.

³ 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).

- (3a) Es ist daher angebracht, in der Richtlinie 2009/16/EG in der durch diese Richtlinie geänderten Fassung die Begriffe "Seeleute" und "Besatzung" nicht zu definieren, sondern sie vielmehr von Fall zu Fall in der Bedeutung oder entsprechend der Definition auszulegen, in der sie in den einschlägigen internationalen Übereinkommen jeweils verwendet werden. In sämtlichen Bestimmungen der Richtlinie 2009/16/EG in der durch diese Richtlinie geänderten Fassung, die sich auf die Durchsetzung des MLC 2006 beziehen, sollte der Begriff "Besatzung" so ausgelegt werden, dass er sich auf den Begriff "Seeleute" gemäß der Definition des MLC 2006 bezieht.
- (3b) In sämtlichen Bestimmungen dieser Richtlinie, die sich – auch in Bezug auf Schiffe, für die der Internationale Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) nicht gilt – auf die Durchsetzung des MLC 2006 beziehen, sollten Bezugnahmen auf "Unternehmen" in der Richtlinie 2009/16/EG in der durch diese Richtlinie geänderten Fassung als Bezugnahmen auf "Reeder", wie in den einschlägigen Bestimmungen des MLC 2006 definiert, verstanden werden, da diese Definition für die speziellen Anforderungen des MLC 2006 besser geeignet ist.
- (4) Ein großer Teil der im MLC 2006 festgelegten Normen wurde durch die Richtlinie 2009/13/EG des Rates vom 16. Februar 2009⁴ und die Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999⁵ 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, sind von den Mitgliedstaaten diesen Richtlinien entsprechend umzusetzen.
- (4a) Grundsätzlich sollte die Anwendung und/oder Auslegung dieser Richtlinie den Mitgliedstaaten unter keinen Umständen einen Grund zur Rechtfertigung einer Senkung des in den geltenden Sozialvorschriften der Union festgelegten allgemeinen Schutzniveaus für Arbeitnehmer auf Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaates führen, liefern.

⁴ 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).

⁵ 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).

- (4b) Erhält die zuständige Behörde des Hafenstaates Kenntnis von einem Verstoß gegen das Unionsrecht – einschließlich seiner arbeitsrechtlichen Bestimmungen – oder von einer Nichteinhaltung desselben auf Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaates führen, so sollte diese Behörde gemäß dem nationalen Recht und den nationalen Verfahren die zuständigen Behörden, gegebenenfalls einschließlich der nationalen Arbeitsbehörden, umgehend unterrichten; diese sollten ihrerseits die einschlägigen Informationen den zuständigen Behörden des Flaggenstaates übermitteln.
- (5) Im 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 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 2009⁶ 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.
- (6a) Bei der Durchführung der Hafenstaatkontrolle im Einklang mit den Bestimmungen der Richtlinie 2009/16/EG in der durch diese Richtlinie geänderten Fassung sollten die Mitgliedstaaten den Bestimmungen des MLC 2006 Rechnung tragen, wonach die Mitgliedstaaten das Seearbeitszeugnis und die Seearbeits-Konformitätserklärung als Anscheinsbeweis für die Übereinstimmung mit den Anforderungen dieses Übereinkommens anerkennen sollten.
- (7) Die Vorschriften der Union sollten außerdem den im MLC 2006 festgelegten Verfahren zur Beilegung von Beschwerden an Land in Bezug auf die im MLC 2006 geregelten Inhalte Rechnung tragen.

⁶ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

- (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 Schiffes 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 kontrollieren⁷, ausgeübt werden.
- (8a) Wenn die Kommission die Durchführungsbestimmungen erlässt, sollte sie besonders darauf achten, dass diese Vorschriften dem Fachwissen und der Erfahrung Rechnung tragen, die mit dem Überprüfungssystem in der Union gewonnen wurden, und sie sollte sich auf das in der am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichneten Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle ("Pariser Vereinbarung") in ihrer aktuellen Fassung enthaltene Fachwissen stützen.
- (8b) Die Durchführungsbestimmungen, einschließlich der Bezugnahmen auf die Anweisungen ("instructions") und Leitlinien ("guidelines") der Pariser Vereinbarung, sollten die Besichtiger oder zuständigen Behörden in ihrer fachlichen Beurteilung und die in den einschlägigen Artikeln der Richtlinie 2009/16/EG vorgesehene Flexibilität nicht beeinträchtigen.
- (8ab) Bei den Bezugnahmen auf die Anweisungen und Leitlinien der Pariser Vereinbarung ist zu berücksichtigen, dass diese ausgearbeitet und angenommen wurden, um für Übereinstimmung zu sorgen und Leitlinien für die Überprüfungen vorzugeben, damit eine größtmögliche Annäherung erreicht werden kann.
- (8c) Die Überprüfungsdatenbank gemäß Artikel 24 sollte nach Maßgabe der Richtlinie 2009/16/EG in der durch diese Richtlinie geänderten Fassung und/oder nach Maßgabe der im Rahmen der Pariser Vereinbarung angenommenen Änderungen angepasst und weiterentwickelt werden.

⁷ 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 Liste der im Rahmen der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle verabschiedeten Anweisungen enthält, so zu ändern, dass 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. 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) Nummer 1 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),

k) das Internationale Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung (Bunkeröl-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 Entschließungen, unter anderem solche in Bezug auf Zeugnisse und andere Dokumente, sind als Verweise auf diese Übereinkommen, internationalen Codes und Entschließungen in ihrer jeweils geltenden Fassung zu verstehen."

(2) In Artikel 3 wird folgender Absatz angefügt:

5. [...]

(3) Artikel 8 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

"4. Die Kommission kann detaillierte Maßnahmen erlassen, 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 kann die zur Durchführung dieses Artikels notwendigen detaillierten Maßnahmen erlassen, 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 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 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 wird eingefügt:

"Artikel 18a

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

1. Eine Beschwerde eines Seemanns, in der eine Verletzung der Anforderungen des 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 Beschwerdeverfahren an Bord gemäß der Regel 5.1.5 des MLC 2006 in Anspruch genommen wurden. Der Besichtiger kann auch eine gründlichere Überprüfung gemäß Artikel 13 durchführen.
3. Der Besichtiger 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. Kommt Absatz 4 nicht zur Anwendung und konnte eine Beschwerde eines Seemanns in Bezug auf Angelegenheiten, die im MLC 2006 geregelt sind, nicht an Bord beigelegt werden, hat der Besichtiger 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. 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, übermittelt der Hafenstaat dem Generaldirektor der Internationalen Arbeitsorganisation eine Kopie des Berichts des Besichtigers. Diesem Bericht müssen etwaige Antworten, die die Behörde des Flaggenstaates 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 regelmäßig Statistiken und Informationen über Beschwerden, die beigelegt wurden.

Mit diesen 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."

(8) Artikel 19 wird wie folgt geändert:

(a) Folgender Absatz wird angefügt:

"2a. Im Falle von Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, die Gesundheit und den Schutz der Seeleute darstellen, oder im Falle von Mängeln, die 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 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 wird. Der Besichtiger 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 Flaggenstaates, 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 Überprüfungsberichts über alle Umstände, unter denen das Eingreifen für erforderlich gehalten wurde. Zusätzlich werden gegebenenfalls die bestellten Besichtiger 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 des MLC 2006 (einschließlich der Rechte der Seeleute) oder infolge von Lebens- und Arbeitsbedingungen auf Schiffen, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, die Gesundheit und den Schutz der Seeleute darstellen, am Auslaufen gehindert, so benachrichtigt die zuständige Behörde unverzüglich den Flaggenstaat und verlangt – sofern möglich – die Anwesenheit eines Vertreters des Flaggenstaates, wobei der Flaggenstaat aufgefordert wird, innerhalb einer vorgegebenen Frist zu antworten. Die zuständige Behörde unterrichtet auch umgehend 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 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 jenem 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 durch den Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

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

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."

(12) Artikel 31 erhält folgende Fassung:

"Artikel 31

Ausschuss

1. Die Kommission wird von dem durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 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. [...]"

(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 Union und im Rahmen der Pariser Vereinbarung gewonnen wurden."

(14) In Anhang I Teil II Abschnitt 2B

(a) erhält der fünfte Gedankenstrich 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 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) wird folgender Gedankenstrich angefügt:

[...]

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

(15) 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) Die folgenden Nummern werden 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 Ölverschmutzungsschäden.".

(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.

19. Es liegt eine Beschwerde vor, wonach die Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff nicht den Anforderungen des MLC 2006 genügen sollen."

(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 MLC 2006 (einschließlich der Rechte der Seeleute) dar."

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.

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.

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: 18 Monate nach Inkrafttreten der vorliegenden Änderungsrichtlinie.

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
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident
