



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 13.3.2014  
COM(2014) 161 final

2014/0088 (NLE)

Vorschlag für einen

**BESCHLUSS DES RATES**

**über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 103. Tagung der  
Internationalen Arbeitskonferenz zu den Änderungen des Codes des  
Seearbeitsübereinkommens zu vertreten ist**

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Ziel dieses Vorschlags ist es, den Standpunkt der Union zu den Änderungen des Codes des Seearbeitsübereinkommens von 2006 im Hinblick auf die Verpflichtungen von Reedern festzulegen, und zwar in Bezug auf a) Entschädigungen bei Forderungen aufgrund von Todesfällen oder Verletzungen und b) die Zurücklassung von Seeleuten.

Auf der Tagesordnung der ersten Sitzung des „Dreigliedrigen Sonderausschusses“, im Folgenden „der Ausschuss“, stehen Änderungen des Codes des Seearbeitsübereinkommens von 2006 (Maritime Labour Convention, MLC 2006) der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO), nachstehend „das Seearbeitsübereinkommen“, „das Übereinkommen“ oder „das MLC“.

Im MLC sind Mindeststandards für Arbeits- und Lebensbedingungen aller Seeleute festgelegt, die auf Schiffen unter der Flagge eines Unterzeichnerstaates arbeiten.<sup>1</sup> Die vom Ausschuss zu erwägenden Änderungen betreffen den Code des MLC, der die Einzelheiten zur Durchführung der Artikel und Regeln des MLC sowie Normen und Leitlinien enthält.<sup>2</sup>

#### 1.1. Prüfung und gegebenenfalls Annahme von Änderungen des Codes des Seearbeitsübereinkommens auf der ersten Sitzung des „Dreigliedrigen Sonderausschusses“ vom 7.-11. April 2014

Der Ausschuss ist damit beauftragt, Änderungsvorschläge des Codes des MLC gemäß Artikel XV des MLC zu prüfen. Der Verwaltungsrat des IAA setzte den Ausschuss auf seiner 318. Tagung im Juni 2013 ein. Auf seiner 319. Tagung im Oktober 2013 beschloss er, die erste Sitzung des Ausschusses vom 7. bis 11. April 2014 in Genf einzuberufen, und er nahm dessen Tagesordnung an, auf der u. a. ein Punkt zur Erwägung von Vorschlägen für Änderungen des Codes des Seearbeitsübereinkommens 2006 vorgesehen ist.

Zwei Punkte für künftige Änderungen des Codes wurden auf der Sitzung der gemeinsamen Ad-hoc-Arbeitsgruppe von IAO und IMO<sup>3</sup>, die sich aus Sachverständigen für Verpflichtungen und Entschädigungen zusammensetzt, festgehalten: die Verpflichtungen der Reeder in Bezug auf Forderungen bei Todesfällen und Verletzungen und die Zurücklassung von Seeleuten. Die Sitzung wurde 2009<sup>4</sup> im Nachgang zu einer Entschließung abgehalten, die auf der 94. (Seeverkehrs-)Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz zusammen mit dem

---

<sup>1</sup> <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm>.

<sup>2</sup> Das MLC setzt sich aus drei Hauptteilen zusammen: In den Artikeln werden die allgemeinen Prinzipien und Verpflichtungen dargelegt. Den Artikeln folgen die Regeln und der Code, die sich mit den unter das Übereinkommen fallenden Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute sowie mit der Überprüfung und Erfüllung der Anforderungen befassen. Die sehr allgemein gehaltenen Regeln werden durch den detaillierteren Code ergänzt. Dieser umfasst zwei Teile: Teil A enthält Normen, Teil B Leitlinien. Länder, die das MLC ratifizieren, müssen nationale Gesetze erlassen oder andere Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass die in den Regeln festgelegten Grundsätze und Rechte gemäß den Normen in Teil A des Codes (oder auf im Wesentlichen gleichwertige Art und Weise) umgesetzt werden. Bei der Ausgestaltung ihrer Gesetze oder anderen Durchführungsmaßnahmen müssen die Unterzeichnerstaaten die Leitlinien gemäß Teil B des Codes gebührend berücksichtigen.

<sup>3</sup> Internationale Seeschiffahrts-Organisation.

<sup>4</sup> ILO-IMO-WGPS/9/2009/10, *Abschlussbericht* der gemeinsamen IMO-/IAO-Ad-hoc-Arbeitsgruppe von Sachverständigen für Verpflichtungen und Entschädigungen im Zusammenhang mit Forderungen infolge von Todesfällen, Verletzungen und der Zurücklassung von Seeleuten, neunte Sitzung.

Seearbeitsübereinkommen angenommen worden war<sup>5</sup>. Die genannten Punkte wurden außerdem vom Vorbereitungsausschuss, den der IAA-Verwaltungsrat 2010 eingerichtet hat, als Fragen bestimmt, die auf der ersten Sitzung des Ausschusses dringend zu prüfen sind.

Die Gruppe der Reedervertreter und die Gruppe der Seeleutevertreter im Ausschuss reichten im Oktober 2013 gemäß Artikel XV Absatz 2 MLC gemeinsam zwei Vorschlagsbündel mit entsprechenden Änderungen des Codes des MLC ein.<sup>6</sup>

Im Rahmen des in Artikel XV Absatz 3 MLC vorgesehenen vereinfachten Verfahrens zur Änderung des Codes des MLC leitete der IAA-Generaldirektor den Änderungsvorschlag an alle Mitglieder der Organisation mit dem Ersuchen weiter, ihre Bemerkungen und Anregungen im Oktober 2013 zu übermitteln.<sup>7</sup> Zudem wurden die Änderungsvorschläge im Dezember 2013 der Europäischen Union zur Verfügung gestellt.<sup>8</sup>

Auf der Ausschusssitzung im April 2014 werden die beiden Vorschlagsbündel erörtert. Für die Annahme der vorgeschlagenen Änderungen durch den Ausschuss ist erforderlich, dass die Hälfte der Mitglieder, die das MLC ratifiziert haben, auf der Sitzung vertreten ist und dass eine Zweidrittelmehrheit der Ausschussmitglieder, die die Hälfte der Stimmen der Regierungen, der Reeder und der Seeleute auf sich vereinigen, erreicht wird.

## **1.2. Mögliche Genehmigung der Änderungen des Codes des Seearbeitsübereinkommens auf der 103. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz vom 28. Mai bis 12. Juni 2014 und Inkrafttreten**

Nach Annahme durch den Ausschuss müssen die Änderungen des Codes des MLC von der Internationalen Arbeitskonferenz mit zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen der anwesenden Delegierten genehmigt werden; anschließend werden sie den IAO-Mitgliedern, die das MLC ratifiziert haben, zur Prüfung vorgelegt. Es wird davon ausgegangen, dass die Internationale Arbeitskonferenz auf ihrer 103. Tagung (28. Mai bis 12. Juni 2014) mit dieser Aufgabe betraut wird.

Änderungen, die gemäß diesem Verfahren genehmigt wurden, treten in der Regel innerhalb von zwei Jahren in Kraft, sofern nicht ein wesentlicher Teil der Unterzeichnerstaaten<sup>9</sup> formell seine Ablehnung geäußert hat.

---

<sup>5</sup> Entschließung betreffend die gemeinsame IMO-/IAO-Ad-hoc-Arbeitsgruppe von Sachverständigen für Verpflichtungen und Entschädigungen im Zusammenhang mit Forderungen infolge von Todesfällen, Verletzungen und der Zurücklassung von Seeleuten, Internationale Arbeitskonferenz, *Provisional Record* Nr. 3-1 (Rev.), 94. Tagung (Seeverkehr), Genf, 2006, S. 3-1/16. Siehe: [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS\\_088130/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_088130/lang--en/index.htm).

<sup>6</sup> [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms\\_229695.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_229695.pdf), siehe Anhang des Beschlusssentwurfs.

<sup>7</sup> [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms\\_229694.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_229694.pdf).

<sup>8</sup> Die Einladung zur Ausschusssitzung enthält einen Verweis auf die Webseite [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS\\_228789/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_228789/lang--en/index.htm), die im November 2013 aktualisiert wurde.

<sup>9</sup> 40 % der Mitglieder, die das MLC ratifiziert haben und auf die 40 % der Bruttoreumzahl der Schiffe der Mitglieder entfallen, die das MLC ratifiziert haben.

### **1.3. Inhalt der vorgeschlagenen Änderungen des Codes des Seearbeitsübereinkommens, die 2014 Gegenstand von Tagungen der Internationalen Arbeitsorganisation sind**

Die beiden Vorschlagsbündel mit Änderungen für den Code des MLC, die 2014 Gegenstand von IAO-Tagungen sein werden, betreffen Normen (Teil A) und Leitlinien (Teil B) des Codes des MLC und beziehen sich auf Regel 2.5 über die Heimschaffung unter Titel 2 (Beschäftigungsbedingungen) sowie auf Regel 4.2 über die Verpflichtungen der Reeder unter Titel 4 (Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, soziale Betreuung und Gewährleistung der sozialen Sicherheit).<sup>10</sup>

Der Vorschlag zu Regel 2.5 „Heimschaffung“ (siehe Anhang) betrifft die Zurücklassung von Seeleuten. Von Zurücklassung wird gesprochen, wenn der Reeder nicht für die Heimschaffungskosten der Seeleute aufkommt oder diese ohne Gewährleistung des nötigen Unterhalts und der nötigen Unterstützung zurückgelassen oder seine Verbindung zu ihnen auf andere Weise einseitig beendet hat; dazu gehört auch die Nichtzahlung vertraglich vereinbarter Heuern während mindestens zwei Monaten. Die vorgeschlagenen Änderungen sehen Vorschriften für ein schnelles und wirksames System der finanziellen Sicherheit vor, um beschäftigten, angeheuerten oder in irgendeiner Funktion auf einem Schiff unter der Flagge eines Mitgliedstaats tätigen Seeleuten im Falle der Zurücklassung zu helfen. Durch dieses System sollen ausstehende Heuern und sonstige Ansprüche für bis zu vier Monate, die Heimschaffungskosten, die notwendigen Lebenshaltungskosten u. a. für angemessene Nahrung, Kleidung, Unterbringung, notwendige ärztliche Versorgung und andere vertretbaren Kosten oder Aufwendungen, die sich aus der Zurücklassung ergeben, abgedeckt werden. Der Vorschlag sieht außerdem vor, dass jedes Mitglied den unter seiner Flagge fahrenden Schiffen vorschreibt, dass sie einen Nachweis über die finanzielle Sicherheit bereitstellen, den der entsprechende Sicherheitsanbieter ausgestellt hat. Die vorgeschlagenen Leitlinien befassen sich mit der unmittelbaren Unterstützung, wenn die Überprüfung der Gültigkeit bestimmter Aspekte des Antrags der Seeleute zusätzlich Zeit beansprucht, sowie mit den Einzelheiten des Nachweises einer finanziellen Absicherung.

Bei dem Vorschlag zu Regel 4.2 „Verpflichtungen der Reeder“ (siehe Anhang) geht es um eine Entschädigung bei Tod oder Erwerbsunfähigkeit aufgrund von Arbeitsunfällen, Krankheiten oder Gefährdungen. Er sieht Mindestanforderungen für das System der finanziellen Sicherheit zum Ausgleich vertraglicher Ansprüche vor, wobei es sich um Ansprüche im Zusammenhang mit Krankheitsfällen, Verletzungen oder Todesfällen handelt, die sich ereignet haben, während die Seeleute im Rahmen eines entsprechenden Beschäftigungsvertrags ihren Dienst ausübten, oder die sich aus einer Beschäftigung im Rahmen eines solchen Vertrags ergeben. Es bedarf wirksamer Regelungen, um vertragliche Entschädigungsansprüche im Wege schneller und fairer Verfahren entgegenzunehmen, zu bearbeiten und unparteiisch zu klären. Es darf keine Verzögerung bei der Zahlung geben und auch keinen Druck, Zahlungen unterhalb des vertraglich vereinbarten Betrags zu akzeptieren; in Fällen, in denen die endgültige Entschädigung nur schwer beurteilt werden kann, sind Zwischenzahlungen zu leisten. Des Weiteren bleiben andere gesetzliche Ansprüche unberührt. Leistungen werden indes gegen Schadensersatzansprüche aufgerechnet. Der Vorschlag sieht außerdem vor, dass jedes Mitglied den unter seiner Flagge fahrenden Schiffen vorschreibt, einen Nachweis über die finanzielle Sicherheit

<sup>10</sup> [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms\\_229695.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_229695.pdf).

bereitzustellen, bzw. dass der Reeder den Flaggenstaat und die Seeleute über die Aufhebung einer Sicherheit unterrichtet. Die vorgeschlagenen Leitlinien befassen sich mit den Einzelheiten des Nachweises der finanziellen Sicherheit und enthalten Formblätter (Bestätigung des Zahlungseingangs bzw. Entbindung von den Verpflichtungen) für die Begleichung der vertraglichen Forderungen.

#### **1.4. Unionsrecht im Bereich der Änderungen des Codes des Seearbeitsübereinkommens, die 2014 Gegenstand von Tagungen der Internationalen Arbeitsorganisation sind**

Die vorgeschlagenen Änderungen des Codes des MLC beziehen sich weitgehend auf vertragsgemäße Befugnisse der Union. Darüber hinaus betreffen die Änderungen zu einem großen Teil Bereiche des Unionsrechts, in denen die Regulierung auf EU-Ebene bereits weit fortgeschritten ist. Außerdem wurden die Mitgliedstaaten mit der Entscheidung 2007/431/EG des Rates vom 7. Juni 2007 ermächtigt, das MLC im Interesse der Union zu ratifizieren.

Die Änderungsvorschläge für das MLC konzentrieren sich auf Aspekte, die Gegenstand 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 sind. Mit der genannten Richtlinie werden einschlägige Bestimmungen des MLC in das EU-Recht übernommen, indem Mindestanforderungen in den relevanten Bereichen in einer Vereinbarung der europäischen sektoralen Sozialpartner nach Maßgabe der sozialpolitischen Bestimmungen des Vertrags festgelegt werden.<sup>11</sup>

Zwar ist die „Zurücklassung“ von Seeleuten als solche in der Richtlinie 2009/13/EG nicht geregelt, sie fällt jedoch unter ihre Norm A2.5, in der es heißt: „Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass die auf Schiffen unter seiner Flagge tätigen Seeleute ... Anspruch auf Heimschaffung haben ... wenn die Seeleute nicht mehr in der Lage sind, ihre vertraglichen Aufgaben auszuführen, oder von ihnen nicht erwartet werden kann, dass sie sie unter den besonderen Umständen ausführen.“ Desgleichen sieht die Norm A4.2 im Hinblick auf die Verpflichtungen der Reeder Folgendes vor: „Jeder Mitgliedstaat sieht in seinen innerstaatlichen Rechtsvorschriften vor, dass auf Schiffen unter seiner Flagge die Reeder für den Gesundheitsschutz und die medizinische Betreuung aller an Bord tätigen Seeleute entsprechend den folgenden Mindestnormen verantwortlich sind: ... die Reeder stellen finanzielle Sicherheiten, um eine Entschädigung bei Tod oder Erwerbsunfähigkeit der Seeleute aufgrund von Arbeitsunfällen, Krankheiten oder Gefährdungen gemäß den innerstaatlichen Rechtsvorschriften, dem Beschäftigungsvertrag für Seeleute oder dem Gesamtarbeitsvertrag zu gewährleisten.“ In beiden Fällen würden durch die Änderungen des MLC spezielle Anforderungen an Systeme der finanziellen Sicherheit und für die Vorlage von entsprechenden Nachweisen eingeführt.

Zu beachten ist auch, dass in den Schlussbestimmungen der 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 festgelegt ist, dass nach erfolgten Änderungen von Bestimmungen des MLC, oder wenn dies von einer der Parteien dieser Vereinbarung gewünscht wird, eine Überprüfung dieser Vereinbarung durchgeführt wird.

---

<sup>11</sup> Artikel 153 und 155 AEUV.

Die Durchsetzung der vorgeschlagenen Änderungen des MLC schließt den Verkehrsbereich<sup>12</sup> mit ein: So zählt das MLC nach der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle, geändert durch die Richtlinie 2013/38/EU vom 12. August 2013, zu den Übereinkommen wie SOLAS<sup>13</sup>, MARPOL<sup>14</sup> und STCW<sup>15</sup>, und die „Flaggenstaaten“-Richtlinie 2013/54/EU vom 20. November 2013 dient der Durchsetzung des Anhangs der Richtlinie 2009/13/EG. Die Richtlinie 2009/16/EG gilt für alle Schiffe, die Häfen der EU anlaufen, unabhängig von der Staatsangehörigkeit der Seeleute, und die Richtlinie 2013/54/EU soll gewährleisten, dass die Mitgliedstaaten ihre Verpflichtungen als Flaggenstaaten in Bezug auf die Richtlinie 2009/13/EG sowie ihren Anhang erfüllen, und gilt für alle Seeleute, die auf Schiffen unter einer EU-Flagge arbeiten. Die Vorlage von Nachweisen, die in den Änderungsvorschlägen vorgesehen ist, ist insbesondere durch die geänderte Fassung der Richtlinie 2009/16/EG abgedeckt.

Die vorgeschlagenen Änderungen betreffen weiterhin sozialpolitische Aspekte<sup>16</sup>, wobei Mindestanforderungen insbesondere im Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz durch die Richtlinie 89/391/EWG über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit festgelegt sind.

Darüber hinaus berühren die geplanten Änderungen auch die Koordinierung der sozialen Sicherheit, die bei grenzübergreifenden Sachverhalten in der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 und der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 987/2009 für Unionsbürger und in der Verordnung (EU) Nr. 1231/2010<sup>17</sup> für sich rechtmäßig in der EU aufhaltende Drittstaatsangehörige, ihre Familienangehörigen und Hinterbliebenen geregelt wird. Diese Verordnungen wurden in den Bereichen Freizügigkeit der Arbeitnehmer und Einwanderung angenommen.<sup>18</sup>

Die vorgeschlagenen Änderungen können sich auf EU-Rechtsvorschriften im Bereich der justiziellen Zusammenarbeit in Zivilsachen beziehen, insbesondere auf die Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen.<sup>19</sup>

## **2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN**

Entfällt.

## **3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS**

Die Änderungen des Codes des Seearbeitsübereinkommens werden der Internationalen Arbeitskonferenz voraussichtlich auf ihrer 103. Tagung zur Genehmigung vorgelegt werden. Nach Artikel XV MLC treten die Änderungen für alle Parteien, die nicht binnen einer Frist

---

<sup>12</sup> Art. 100 AEUV.

<sup>13</sup> Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See.

<sup>14</sup> Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe.

<sup>15</sup> Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten.

<sup>16</sup> Artikel 153 und 155 AEUV.

<sup>17</sup> Oder die Verordnung (EG) Nr. 859/2003 im Falle Dänemarks und des Vereinigten Königreichs.

<sup>18</sup> Artikel 48 AEUV, Artikel 79 Absatz 2 Buchstabe b AEUV.

<sup>19</sup> Artikel 67 Absatz 4 sowie Artikel 81 Absatz 2 Buchstaben a, c und e AEUV.

von zwei Jahren<sup>20</sup> formell ihr Nichteinverständnis geäußert haben, sechs Monate nach Ablauf dieser Frist in Kraft, sofern nicht mehr als 40 % der Parteien, auf die gleichzeitig nicht weniger als 40 % der Bruttorealmzahl der Parteien entfallen, ihr Nichteinverständnis mit den auf der Internationalen Arbeitskonferenz genehmigten Änderungen geäußert haben.

Folglich stellen die geplanten Änderungen des Codes des Seearbeitsübereinkommens einen rechtswirksamen Akt eines Gremiums dar, das durch eine internationale Übereinkunft eingesetzt wurde.

Nur Staaten sind Mitglieder der IAO und nur sie können auf der Internationalen Arbeitskonferenz über die Genehmigung der Änderungen des Codes des MLC abstimmen; die Union ist als Beobachterin zur Konferenz eingeladen.

Vor diesem Hintergrund ist es gemäß Artikel 218 Absatz 9 AEUV notwendig, dass der Rat einen Beschluss zur Festlegung des Standpunkts erlässt, der im Namen der Union zu vertreten ist, wobei gleichzeitig die Mitgliedstaaten ermächtigt werden, gemeinsam im Interesse der Union zu handeln.

Es wird vorgeschlagen, die Genehmigung der geplanten Änderungen des Codes des MLC zu unterstützen.

In der Tat scheint zum gegenwärtigen Zeitpunkt auf der Grundlage des gemeinsam von der Gruppe der Reedervertreter und der Gruppe der Seeleutevertreter im Ausschuss vorgelegten Vorschlags kein Widerspruch zwischen den allgemeinen Grundsätzen der vorgeschlagenen Änderungen und dem Recht der Union zu bestehen, und es gibt keine Unvereinbarkeit zwischen den vorgeschlagenen Änderungen und dem Besitzstand der Union. Insbesondere liegt bezüglich des Ansatzes kein Widerspruch zwischen den vorgeschlagenen Änderungen des Codes des MLC und den Mindestanforderungen im Rahmen des sozialpolitischen Besitzstands der Union vor. Das heißt, dass die Maßnahmen der Union strenger als die Normen der IAO ausfallen können und umgekehrt<sup>21</sup>, wie aus Artikel 19 Absatz 8 der IAO-Verfassung hervorgeht, wo es heißt, dass IAO-Übereinkommen, wie etwa das MLC, Mindestanforderungen enthalten. Auch gibt es keine Unstimmigkeiten zwischen den vorgeschlagenen Änderungen des Codes des MLC und dem Besitzstand der Union zur Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit oder dem Verkehrsrecht der Union.

Auf der Grundlage der bisherigen Erfahrungen kann davon ausgegangen werden, dass sich der Wortlaut der geplanten Änderungen des Codes des MLC in der Entwurffassung der Gruppe der Reedervertreter und der Gruppe der Seeleutevertreter nicht wesentlich von der durch die Internationale Arbeitskonferenz genehmigten Fassung unterscheiden wird. Damit jedoch die Mitgliedstaaten in den IAO-Gremien im Interesse der Union auf effiziente und wirksame Weise gemeinsam handeln können, ist es erforderlich zu gewährleisten, dass die Mitgliedstaaten einem Wortlaut der Änderungen des Codes mit nicht wesentlichen Abänderungen gegenüber dem zwischen der Gruppe der Reedervertreter und der Gruppe der Seeleutevertreter vereinbarten Text zustimmen können.

---

<sup>20</sup> Oder eine andere von der Konferenz festgelegte Frist, nachdem der Generaldirektor des IAA die Änderungen den Mitgliedern, die das Übereinkommen ratifiziert haben, notifiziert hat.

<sup>21</sup> Gutachten 2/91 des Gerichtshofes, Randnr. 18.

Vorschlag für einen

## BESCHLUSS DES RATES

**über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 103. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz zu den Änderungen des Codes des Seearbeitsübereinkommens zu vertreten ist**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf die Artikel 153 und 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Seearbeitsübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) aus dem Jahr 2006, nachstehend „das Übereinkommen“, enthält Mindeststandards für Arbeits- und Lebensbedingungen aller Seeleute, die auf Schiffen unter der Flagge eines Unterzeichnerstaates arbeiten.
- (2) Vorschläge für Änderungen des Codes des Übereinkommens stehen – zur Prüfung und gegebenenfalls zur Annahme – auf der Tagesordnung der ersten Sitzung des durch das Übereinkommen eingerichteten „Dreigliedrigen Sonderausschusses“ (nachstehend „der Ausschuss“) vom 7. bis 11. April 2014. Angenommene Änderungen sind der Internationalen Arbeitskonferenz auf ihrer 103. Tagung vom 28. Mai bis 12. Juni 2014 zur Genehmigung vorzulegen.
- (3) Die Änderungsvorschläge betreffen die Verpflichtungen der Reeder hinsichtlich der Entschädigung bei Forderungen infolge von Todesfällen, Verletzungen und der Zurücklassung von Seeleuten. Sie wurden gemeinsam von der Gruppe der Reedervertreter und der Gruppe der Seeleutevertreter im Ausschuss im Oktober 2013 gemäß Artikel XV Absatz 2 des Übereinkommens vorgelegt (im Folgenden „Änderungsentwürfe“).
- (4) Die Vorschriften des Übereinkommens und die Änderungsentwürfe sind weitgehend durch Befugnisse abgedeckt, die der Union durch die Verträge übertragen werden. Darüber hinaus werden die Änderungsentwürfe Auswirkungen auf den Besitzstand in den Bereichen, Sozialpolitik<sup>1</sup>, Verkehr und Koordinierung der sozialen Sicherheit<sup>2</sup> haben. Die meisten Bestimmungen des Übereinkommens sind Gegenstand 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. Die Durchführung des Übereinkommens wird in

---

<sup>1</sup> Einschließlich der Richtlinie 89/391/EWG über Sicherheit und des Gesundheitsschutz.

<sup>2</sup> Einschließlich der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 und der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 987/2009 für EU-Bürger, sowie der Verordnung (EU) Nr. 1231/2010 oder der Verordnung (EG) Nr. 859/2003 für sich rechtmäßig in der EU aufhaltende Drittstaatsangehörige und ihre Familienangehörigen und Hinterbliebenen bei grenzübergreifenden Sachverhalten.



der Union zudem gewährleistet durch die Richtlinie 2009/16/EG vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle, geändert durch die Richtlinie 2013/38/EU vom 12. August 2013, und die „Flaggenstaaten“-Richtlinie 2013/54/EU vom 20. November 2013 zur Durchsetzung des Anhangs der Richtlinie 2009/13/EG vom 16. Februar 2009.

- (5) Nach Artikel XV des Übereinkommens treten die von der Internationalen Arbeitskonferenz genehmigten Änderungen für alle Parteien, die innerhalb einer normalerweise auf zwei Jahre festgelegten Frist nicht formell ihr Nichteinverständnis geäußert haben, sechs Monate nach Ablauf dieser Frist in Kraft, sofern nicht mehr als 40 % der Parteien, auf die gleichzeitig nicht weniger als 40 % der Bruttoreaumzahl der Parteien entfallen, ihr Nichteinverständnis mit diesen Änderungen geäußert haben. Folglich stellen die geplanten Änderungen des Codes des Seearbeitsübereinkommens einen rechtswirksamen Akt eines Gremiums dar, das durch eine internationale Übereinkunft eingesetzt wurde.
- (6) Vor diesem Hintergrund ist es gemäß Artikel 218 Absatz 9 AEUV notwendig, dass der Rat einen Beschluss zur Festlegung des Standpunkts erlässt, der im Namen der Union zu vertreten ist, wobei gleichzeitig die Mitgliedstaaten ermächtigt werden, gemeinsam im Interesse der Union, die kein Mitglied der IAO ist<sup>3</sup>, zu handeln.
- (7) Angesichts der Tatsache, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht alle Interessenträger den Änderungsentwürfen zugestimmt haben und vor der Genehmigung durch die Internationale Arbeitskonferenz noch Abänderungen möglich sind, muss gewährleistet werden, dass die Mitgliedstaaten, die gemeinsam im Interesse der Union handeln, einem Wortlaut der Änderungen mit nicht wesentlichen Abänderungen gegenüber dem zwischen der Gruppe der Reedervertreter und der Gruppe der Seeleutevertreter vereinbarten Text zustimmen können –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

1. Der Standpunkt, den die Europäische Union auf der 103. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz vertreten wird, besteht in der Unterstützung der Genehmigung der geplanten Änderungen des Codes des Übereinkommens, so wie sie gemeinsam von der Gruppe der Reedervertreter und der Gruppe der Seeleutevertreter im Ausschuss vorgelegt wurden (nachstehend „Änderungsentwürfe“). Der Wortlaut der Änderungsentwürfe ist diesem Beschluss beigefügt.
2. Der Standpunkt der Union gemäß Absatz 1 wird von den Mitgliedstaaten vertreten, die gemeinsam im Interesse der Union handeln, wenn sie die Änderungen des Codes des Übereinkommens auf der 103. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz genehmigen.
3. Nicht wesentlichen Änderungen dieses Standpunkts dürfen die Mitgliedstaaten, die gemeinsam im Interesse der Union handeln, in den IAO-Gremien auch ohne weiteren Beschluss des Rates zustimmen.

#### *Artikel 2*

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

---

<sup>3</sup> Gutachten 2/91 des Gerichtshofs vom 19. März 1993, Slg. 1993, I-1061, Randnr. 26.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*