



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 23.3.2012
COM(2012) 129 final

2012/0062 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole.

(Voor de EER relevante tekst)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

Het Verdrag betreffende Maritieme arbeid (MLC) van 2006 is op 23 februari 2006 in Genève nagenoeg met eenparigheid van stemmen door de IAO aangenomen. Het is van toepassing op de internationale scheepvaart en heeft betrekking op belangrijke kwesties, zoals de minimumvereisten voor zeevarenden om aan boord van een schip te mogen werken (titel I van het MLC), de arbeidsvoorwaarden (titel II), huisvesting, recreatievoorzieningen, voeding en catering (titel III), de bescherming van de gezondheid, medische zorg, welzijn en sociale zekerheid (titel IV), en de naleving en handhaving (titel V) om correcte werk- en leefomstandigheden aan boord van schepen te waarborgen. Het verdrag voorziet ook in procedures voor de tenuitvoerlegging van deze bepalingen. Het verdrag kan worden beschouwd als het eerste maritieme arbeidswetboek voor de meer dan 1,2 miljoen zeevarenden en alle reders en scheepvaartlanden in de wereld.

De EU-lidstaten en de Commissie hebben de totstandkoming van het IAO-verdrag van meet af aan ondersteund. De EU onderschrijft de doelstelling van het MLC om op wereldschaal gelijke concurrentievoorwaarden in de scheepvaart tot stand te brengen door de vaststelling van gemeenschappelijke minimumnormen voor alle vlaggen en zeevarenden. Bij Beschikking 2007/431/EG van 7 juni 2007 heeft de Raad de lidstaten gemachtigd, in het belang van de Europese Gemeenschap, het Verdrag van de Internationale Arbeidsorganisatie van 2006 betreffende maritieme arbeid te ratificeren¹. Een aantal lidstaten hebben het verdrag reeds geratificeerd (Bulgarije, Spanje, Luxemburg, Denemarken, Letland en Nederland); in een aantal andere lidstaten gebeurt dat binnenkort. De nationale wetgevingen van de lidstaten bieden in het algemeen een betere en meer gedetailleerde bescherming dan de IAO-normen. Om de samenhang tussen de internationale en nationale normen te handhaven en het verdrag te ratificeren, moet vooraf een uitgebreide en tijdrovende screening van de nationale wetgevingen worden uitgevoerd.

Tot dusver hebben 22 landen, die meer dan 45% van de wereldwijde tonnage vertegenwoordigen, het MLC geratificeerd terwijl 30 ratificaties en 33% van de wereldvloot vereist zijn om het MLC in werking te doen treden.

Voorts heeft de EU Richtlijn 2009/13/EG van de Raad van 16 februari 2009 tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) inzake het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG² aangenomen. Richtlijn 2009/13/EG is een opmerkelijk resultaat van het sectoraal sociaal overleg.

Daartoe dienen de lidstaten onder meer Richtlijn 2009/13/EG toe te passen bij de uitoefening van hun bevoegdheden als vlaggenstaat. Middels Richtlijn 2009/13/EG is de Europese regelgeving in overeenstemming gebracht met de internationale normen van het MLC. In de richtlijn zijn de relevante bepalingen van het MLC betreffende de rechten van zeevarenden van de voornoemde titels I, II, III en IV opgenomen.

¹ PB L 161 van 22.6.2007, blz. 63.

² PB L 124 van 20.5.2009, blz.30.

De Europese sociale partners, die de overeenkomst ten uitvoer wensen te leggen door middel van een besluit van de Raad op basis van artikel 155 VWEU, zijn echter niet bevoegd om in hun overeenkomst de handhavingsregels van titel V op te nemen en hebben de Commissie gevraagd de nodige stappen te nemen. Dat is het doel van dit initiatief inzake de verantwoordelijkheden van havenstaten.

Dit initiatief past binnen het EU-beleid inzake de maritieme beroepen. Zoals gesteld in de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's "Strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018"³, wenst de EU de belangstelling van de Europeanen voor zeevaartberoepen aan te wakkeren door een aantal initiatieven van de Commissie, de lidstaten en de sector zelf. De tenuitvoerlegging van het MLC, waardoor de leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen aanzienlijk zullen verbeteren, sluit perfect aan bij die doelstelling. In de mededeling wordt benadrukt dat de overeenkomst tussen de sociale partners van de EU over de tenuitvoerlegging van de essentiële elementen van dit verdrag aantoont dat hiervoor binnen de sector brede steun bestaat en dat de EU en haar lidstaten derhalve dienen te streven naar:

- de snelle bekrachtiging van het MLC door de lidstaten en de spoedige goedkeuring van het voorstel van de Commissie, dat gebaseerd is op de overeenkomst tussen de sociale partners om de kernelementen ervan in de EU-wetgeving om te zetten;
- de efficiënte handhaving van de nieuwe regels door middel van passende maatregelen, inclusief de vereisten inzake vlaggen- en havenstaatcontrole⁴.

In het Witboek "stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem"⁵ wordt gewezen op het belang van een sociale agenda voor het zeevervoer om de aantrekkelijkheid van het zeevaartberoep te vergroten en de veiligheid te verbeteren. In het begeleidend werkdocument bij het Witboek wordt een voorstel voor een effectieve handhaving van het MLC aangekondigd.

Dit voorstel is nauw verbonden met het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat met betrekking tot de handhaving van Richtlijn 2009/13/EG.

1.1. Het Verdrag betreffende maritieme arbeid

De scheepvaart wordt vaak en ook door de IAO expliciet de eerste sector met een mondiale dimensie genoemd. Dat vergt een passende internationale regelgevende aanpak met mondiale normen die voor de hele sector gelden.

Het MLC is in 2006 goedgekeurd en biedt alle zeevarenden, ongeacht hun nationaliteit en de vlag van het schip, uitgebreide rechten en bescherming.

Het MLC beoogt enerzijds degelijke arbeidsomstandigheden voor zeevarenden en anderzijds een eerlijke concurrentie tussen reders. Het verdrag beschrijft de verschillende aspecten van de goede arbeidsomstandigheden waar zeevarenden recht op hebben en is bedoeld om in de

³ COM(2009) 8.

⁴ Zie punt 3 van de mededeling.

⁵ COM(2011) 144 definitief.

hele wereld te worden toegepast, gemakkelijk te begrijpen, actualiseerbaar en wordt op uniforme wijze gehandhaafd. Het is bedoeld als mondiaal instrument en moet de "vierde pijler" worden van het internationale regelgevende stelsel voor een hoogwaardige scheepvaart als aanvulling op de drie belangrijke verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO): het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS), het Internationaal Verdrag betreffende de normen inzake certificering, opleiding en wachtdiensten (STCW) en het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL).

Het MLC bevat vier titels inzake de rechten van zeevarenden: titel 1 betreffende de minimumvereisten om als zeevarende op een schip te mogen werken; titel 2 inzake de arbeidsvoorwaarden; titel 3 betreffende huisvesting, recreatievoorzieningen, voeding en catering; titel 4 inzake de bescherming van de gezondheid, medische zorg, welzijn en sociale zekerheid.

Daarnaast voorziet titel 5 van het MLC in mechanismen om het toezicht op de verschillende niveaus te verbeteren: het schip, de rederij, de vlaggenstaat, de havenstaat, de staten die werknemers leveren en het IAO-systeem voor een mondiale en uniforme naleving en controle. Naast een degelijke regelgeving was er immers behoefte aan een beter controle- en handhavingssysteem om komaf te maken met schepen die niet aan de normen inzake veiligheid, beveiliging en milieubescherming voldoen.

Daarom moet de EU er via de vlaggen- en havenstaatcontrole voor zorgen dat de toepasselijke maritieme arbeidsnormen van het MLC aan boord van alle schepen die een haven in de EU aandoen, worden nageleefd, ongeacht de nationaliteit van hun bemanning.

De handhaving van de MLC-normen via de vlaggenstaat- en havenstaatcontrole is tevens een manier om de strijd aan te gaan tegen sociale dumping, waardoor de arbeidsomstandigheden aan boord verslechteren en reders die correcte arbeidsvoorwaarden hanteren en de IAO-regels naleven, worden benadeeld.

1.2. De verantwoordelijkheden van MLC-havenstaten

De verantwoordelijkheid om te waarborgen dat een schip in overeenstemming is met de bepalingen van de relevante instrumenten berust bij de reders, de kapiteins en de vlaggenstaten. In sommige vlaggenstaten worden die bepalingen echter niet goed gehandhaafd. Zij komen hun verplichtingen op grond van de instrumenten van internationaal recht vastgestelde niet na of zijn te laks bij de toepassing van de scheepvaartnormen, waardoor sommige schepen een loopje nemen met de veiligheid, mensenlevens in gevaar brengen en een bedreiging vormen voor het mariene milieu. Om dit probleem aan te pakken zijn de havenstaatcontroles in het leven geroepen.

Havenstaten, als systeem van gestandaardiseerde inspectieprocedures, zijn juridisch bevoegd voor de schepen die hun havens aandoen en vormen een "veiligheidsnet" om onveilige schepen te onderscheppen en er uiteindelijk voor te zorgen dat dergelijke schepen verdwijnen. In die context is het belangrijk om een nauwe samenwerking tot stand te brengen tussen vlaggen- en havenstaten.

Op dit moment worden reeds havenstaatcontroles uitgevoerd om de naleving af te dwingen van de sociale normen op basis van de IAO-verdragen, met name in het Verdrag betreffende

minimumnormen op koopvaardij schepen van 1976 (IAO-verdrag nr. 147), waarin wordt verwezen naar:

- het Verdrag betreffende de minimumleeftijd, 1973 (nr. 138);
- het Verdrag betreffende de minimumleeftijd (arbeid op zee - herzien), 1936 (nr. 58);
- het Verdrag betreffende de minimumleeftijd (arbeid op zee), 1920 (nr. 7);
- het Verdrag betreffende de medische keuring (van zeevarenden), 1946 (nr. 73);
- het Verdrag betreffende de preventie van ongevallen (zeevarenden), 1970 (nr. 134) (artikelen 4 en 7);
- het Verdrag betreffende accommodatie voor scheepsbemanningen (herzien), 1949 (nr. 92);
- het Verdrag betreffende de voeding en catering (voor scheepsbemanningen), 1946 (nr. 68) (artikel 5);
- het Verdrag betreffende bekwaamheidscertificaten voor officieren, 1936 (nr. 53) (artikelen 3 en 4);
- het Verdrag betreffende het wervingscontract van zeelieden, 1926 (nr. 22);
- het Verdrag betreffende de repatriëring van zeevarenden, 1926 (nr. 23);
- het verdrag betreffende de vrijheid tot het oprichten van vakverenigingen en de bescherming van het vakverenigingsrecht, 1948 (nr. 87);
- het Verdrag betreffende het recht zich te organiseren en collectief te onderhandelen, 1949 (nr. 98).

Deze verdragen werden geconsolideerd in het MLC van 2006 maar zijn nog steeds van kracht aangezien sommige partijen ze misschien nog steeds willen toepassen zonder het MLC te ratificeren.

Het MLC bevat bepalingen inzake havenstaatcontrole en verplicht havenstaten de naleving van de MLC-vereisten te controleren op schepen die havens van verdragpartijen aandoen. Havenstaten vormen de tweede verdedigingslijn om het MLC te handhaven en dragen bij tot het wegwerken van inbreuken in de scheepvaart. Het verdrag bevat ook een "geen gunstiger behandelings"-clausule. Op grond van die clausule dient elke verdragsluitende partij haar verantwoordelijkheden op grond van het verdrag op dusdanige wijze uit te oefenen dat schepen die de vlag voeren van een land dat het verdrag niet heeft geratificeerd, niet gunstiger worden behandeld dan schepen met een vlag van een verdragspartij. Deze clausule moet de uniformiteit op het gebied van inspecties bevorderen en bijdragen tot gelijke en gezonde concurrentievoorwaarden in de scheepvaart.

In de praktijk voorziet het MLC in een specifieke en eenvoudige procedure. Een eerste inspectie omvat een controle van de door de vlaggenstaat afgegeven documenten (*het maritieme-arbeidscertificaat en een verklaring betreffende de naleving van de maritieme arbeidsregels*) en een ronde op het schip om een beeld te krijgen van de bemanning en de toestand van het schip, met inbegrip van de machinekamer en de huisvesting, en na te gaan of de geldende normen worden nageleefd. Op basis van het professioneel oordeel van de haveninspecteurs en hun eventuele duidelijke indicaties dat het schip niet aan de internationale normen voldoet, kunnen grondigere inspecties worden uitgevoerd, met name wanneer er sprake is van tekortkomingen die volgens het MLC een duidelijk gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de bescherming van zeevarenden.

Alle klachten betreffende de omstandigheden aan boord worden grondig onderzocht en indien nodig neemt de havenstaatsinspecteur de nodige stappen. Indien nodig wordt het schip aan de ketting gelegd tot passende corrigerende maatregelen zijn genomen.

De IAO is, net als de IMO, een internationale wetgever met mondiale invloed met een permanent stelstel van internationale verdragen, regels, codes en aanbevelingen. Omdat de IAO geen rechtstreekse autoriteit aan boord van schepen uitoefent was er behoefte aan aanvullende regelgeving op EU- en nationaal niveau.

1.3 De huidige EU-wetgeving

1.3.1 Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole⁶

Op EU-niveau moet Richtlijn 2009/16/EG het aantal inbreuken in de scheepvaart drastisch terugdringen dankzij:

a) een betere naleving van de internationale en relevante EU-wetgeving op het gebied van de veiligheid op zee, maritieme beveiliging, bescherming van het mariene milieu en de leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen, ongeacht onder welke vlag zij varen;

b) het opstellen van gemeenschappelijke criteria voor controle van schepen door de havenstaat en harmonisering van de inspectie- en aanhoudingsprocedures, daarbij voortbouwend op de expertise en ervaringen in het kader van het Memorandum van Parijs (MOU van Parijs⁷);

c) in de Unie een havenstaatcontrolestelsel toe te passen dat is gebaseerd op de inspecties die in de Unie en in het onder het MOU van Parijs vallende gebied worden verricht, en dat ertoe strekt alle schepen te inspecteren met een regelmaat die wordt bepaald door het risicoprofiel van het betrokken schip, waarbij schepen met een hoger risicoprofiel vaker en grondiger worden geïnspecteerd.

1.3.2 Richtlijn 2009/13/EG

Na de overeenkomst tussen de EU en de sociale partners zijn bepaalde normen van het MLC bij Richtlijn 2009/13/EG in het EU-recht opgenomen. In de bijlage zijn de relevante elementen opgenomen van de titels 1, 2, 3 en 4 van het MLC inzake de minimumvereisten om aan boord van een schip te werken (medisch attest, minimumleeftijd, opleiding en kwalificaties), de arbeidsvoorwaarden (arbeidsovereenkomsten zeevarenden, repatriëring, vergoeding voor zeevarenden in geval van verlies of zinken van het schip, bemanning, carrière en competentieontwikkeling en werkgelegenheidsperspectieven voor zeevarenden), bepalingen inzake huisvesting, recreatievoorzieningen, voeding en catering, bepalingen inzake de bescherming van de gezondheid, medische zorg, welzijn en sociale zekerheid, met inbegrip van de aansprakelijkheid van reders, en de toegang tot voorzieningen aan wal en ten slotte bepalingen inzake klachtenprocedures aan boord.

Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, is Richtlijn 2009/13/EG van toepassing op alle schepen in particuliere en overheidshanden waarmee doorgaans een economische activiteit wordt

⁶ PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57.

⁷ Het MOU van Parijs behelst 27 deelnemende maritieme administraties en bestrijkt de wateren van de Europese kuststaten en het Noord-Atlantische bekken tussen Amerika en Europa. De volgende landen hebben zich aangesloten bij het MOU van Parijs: België, Bulgarije, Canada, Kroatië, Cyprus, Denemarken, Estland, Finland, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, IJsland, Ierland, Italië, Letland, Litouwen, Malta, Nederland, Noorwegen, Polen, Portugal, Roemenië, de Russische Federatie, Slovenië, Spanje, Zweden en het Verenigd Koninkrijk.

bedreven, met uitzondering van schepen die worden gebruikt voor de visvangst of voor soortgelijke doeleinden en traditioneel gebouwde schepen zoals dhows en jonken.

2. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN

De EU-lidstaten hebben, samen met de Commissie, die de coördinatie voor haar rekening nam, actief deelgenomen aan de MLC-onderhandelingen. Alle lidstaten van de Europese Unie hebben het MLC in 2006 goedgekeurd.

Tijdens een volwaardige openbare raadpleging hebbende lidstaten en belanghebbenden in juni 2011 bovendien de kans gekregen hun standpunten mee te delen.

Er bleek een algemene consensus te bestaan over de behoefte om de regelgeving inzake de vlaggen- en havenstaat te wijzigen om de MLC-voorschriften te handhaven.

De volgende specifieke effecten werden benadrukt: de verbetering van de maritieme veiligheid, het verbeteren van de kwaliteit van de scheepvaart, eerlijker concurrentie tussen reders uit de EU en reders uit derde landen en tussen EU- en niet-EU-vlaggen.

Belanghebbenden wezen tevens op de betere arbeidsomstandigheden voor alle zeevarenden, namelijk zeevarenden uit de Unie die op schepen onder een EU-vlag werken, zeevarenden uit de Unie die op schepen onder de vlag van een derde land werken en, buiten de EU, zeevarenden van buiten de Unie die aan boord van schepen uit derde landen varen.

Ook de taskforce maritieme werkgelegenheid en concurrentievermogen, een onafhankelijk orgaan dat in juli 2010 door vicevoorzitter Siim Kallas is opgericht en dat zijn werkzaamheden in juni 2011 heeft afgerond met de publicatie van een rapport⁸ met beleidsaanbevelingen over de promotie van de beroepen in de zeevaart, heeft aanbevolen het MLC te handhaven.

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

3.1 De inhoud van het voorstel

3.1.1 Wijziging van de richtlijn betreffende havenstaatcontrole

In Richtlijn 2009/16/EG wordt reeds naar het MLC (overweging 5) en de IAO-normen verwezen (bijlage IV), maar de richtlijn moet worden geactualiseerd teneinde rekening te houden met de nieuwe MLC-documenten en -regelingen.

Derhalve wordt voorgesteld de richtlijn betreffende havenstaatcontrole te wijzigen:

- aan de door de inspecteurs te controleren documenten worden het maritieme-arbeidscertificaat en de verklaring betreffende de naleving van de maritieme arbeidsregels toegevoegd;

⁸ Verschenen op 20 juli 2011: [Http://ec.europa.eu/transport/maritime/zeevarenden/doc/2011-06-09-tfmec.pdf](http://ec.europa.eu/transport/maritime/zeevarenden/doc/2011-06-09-tfmec.pdf)

- de inspecties worden uitgebreid met nieuwe elementen (bv. dat voor elke zeevarende een door beide partijen ondertekende en passende arbeidsovereenkomst is opgesteld en dat in die overeenkomst de vereiste clausules zijn opgenomen);

- de reikwijdte van de onderzoeken naar aanleiding van klachten wordt uitgebreid en er wordt voorzien in een passende procedure.

3.1.2 Gedetailleerde toelichting van het voorstel

Artikel 1 bevat alle wijzigingen die in Richtlijn 2009/16/EG moeten worden aangebracht om ze in overeenstemming te brengen met de MLC-vereisten.

Een aantal artikelen van de huidige Richtlijn 2009/16/EG (artikelen 2 en 19) en de bijlagen I; IV; V en X moeten worden aangevuld om enerzijds in de lijst van internationale verdragen ook te verwijzen naar het MLC en anderzijds de nieuwe documenten op grond van het MLC te vermelden, namelijk het maritieme-arbeidscertificaat en de verklaring betreffende de naleving van de maritieme arbeidsregels.

Op inhoudelijk vlak werden in het MLC specifieke procedures ingevoerd voor de behandeling van klachten. Die procedures zijn niet helemaal identiek aan de bepalingen van Richtlijn 2009/16/EG, die ook op andere dan sociale aangelegenheden van toepassing zijn. Het is niet de bedoeling het huidige in Richtlijn 2009/16/EG vastgestelde klachtensysteem te wijzigen, maar wel om dat aan te vullen met een procedure die aangepast is aan klachten in verband met het MLC. Daartoe zijn in het voorstel specifieke bepalingen opgenomen (artikel 1, lid 7).

Voorts houden een aantal wijzigingen verband met het feit dat Richtlijn 2009/16/EG de eerste keer wordt gewijzigd sinds de inwerkingtreding van het Verdrag van Lissabon. Derhalve moeten de nieuwe regels inzake gedelegeerde en uitvoeringshandelingen worden opgenomen.

3.1.3 Toelichtende stukken bij de aanmelding van omzettingsmaatregelen.

Op basis van de gezamenlijke politieke verklaringen (PB C 2011/369/2, PB C 2011/369/3) onderzoekt de Commissie nu geval per geval of toelichtende stukken nodig zijn. In het licht van het evenredigheidsbeginsel is geoordeeld dat toelichtende stukken voor onderhavig voorstel niet zinvol zijn omdat slechts een beperkt aantal wettelijke verplichtingen van een bestaande richtlijn door het voorstel worden gewijzigd. Het huidige voorstel bevat derhalve geen overweging betreffende toelichtende stukken.

3.2 Rechtsgrondslag

Artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie

3.3 Subsidiariteitsbeginsel

Geharmoniseerde regels voor de tenuitvoerlegging moeten in de hele EU gelijke concurrentievoorwaarden helpen creëren om te voorkomen dat verstoring van de concurrentie op de interne markt te koste gaat van de scheepvaartveiligheid en alle zeevarenden, ongeacht hun nationaliteit, correcte werk- en leefomstandigheden te waarborgen. De ervaring met havenstaatcontrole op EU-niveau is dankzij de bundeling van middelen en de uitwisseling van informatie doeltreffend gebleken om een beter toezicht te waarborgen op schepen die EU-havens aandoen.

3.4 Evenredigheidsbeginsel

De handhaving van het MLC via de havenstaatcontrole overeenkomstig de EU-regelgeving blijkt de meest doeltreffende manier om de naleving van het verdrag met bestaande instrumenten af te dwingen.

3.5 Keuze van instrumenten

In een context waarin de lidstaten minimumnormen ten uitvoer moeten leggen binnen hun nationale systemen en er sprake is van gedeelde bevoegdheden, is een richtlijn het geschikte instrument.

3.6 Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de datum van inwerkingtreding van het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole.

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Op 23 februari 2006 heeft de Internationale Arbeidsorganisatie het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 (het verdrag) aangenomen met de bedoeling alle actuele normen van de bestaande internationale maritieme verdragen en aanbevelingen, alsmede de grondbeginselen van andere internationale arbeidsverdragen zoveel mogelijk in één samenhangend instrument onder te brengen.
- (2) Bij Besluit 2007/431/EG van 7 juni 2007³ heeft de Raad de lidstaten gemachtigd het verdrag te ratificeren. De lidstaten dienen dat zo snel mogelijk te doen.
- (3) In het verdrag zijn maritieme arbeidsnormen voor alle zeevarenden, ongeacht hun nationaliteit of de vlag van hun schip, vastgesteld.
- (4) Een groot deel van de normen van het verdrag zijn in het EU-recht opgenomen bij Richtlijn 2009/13/EG van de Raad van 16 februari 2009 en Richtlijn 1999/63/EG. De normen van het Verdrag betreffende maritieme arbeid die onder het toepassingsgebied

¹ PB C [...], [...], blz. [...].

² PB C [...], [...], blz. [...].

³ PB L 161 van 22.6.2007, blz. 63.

van Richtlijn 2009/13/EG en/of Richtlijn 1999/63/EG vallen, moeten door de lidstaten overeenkomstig de genoemde richtlijnen worden toegepast.

- (5) In het verdrag zijn handhavingsregels opgenomen waarin de verantwoordelijkheden van de havenstaten worden gedefinieerd. Om de veiligheid te beschermen en concurrentievervalsing tegen te gaan, moeten de lidstaten het recht krijgen controle uit te oefenen op de naleving van de normen van het verdrag door alle schepen die hun havens aandoen, ongeacht de staat waar ze zijn ingeschreven.
- (6) De havenstaatcontrole wordt geregeld door Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole⁴, waarin het verdrag moet worden toegevoegd aan de verdragen waarvan de tenuitvoerlegging in de havens van de Unie wordt gecontroleerd door de autoriteiten van de lidstaten.
- (7) Ook de in het verdrag vastgestelde procedures voor de behandeling van klachten in verband met aangelegenheden die onder het verdrag vallen, moeten in de EU-regelgeving worden opgenomen.
- (8) Om een uniforme tenuitvoerlegging van het verdrag te waarborgen, moet Richtlijn 2009/16/EG worden gewijzigd om aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden te verlenen. De Commissie dient de mogelijkheid te krijgen uitvoeringsbesluiten vast te stellen betreffende het gebruik van een gestandaardiseerd elektronisch formaat voor de rapportage en follow-up van dergelijke klachten door havenstaatautoriteiten alsmede voor de opstelling van de risicoprofielcriteria op basis van artikel 10 van Richtlijn 2009/16/EG. Dit is de facto een zeer technische oefening die moet worden gemaakt op basis van de in die richtlijn vastgestelde beginselen en criteria. Deze bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren⁵.
- (9) De bevoegdheid om handelingen vast te stellen in overeenstemming met artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie moet aan de Commissie worden gedelegeerd voor wijzigingen aan bijlage VI van Richtlijn 2009/16/EG, waarin de lijst van de door het MOU van Parijs vastgestelde instructies is opgenomen, teneinde ervoor te zorgen dat de procedures naar analogie met de op internationaal niveau afgesproken procedures toepasbaar en afdwingbaar blijven op het grondgebied van de lidstaten. De Commissie de mogelijkheid bieden om deze procedures snel te actualiseren draagt bij tot de doelstelling op wereldschaal gelijke concurrentievoorwaarden voor de scheepvaart tot stand te brengen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie tijdens haar voorbereidende werkzaamheden passend overleg pleegt, ook op deskundigenniveau. De Commissie moet er bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen voor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad.

⁴ PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57.

⁵ PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

- (10) Een deel van de in de richtlijn vastgestelde verplichtingen zal niet van toepassing zijn in lidstaten zonder kusten en zeehavens. Derhalve gelden voor Oostenrijk, de Tsjechische Republiek, Hongarije, Luxemburg en Slowakije alleen de verplichtingen betreffende schepen die de vlag van die lidstaten voeren, onverminderd de plicht van lidstaten tot samenwerking om te zorgen voor continuïteit tussen de beheersdiensten voor zeevervoer en die voor andere vervoersmodi.
- (11) Aangezien de doelstellingen van deze richtlijn niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de omvang of de effecten van de maatregel, beter op het niveau van de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen treffen, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in dat artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken.
- (12) Richtlijn 2009/16/EG moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (13) Deze richtlijn dient op dezelfde dag als het Verdrag betreffende maritieme arbeid in werking te treden,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Richtlijn 2009/16/EG

Richtlijn 2009/16/EG wordt als volgt gewijzigd:

- (1) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:
 - a) Aan punt 1 wordt het volgende punt i) toegevoegd:

"i) het Verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006"
 - b) In punt 3 worden aan het einde van de zin de volgende woorden toegevoegd:

"of in de versie die van kracht is".
 - c) In punt 18 worden aan het einde van de zin de volgende woorden toegevoegd:

"in de versie die van kracht is".
 - d) In punt 21 worden aan het einde van de zin de volgende woorden toegevoegd:

"in de versie die van kracht is".
 - e) De volgende punten 23 en 24 worden toegevoegd:

"23) 'maritieme-arbeidscertificaat': het in voorschrift 5.1.3 van het Verdrag betreffende maritieme arbeid bedoelde certificaat.

24) 'verklaring betreffende de naleving van de maritieme arbeidsregels': de in voorschrift 5.1.3 van het Verdrag betreffende maritieme arbeid bedoelde verklaring."

f) de volgende alinea wordt toegevoegd:

"Alle verwijzingen naar in deze richtlijn genoemde verdragen, ook voor certificaten en andere documenten, worden beschouwd als verwijzingen naar de actuele versies van die verdragen."

(2) Aan artikel 3 wordt het volgende lid 5 toegevoegd:

"5. De toepassing en/of interpretatie van deze richtlijn mag in geen geval worden aangegrepen als reden om de algemene bescherming van werknemers op grond van de sociale regelgeving van de Unie terug te schroeven."

(3) in artikel 8 wordt lid 4 geschrapt;

(4) In Artikel 10 wordt lid 3 vervangen door:

"3. Aan de Commissie worden uitvoeringsbevoegdheden verleend om de methode vast te stellen voor de beoordeling van de in het risicoprofiel opgenomen algemene en historische risicoparameters. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 31, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure."

(5) Artikel 14, lid 4, wordt vervangen door:

"4. De reikwijdte van een uitgebreide inspectie, met inbegrip van de te inspecteren risicogebieden, wordt omschreven in bijlage VII. Aan de Commissie worden uitvoeringsbevoegdheden verleend om in detail te bepalen welke aspecten van de in de bijlage genoemde risicogebieden moeten worden gecontroleerd. Deze uitvoeringshandelingen worden aangenomen overeenkomstig de in artikel 31, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure."

(6) Artikel 15, lid 4, wordt vervangen door:

"4. Aan de Commissie worden uitvoeringsbevoegdheden verleend om gedetailleerde geharmoniseerde voorschriften vast te stellen voor de tenuitvoerlegging van de in bijlage VI bedoelde instructies, onder meer in verband met de in lid 2 bedoelde controles. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 31, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure."

(7) Het volgende artikel 18 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 18 bis

Klachten in verband met het Verdrag betreffende maritieme arbeid

1. Wanneer een klacht over aangelegenheden die onder het Verdrag betreffende maritieme arbeid valt niet op het schip werd opgelost, stelt de havenstaatinspecteur de vlaggenstaat daar onmiddellijk van in kennis en tracht hij binnen een vastgestelde termijn advies in te winnen en corrigerende maatregelen vast te stellen. Een inspectieverslag wordt via elektronische weg naar de in artikel 24 bedoelde inspectiedatabank gestuurd.

2. Teneinde uniforme voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van dit artikel te waarborgen, worden aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden verleend voor de vaststelling van een geharmoniseerd elektronisch formaat en procedure voor de rapportering van door de lidstaten genomen follow-upmaatregelen. Deze uitvoeringshandelingen worden aangenomen overeenkomstig de in artikel 31, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure."

(8) In artikel 19 wordt het volgende lid toegevoegd:

"11. Met betrekking tot aangelegenheden die onder het Verdrag betreffende maritieme arbeid vallen, brengt de bevoegde instantie de betrokken eigenaars en organisaties van zeevarenden in de havenstaat waar de inspectie is uitgevoerd onverwijld op de hoogte."

(9) Artikel 23, lid 5, wordt vervangen door:

"5. Aan de Commissie worden uitvoeringsbevoegdheden verleend voor de vaststelling van gestandaardiseerde formulieren voor de rapportering van tekortkomingen door kapiteins en havenstaatautoriteiten en voor de notitie van follow-upmaatregelen, de te volgen procedures en de te gebruiken modaliteiten en technische media. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 31, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure."

(10) In artikel 27 wordt het tweede lid vervangen door:

"Aan de Commissie worden uitvoeringsbevoegdheden verleend voor de publicatie van de in de bovenstaande alinea bedoelde informatie, de criteria voor de verzameling van relevante gegevens en de frequentie van bijwerkingen. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 31, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure."

(11) De volgende artikelen 30 bis en 30 ter worden ingevoegd:

"Artikel 30 bis

Gedelegeerde handelingen

De Commissie krijgt de bevoegdheid gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 30 ter betreffende wijzigingen van bijlage VI bij deze richtlijn teneinde de in die bijlage opgenomen lijst aan te vullen met door het MOU van Parijs vastgestelde instructies inzake havenstaatcontrole.

Artikel 30 ter

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De Commissie wordt voor een onbepaalde periode vanaf de datum waarop deze richtlijn in werking treedt de in artikel 30 bis genoemde bevoegdheidsdelegatie verleend.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 30 bis bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
5. Een overeenkomstig artikel 30 bis vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van de termijn van twee maanden de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd."

(12) Artikel 31 wordt vervangen door:

"Artikel 31

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 3 van Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS). Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

4. Wanneer, in de gevallen als vastgesteld in de leden 2 en 3 hierboven, het advies van het comité via een schriftelijke procedure dient te worden verkregen, wordt die procedure zonder gevolg beëindigd indien, binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies, de voorzitter van het comité daartoe besluit of een eenvoudige meerderheid van de leden van het comité daarom verzoekt."

(13) Artikel 32 wordt ingetrokken.

(14) Aan bijlage II, punt 2B van bijlage I worden de volgende streepjes toegevoegd:

"- schepen die de vlag voeren van een staat die een of meer van de in artikel 2, punt 1, genoemde verdragen niet heeft geratificeerd.

- schepen waarvan in de documentatie geen melding wordt gemaakt van de uitvoering van een overeengekomen actieplan om tekortkomingen als bedoeld in norm A5.2.1.(6) van het MLC weg te werken."

(15) In bijlage IV worden de volgende punten 45 en 46 toegevoegd:

"45. Maritieme-arbeidscertificaat (zie het IAO-verdrag betreffende maritieme arbeid (MLC));

46. Een verklaring betreffende de naleving van de maritieme arbeidsregels (IAO-MLC)".

(16) In bijlage V, punt A, worden de volgende punten 16, 17 en 18 toegevoegd:

"16. De op grond van het MLC vereiste documenten zijn niet aanwezig, worden niet bijgehouden of zijn vervalst of de overgelegde documenten bevatten niet de op grond van het MLC vereiste informatie of zijn om een andere reden ongeldig.

17. De werk- en leefomstandigheden op het schip zijn niet in overeenstemming met de MLC-normen.

18. Het schip heeft van vlag gewisseld om het MLC niet te moeten naleven."

(17) In punt 3.10 van bijlage X worden de volgende punten 8 en 9 toegevoegd:

"8. De omstandigheden aan boord vormen een duidelijk gevaar voor de veiligheid, gezondheid of bescherming van zeevarenden.

9. De tekortkoming vormt een ernstige of herhaalde inbreuk op de eisen van het MLC (met inbegrip van de rechten van zeevarenden)."

Artikel 2

Omzetting

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 12 maanden vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie onverwijld de tekst van die bepalingen mede. Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de datum van inwerkingtreding van het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006.

Artikel 4

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, op

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter