



A9-0418/2023

8.12.2023

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten
(COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

Ausschuss für Verkehr und Tourismus

Berichterstatterin: Vera Tax

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Anhörungsverfahren
- *** Zustimmungsverfahren
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts

Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol **■** hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen. Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS.....	5
BEGRÜNDUNG.....	24
ANLAGE: EINRICHTUNGEN ODER PERSONEN, VON DENEN DIE BERICHTERSTATTERIN BEITRÄGE ERHALTEN HAT	26
STELLUNGNAHME DES FISCHEREIAUSSCHUSSES.....	27
VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES	51
NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS.....	52

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten (COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2023)0272),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C9-0188/2023),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 20. September 2023¹,
 - nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
 - gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Fischereiausschusses,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A9-0418/2023),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
 3. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

¹ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Es ist wichtig, dass im Einklang mit der Richtlinie 2013/54/EU des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} den Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzung an Bord sowie der Ausbildung und den Qualifikationen ihrer Mitglieder Rechnung getragen wird, da Gesundheit, Sicherheit, Gefahrenabwehr und der Faktor Mensch eng miteinander verknüpft sind und dies von größter Bedeutung ist, um zu verhindern, dass es durch menschliches Versagen zu Schäden kommt.

^{1a} *Richtlinie 2013/54/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über bestimmte Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten für die Einhaltung und Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006.*

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie Recital 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Im Interesse der Wirksamkeit dieser Richtlinie sollte jeder EU-Flaggenstaat einen angemessenen, der Größe und der Art seiner Flotte entsprechenden Anteil an den Überprüfungen übernehmen. Daher sollte für jeden Mitgliedstaat eine jährliche Mindestquote von 30 % für die Überprüfung der seine Flagge führenden Schiffe festgelegt werden.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(9) Ein harmonisiertes Programm für den Kapazitätsaufbau, das Flaggenstaat-Besichtiger und **Flaggenstaat-Überprüfer** nach dem Erwerb ihrer Qualifikationen absolvieren müssen, sollte gleiche Ausgangsbedingungen für die Seebehörden gewährleisten und die Leistung von Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, verbessern.

Geänderter Text

(9) Ein harmonisiertes Programm für den Kapazitätsaufbau, das Flaggenstaat-Besichtiger und **Flaggenstaat-Prüfbesichtiger** nach dem Erwerb ihrer Qualifikationen absolvieren müssen, sollte gleiche Ausgangsbedingungen für die Seebehörden gewährleisten und die Leistung von Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, verbessern. **Das von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) entwickelte Schulungsprogramm sollte dazu führen, dass alle Flaggenstaat-Besichtiger und Flaggenstaat-Prüfbesichtiger harmonisierte Vorgehensweisen übernehmen, wozu auch – spätestens [drei Jahre nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] – die zwingende Verwendung elektronischer Zeugnisse durch alle Mitgliedstaaten gehört.**

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(11) Die Einrichtung und Entwicklung einer elektronischen Datenbank mit wesentlichen Informationen über Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, sollte zu einem verstärkten Informationsaustausch beitragen, die Leistung einer Flotte, die hohen Qualitätsansprüchen genügt, noch transparenter machen und eine verstärkte Überwachung der Flaggenstaatspflichten ermöglichen und damit gleiche Ausgangsbedingungen für die Seebehörden

Geänderter Text

(11) Die Einrichtung und Entwicklung einer elektronischen Datenbank mit wesentlichen Informationen über Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, sollte zu einem verstärkten Informationsaustausch beitragen, die Leistung einer Flotte, die hohen Qualitätsansprüchen genügt, noch transparenter machen und eine verstärkte Überwachung der Flaggenstaatspflichten ermöglichen und damit gleiche Ausgangsbedingungen für die Seebehörden gewährleisten. **Gemäß Artikel 91 Absatz 1**

gewährleisten.

des SRÜ muss zwischen einem Schiff und seinem Flaggenstaat eine „echte Verbindung“ bestehen. Damit das Umflaggen von Schiffen ordnungsgemäß analysiert werden kann und offene Register verwendet werden können, sollte die Kommission im Wege der Ausarbeitung von Leitlinien den Mitgliedstaaten bei der Feststellung, ob eine solche Verbindung besteht, helfen. In diesen Leitlinien sollte festgelegt sein, wie eine „echte Verbindung“ aussieht und welche Folgen sich daraus ergeben. Bei der Ausarbeitung dieser Leitlinien sollte die Kommission der Empfehlung der hochrangigen Gruppe für Angelegenheiten von Flaggenstaaten und den Beiträgen von Interessenträgern, beispielsweise aus der Privatwirtschaft, der Zivilgesellschaft und der Wissenschaft, Rechnung tragen. Schiffseigner sind verpflichtet, nach dem Recht des Staates, dessen Flagge das Schiff führt, Sozialabgaben zu entrichten, es sei denn, der Arbeitnehmer entrichtet die Abgaben nach dem Recht seines Wohnsitzstaates. Diese Vorschriften können unerwünschte Folgen haben, wenn sie zur Vermeidung hoher Beitragszahlungen genutzt werden.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

(14) Die Kommission, die **von der mit der** Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates³¹ **errichteten Europäischen** Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (European Maritime Safety Agency, EMSA) **unterstützt wird, sollte** von den als Flaggenstaaten **von der IMO** geprüften Mitgliedstaaten als **Beobachterin** eingeladen und einbezogen werden, damit

Geänderter Text

(14) Die Kommission **und** die **durch die** Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates³¹ **errichtete Europäische** Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (European Maritime Safety Agency, EMSA) **sollten** von den als Flaggenstaaten geprüften Mitgliedstaaten als **Beobachterinnen** eingeladen und einbezogen werden, damit die Kohärenz zwischen dem IMO-Audit

die Kohärenz zwischen dem IMO-Audit und den Bewertungen der Kommission gewährleistet ist, die die EMSA im Namen der Kommission im Rahmen ihres Besuchs- und Überprüfungsprogramms zur Überwachung der Umsetzung der Rechtsvorschriften der Union im Bereich der Seeverkehrssicherheit durchführt.

³¹ Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1).

und den Bewertungen der Kommission gewährleistet ist, die die EMSA im Namen der Kommission im Rahmen ihres Besuchs- und Überprüfungsprogramms zur Überwachung der Umsetzung der Rechtsvorschriften der Union im Bereich der Seeverkehrssicherheit durchführt.

³¹ Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1).

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 14 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(14a) Die Beteiligung der Kommission und der EMSA an den Audits sollte das Auditverfahren effektiver und umfassender machen. Sie sollte außerdem die Einführung und Umsetzung vereinfachter Verfahren erleichtern, wobei hier etwa Anreize für die Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards, von Standards der öffentlichen Gesundheit und des Arbeitsrechts sowie von Standards zur Gewährleistung der Sicherheit von Seeleuten an Bord von Schiffen, die Häfen der Union anlaufen, und die Möglichkeiten wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen zu nennen und das Umwelt-, das Gesundheits-, das Steuer- und das Sozialrecht zu berücksichtigen sind.

Änderungsantrag 7

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 15 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(15a) In Abstimmung mit der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) sollten die Kommission und die Mitgliedstaaten den Kapazitätsaufbau in Drittländern mit Blick auf Überprüfungen und die Durchsetzung unterstützen, indem sie gemeinsam mit den Sozialpartnern Kampagnen durchführen, in denen sie das Bewusstsein für die Rechte und Pflichten schärfen, die in dem 2006 von der IAO angenommenen Seearbeitsübereinkommen (Maritime Labour Convention – MLC 2006) verankert sind. Außerdem sollte die Kommission die IAO bei der Erstellung einer Datenbank für Seeleute und Hafendarbeiter mit Überprüfungsergebnissen und Beschwerden unterstützen, mit der die präzise Aufzeichnung der Arbeits- und Ruhezeiten sichergestellt wird, damit sich Seeleute und Schiffseigner an die Einstellungs- und Vermittlungsagenturen wenden können, die am zuverlässigsten sind und sich an das MLC 2006 halten.

Änderungsantrag 8

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 16 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16a) Die Kommission sollte einen Transparenzbericht herausgeben, der auf Informationen aus der vorgeschriebenen Datenbank, auf die alle Mitgliedstaaten Zugriff haben, beruht.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 21

Vorschlag der Kommission

(21) Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) sollte die erforderliche Unterstützung leisten, um die Umsetzung der Richtlinie 2009/21/EG sicherzustellen.

Geänderter Text

(21) Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) sollte die erforderliche Unterstützung leisten, um die Umsetzung der Richtlinie 2009/21/EG sicherzustellen. **Die von der EMSA für die Verwaltungen der Flaggenstaaten angebotenen Schulungen sollten fortgesetzt, gestärkt und ausgeweitet werden, damit sie die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten gemäß dem MLC 2006 in vollem Umfang abdecken. Die EMSA sollte die Abstimmung und den Austausch von Informationen und bewährten Verfahren zwischen den Verwaltungen der Flaggenstaaten erleichtern.**

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu) Richtlinie 2009/21/EG Artikel 1 – Absatz 1

Derzeitiger Wortlaut

- (1) Ziel der Richtlinie ist es,
- a) sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten ihren Pflichten als Flaggenstaaten wirksam und beständig nachkommen, und
 - b) die Sicherheit zu erhöhen und die Umweltverschmutzung durch Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, zu vermeiden.

Geänderter Text

-1. Artikel 1 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

- „(1) Ziel der Richtlinie ist es,
- a) sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten ihren Pflichten als Flaggenstaaten wirksam und beständig nachkommen, und
 - b) die Sicherheit, **unter anderem an Bord**, zu erhöhen und die Umweltverschmutzung durch Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, zu vermeiden.“

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 4 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Bevor der betreffende Mitgliedstaat für ein Schiff, das die Berechtigung zum Führen der Flagge dieses Mitgliedstaats erhalten hat, die Einsatzzerlaubnis erteilt, stellt er sicher, dass das betreffende Schiff die geltenden internationalen Regeln und Vorschriften erfüllt. Insbesondere überprüft **er** die Berichte über das Sicherheitsniveau des Schiffes **anhand der** Überprüfungsberichte und Zeugnisse in der in Artikel 6a genannten **Datenbank**. Er konsultiert erforderlichenfalls den vorherigen Flaggenstaat, um zu klären, ob noch etwaige von dem betreffenden Flaggenstaat ermittelte Mängel oder Sicherheitsprobleme weiter ungelöst sind.

Geänderter Text

(1) Bevor der betreffende Mitgliedstaat für ein Schiff, das die Berechtigung zum Führen der Flagge dieses Mitgliedstaats erhalten hat, die Einsatzzerlaubnis erteilt, stellt er sicher, dass das betreffende Schiff die geltenden internationalen Regeln und Vorschriften erfüllt. Insbesondere **führt er Überprüfungen an Bord durch und** überprüft **sowohl** die Berichte über das Sicherheitsniveau des Schiffes **als auch die Dokumentation, wodurch sichergestellt werden soll, dass das Schiff den internationalen Umwelt- und Sozialstandards entspricht, und nutzt dafür die** Überprüfungsberichte und Zeugnisse in der in Artikel 6a genannten **Überprüfungsdatenbank**. **Er prüft außerdem, ob der Betrieb des Schiffes den internationalen Umwelt- und Arbeitsübereinkommen gemäß der Richtlinie 2013/54/EU entspricht und ob die Besatzung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/993 des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} ausgebildet ist.** Er konsultiert erforderlichenfalls den vorherigen Flaggenstaat, um zu klären, ob noch etwaige von dem betreffenden Flaggenstaat ermittelte Mängel oder Sicherheitsprobleme weiter ungelöst sind.

^{1a} **Richtlinie (EU) 2022/993 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2022 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. L 169 vom 27.6.2022, S. 45).**

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 4a – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen für die Behebung aller Mängel, die bei einer nach Absatz 2 Buchstabe c durchgeführten Überprüfung bestätigt oder festgestellt werden.

Geänderter Text

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen für die Behebung aller Mängel, die bei einer nach Absatz 2 Buchstabe c durchgeführten Überprüfung bestätigt oder festgestellt werden, ***sowie dafür, dass alle erforderlichen Korrekturmaßnahmen zur Behebung zeitkritischer Sicherheits- und Umweltprobleme vor dem Auslaufen des Schiffes ergriffen werden. Überprüfungen konzentrieren sich insbesondere auf die Sicherheit und die Umweltleistung aller Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, sowie auf die Arbeitsbedingungen der Besatzungen einschließlich der Richtigkeit der Aufzeichnungen der Arbeits- und der Ruhezeiten gemäß der Richtlinie 2013/54/EU des Europäischen Parlaments und des Rates.***

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 4b – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Um die Harmonisierung der nach Artikel 4a Absatz 2 Buchstabe c vorgesehenen ergänzenden Flaggenstaat-Überprüfungen sicherzustellen, erlässt die Kommission nach Rücksprache mit der in Artikel 9a Absatz 1 genannten hochrangigen Gruppe für Angelegenheiten von Flaggenstaaten Durchführungsrechtsakte zur Festlegung einheitlicher Maßnahmen für die Bestimmung der Mindestanforderungen, um den Verpflichtungen nach Absatz 1

Geänderter Text

(4) Um die Harmonisierung der nach Artikel 4a Absatz 2 Buchstabe c vorgesehenen ergänzenden Flaggenstaat-Überprüfungen sicherzustellen, erlässt die Kommission nach Rücksprache mit der in Artikel 9a Absatz 1 genannten hochrangigen Gruppe für Angelegenheiten von Flaggenstaaten Durchführungsrechtsakte zur Festlegung einheitlicher Maßnahmen für die Bestimmung der Mindestanforderungen, um den Verpflichtungen nach Absatz 1

nachzukommen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

nachzukommen. **Diese Mindestanforderungen umfassen insbesondere eine jährliche Mindestüberprüfungsquote für jeden Mitgliedstaat von mindestens 30 % der Schiffe, die seine Flagge führen, wobei die Größe und die Art seiner Flotte zu berücksichtigen sind, sowie ein qualitatives Element, das dem Risikoprofil des überprüften Schiffes Rechnung trägt.** Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Richtlinie 2009/21/EG

Artikel 4c – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Kommission entwickelt nach Beratung mit der in Artikel 9a Absatz 1 genannten hochrangigen Gruppe für Angelegenheiten von Flaggenstaaten ein gemeinsames System für den Aufbau von Kapazitäten (Nachqualifizierung auf nationaler Ebene) und hält es unter Berücksichtigung neuer Technologien und in Bezug auf neue oder zusätzliche Verpflichtungen, die sich für die Flaggenstaat-Besichtiger und **Flaggenstaat-Überprüfer** der Mitgliedstaaten aus den einschlägigen internationalen Instrumenten ergeben könnten, auf dem neuesten Stand.

Geänderter Text

(2) Die Kommission entwickelt nach Beratung mit der in Artikel 9a Absatz 1 genannten hochrangigen Gruppe für Angelegenheiten von Flaggenstaaten ein gemeinsames System für den Aufbau von Kapazitäten (Nachqualifizierung auf nationaler Ebene) und hält es unter Berücksichtigung neuer Technologien und in Bezug auf neue oder zusätzliche Verpflichtungen, die sich für die Flaggenstaat-Besichtiger und **Flaggenstaat-Prüfbesichtiger** der Mitgliedstaaten aus den einschlägigen internationalen Instrumenten ergeben könnten, auf dem neuesten Stand, **wobei sie insbesondere auf die Umsetzung der Richtlinie 2013/54/EU achtet.**

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 4c – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die Kommission arbeitet mithilfe der EMSA einen Leitfaden mit Empfehlungen zur Umsetzung der Richtlinie 2013/54/EU aus. Die EMSA bietet außerdem ausführliche Informationen über die Probleme, die am häufigsten bei Hafenstaatüberprüfungen von Schiffen unter jeder Flagge festgestellt werden, und stellt Erläuterungen und Klarstellungen zu den spezifischen Unterlagen und Zeugnissen jedes Flaggenstaats zur Verfügung.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 6 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass zumindest die folgenden Informationen über Schiffe, die ihre Flagge führen, in einem elektronischen Format, das mit den Datenbanken der Union für die Sicherheit des Seeverkehrs kompatibel und interoperabel ist, gespeichert und zugänglich gemacht werden:

(1) Spätestens [drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie] werden elektronische Zeugnisse für alle Mitgliedstaaten verbindlich. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass zumindest die folgenden Informationen über Schiffe, die ihre Flagge führen, in einem elektronischen Format, das mit den Datenbanken der Union für die Sicherheit des Seeverkehrs kompatibel und interoperabel ist, gespeichert und zugänglich gemacht werden:

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

aa) Details zur Arbeitsorganisation an Bord und Aufzeichnungen über die tägliche Arbeitszeit der Seeleute im Sinne der Richtlinie 1999/63/EG;

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 2009/21/EG

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

e) Ergebnis der Überprüfungen im Rahmen der Hafensaatkontrolle (Mängel: ja oder nein, Festhaltemaßnahmen: ja oder nein);

e) Ergebnis der Überprüfungen im Rahmen der Hafensaatkontrolle (Mängel: ja oder nein, Festhaltemaßnahmen: ja oder nein **und – im Falle von Mängeln oder Festhaltemaßnahmen – gegebenenfalls weitere Angaben**);

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 2009/21/EG

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ea) vorgeschriebene Zeugnisse, mit denen bestätigt wird, dass gemeldete Mängel, die bei Überprüfungen im Rahmen der Hafensaatkontrolle festgestellt wurden, behoben wurden;

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Vorschlag der Kommission

(2) Die Informationen werden an die Überprüfungsdatenbank gemäß Artikel 6a übermittelt. Der Kapitän erhält ebenfalls eine Abschrift des Berichts.

Geänderter Text

(2) Die Informationen werden an die Überprüfungsdatenbank gemäß Artikel 6a übermittelt, **da die Interoperabilität von Datenbanken zu einer harmonisierten Vorgehensweise bei der Meldung und Erfassung der Leistung der Flotte, die der Verantwortung des Flaggenstaats unterliegt, beiträgt**. Der Kapitän erhält ebenfalls eine Abschrift des Berichts.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 6a – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Die Mitgliedstaaten haben Zugang zu allen Informationen, die in der Überprüfungsdatenbank gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels und in dem in der Richtlinie 2009/16/EG vorgesehenen Überprüfungsdatenbank gespeichert sind. Diese Richtlinie steht dem Austausch solcher Informationen zwischen den zuständigen Behörden innerhalb der Mitgliedstaaten, zwischen den Mitgliedstaaten, mit der Kommission **oder** mit der durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁶ errichteten Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) nicht entgegen.

Geänderter Text

(4) Die Mitgliedstaaten haben Zugang zu allen Informationen, die in der Überprüfungsdatenbank gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels und in dem in der Richtlinie 2009/16/EG vorgesehenen Überprüfungsdatenbank gespeichert sind. Diese Richtlinie steht dem Austausch solcher Informationen zwischen den zuständigen Behörden innerhalb der Mitgliedstaaten, zwischen den Mitgliedstaaten, mit der Kommission **und** mit der durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁶ errichteten Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) nicht entgegen.

³⁶ Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 208 vom

³⁶ Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 208 vom

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6

Richtlinie 2009/21/EG

Artikel 6a – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Artikel 6 Absatz 1 **Buchstabe b** genannten vorgeschriebenen Zeugnisse unter Verwendung der funktionalen und technischen Spezifikationen für eine harmonisierte elektronische Meldeschnittstelle gemäß Artikel 24a der Richtlinie 2009/16/EG elektronisch an die in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannte Überprüfungsdatenbank übermittelt werden.

Geänderter Text

(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die **Angaben zur Arbeitsorganisation an Bord und die Aufzeichnungen über die tägliche Arbeitszeit oder die tägliche Ruhezeit der Seeleute gemäß der Richtlinie 2013/54/EU** sowie die in Artikel 6 Absatz 1 **Buchstaben aa und b** genannten vorgeschriebenen Zeugnisse unter Verwendung der funktionalen und technischen Spezifikationen für eine harmonisierte elektronische Meldeschnittstelle gemäß Artikel 24a der Richtlinie 2009/16/EG elektronisch an die in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannte Überprüfungsdatenbank übermittelt werden.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Richtlinie 2009/21/EG

Artikel 7 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um ihre Verwaltung mindestens alle **sieben** Jahre dem IMO-Audit zu unterziehen, und veröffentlichen das Ergebnis des Audits sowie etwaige Abhilfemaßnahmen in der von der IMO eingerichteten Datenbank des Globalen Integrierten Schifffahrtssystem (Global

Geänderter Text

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um ihre Verwaltung mindestens alle **fünf** Jahre dem IMO-Audit zu unterziehen, und veröffentlichen das Ergebnis des Audits sowie etwaige Abhilfemaßnahmen in der von der IMO eingerichteten Datenbank des Globalen Integrierten Schifffahrtssystem (Global

Integrated Shipping Information System, GISIS). Die Mitgliedstaaten machen diese Informationen im Einklang mit den einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften zur Vertraulichkeit auch der Öffentlichkeit zugänglich.

Integrated Shipping Information System, GISIS). Die Mitgliedstaaten machen diese Informationen im Einklang mit den einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften zur Vertraulichkeit auch der Öffentlichkeit zugänglich.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Richtlinie 2009/21/EG

Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Kommission **mit Unterstützung der** EMSA als **Beobachterin** am IMO-Auditverfahren teilnehmen **kann** und dass alle Auditberichte und Informationen über im Anschluss ergriffene Maßnahmen der Kommission unverzüglich zur Verfügung gestellt werden.

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Kommission **und die** EMSA als **Beobachterinnen** am IMO-Auditverfahren teilnehmen **können** und dass alle Auditberichte und Informationen über im Anschluss ergriffene Maßnahmen der Kommission unverzüglich zur Verfügung gestellt werden.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8 – Buchstabe a

Richtlinie 2009/21/EG

Artikel 8 – Absatz 1 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass die sonstigen an der Durchführung von Überprüfungen mitwirkenden Personen über Qualifikationen verfügen, die für die Aufgaben, zu deren Durchführung sie berechtigt sind, angemessen sind, entsprechende Schulungen erhalten und entsprechend beaufsichtigt werden.

Geänderter Text

Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass die sonstigen an der Durchführung von Überprüfungen mitwirkenden Personen über Qualifikationen verfügen, die für die Aufgaben, zu deren Durchführung sie berechtigt sind, angemessen sind, entsprechende Schulungen erhalten und entsprechend beaufsichtigt werden. **Die Flaggenstaaten überarbeiten die ihren Prüfbesichtigern und den Personen, die befugt sind, in ihrem Namen zu handeln, zur Verfügung gestellten Leitlinien,**

sodass die Leitlinien die systematische Prüfung der Richtigkeit der Aufzeichnungen abdecken. Die den Verwaltungen der Flaggenstaaten von der EMSA angebotenen Schulungen umfassen solche Prüfungsverfahren und werden fortlaufend angeboten, gestärkt und dahingehend erweitert, dass sie das MLC 2006 ausführlicher behandeln. Die EMSA erleichtert außerdem die Abstimmung und den Austausch von Informationen und bewährten Verfahren zwischen den Verwaltungen der Flaggenstaaten.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 9

Vorschlag der Kommission

9. Artikel 9 *wird aufgehoben.*

Geänderter Text

9. Artikel 9 *erhält folgende Fassung:*

„Artikel 9

Berichte und Überprüfung

Alle fünf Jahre und erstmals spätestens am [drei Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie vor.

Dieser Bericht umfasst eine Bewertung der Leistung der Mitgliedstaaten in ihrer Eigenschaft als Flaggenstaaten und wird gegebenenfalls durch einen Legislativvorschlag zur Änderung dieser Richtlinie ergänzt.“

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10

Vorschlag der Kommission

Die Kommission richtet eine hochrangige Gruppe für Angelegenheiten von Flaggenstaaten ein, die Probleme der Flaggenstaaten erörtert und den Erfahrungsaustausch zwischen den nationalen Behörden der Mitgliedstaaten, Flaggenstaat-Sachverständigen und **Flaggenstaat-Überprüfern**, **gegebenenfalls auch** aus dem Privatsektor, erleichtert.

Geänderter Text

Die Kommission richtet eine hochrangige Gruppe für Angelegenheiten von Flaggenstaaten ein, die Probleme der Flaggenstaaten erörtert und den Erfahrungsaustausch zwischen den nationalen Behörden der Mitgliedstaaten, Flaggenstaat-Sachverständigen und **Flaggenstaat-Prüfbesichtigern sowie allen einschlägigen Interessenträgern** aus dem Privatsektor, **der Zivilgesellschaft und der Wissenschaft** erleichtert.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 9a – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die hochrangige Gruppe für Angelegenheiten von Flaggenstaaten setzt sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten **und** der Kommission **zusammen** und **wird von** der EMSA **unterstützt**.

Geänderter Text

Die hochrangige Gruppe für Angelegenheiten von Flaggenstaaten setzt sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten, der Kommission und der EMSA **zusammen**.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 9a – Absatz 2 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) Unterstützung der Kommission bei der Entwicklung der technischen Methode zur Ermittlung der in Artikel 4b genannten angemessenen Ressourcen, die der Größe und der Art der Flotte entsprechen;

Geänderter Text

c) Unterstützung der Kommission bei der Entwicklung der technischen Methode zur Ermittlung der in Artikel 4b genannten angemessenen Ressourcen, die der Größe und der Art der Flotte **und der Anzahl der**

durchzuführenden Überprüfungen
entsprechen;

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 9b – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Kommission richtet ein elektronisches Berichterstattungsinstrument für die Zwecke der Erhebung von Informationen und Daten aus den Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit dieser Richtlinie ein. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission regelmäßig, mindestens jedoch einmal jährlich

Geänderter Text

(1) Die Kommission richtet ein elektronisches Berichterstattungsinstrument für die Zwecke der Erhebung von Informationen und Daten aus den Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit dieser Richtlinie ein. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission regelmäßig, mindestens jedoch einmal jährlich

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 9b – Absatz 1 – Buchstabe a – Ziffer iv a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

iva) den Umfang, in dem das Risikoprofil eines Schiffes bei Flaggenstaat-Besichtigungen, Flaggenstaat-Überprüfungen und Flaggenstaat-Audits berücksichtigt wurde;

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 9b – Absatz 1 – Buchstabe a – Ziffer iv b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ivb) die Arbeitsbedingungen auf der Grundlage der Aufzeichnungen der täglichen Arbeits- und der täglichen Ruhezeiten der Seeleute gemäß der Richtlinie 2013/54/EU des Europäischen Parlaments und des Rates;

Änderungsantrag 33

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 9b – Absatz 1 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Die Kommission erstellt auf der Grundlage der gemäß Absatz 1 dieses Artikels gesammelten Informationen einen Jahresbericht, der auf der offiziellen Website veröffentlicht wird. Nach der Veröffentlichung des Berichts stellt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat die Ergebnisse aus dem Bericht vor.

BEGRÜNDUNG

Die Berichterstatterin begrüßt den Vorschlag der Kommission zur Überarbeitung der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten. Er dürfte die Qualität der Überprüfungen von Schiffen, die die Flagge eines EU-Mitgliedstaats führen, verbessern, eine bessere Übersicht über die anerkannten Organisationen, die unter der Verantwortung eines Flaggenstaats tätig werden, bieten und ein einheitlicheres Schulungssystem für die europäischen Prüfbesichtigter errichten. Dies sollte wiederum dazu führen, dass die Sicherheitsbestimmungen besser durchgesetzt werden, weniger Verschmutzung von der Schifffahrt ausgeht und die EU-Mitgliedstaaten ihre Pflichten als Flaggenstaaten nach der IMO-Regelung besser einhalten.

Die Berichterstatterin unterstützt die Pflicht, ein Qualitätsmanagementsystem einzurichten, und spricht sich für eine umfassendere Verwendung moderner digitaler Technologien aus, und zwar insbesondere im Bereich elektronischer Zeugnisse und der Interoperabilität der EMSA-Datenbanken, die von den europäischen Hafenstaatbehörden im Vorfeld einer Hafenstaatüberprüfung eines die Flagge eines EU-Mitgliedstaats führenden Schiffs konsultiert werden könnten.

Die Berichterstatterin ist der Ansicht, dass der Digitalisierung und der Automatisierung des Seeverkehrs ein großes Potenzial innewohnt, im Einklang mit den Bestrebungen im Rahmen des Grünen Deals einen Beitrag zur Reduzierung der Emissionen des Sektors zu leisten und eine wichtige Rolle bei seiner Dekarbonisierung zu übernehmen. Sie ist zudem überzeugt, dass der europäische Seeverkehr nur dann seine Wettbewerbsfähigkeit wahren kann, wenn er sich im Einklang mit dem Übereinkommen von Paris an den Bemühungen der Union um die Senkung der Treibhausgasemissionen und um die Verwirklichung der Klimaneutralität bis spätestens 2050 beteiligt. Daher ist sie der Ansicht, dass die Mitgliedstaaten auf das mit der Richtlinie 2002/59/EG² eingerichtete System der Union für den Seeverkehrsinformationsaustausch (SafeSeaNet) und die entsprechenden Dienste zurückgreifen sollten, und schlägt vor, die Mitgliedstaaten dazu zu verpflichten, bereits drei Jahre nach dem Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie auf elektronische Zeugnisse umzustellen.

Die Berichterstatterin ist außerdem überzeugt, dass die Schulungsprogramme der EMSA für die Flaggenstaatbehörden eine einheitlichere Vorgehensweise fördern sollten, damit die Sicherheit verbessert wird und für gleiche Wettbewerbsbedingungen gesorgt ist, und dass sie fortgesetzt, gestärkt und erweitert werden sollten, damit Aspekte des Seearbeitsübereinkommens ausführlicher behandelt werden. Die EMSA sollte in diesem Zusammenhang die Abstimmung zwischen den Flaggenstaatbehörden sowie einen Austausch von Informationen und bewährten Verfahren fördern. Die Überprüfungen sollten sich auf die Arbeitsbedingungen, die Sicherheit und die Umweltleistung aller Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, konzentrieren und deshalb präzise Daten zu den Arbeits- und Ruhezeiten der Besatzungen umfassen. Die Flaggenstaaten sollten die ihren Prüfbesichtigern und den Personen, die befugt sind, in ihrem Namen zu handeln, zur Verfügung gestellten Leitlinien

² Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates.

überarbeiten, sodass diese die systematische Prüfung der Richtigkeit dieser Aufzeichnungen abdecken.

Um unerwünschte Praktiken wie das Umflaggen von Schiffen und die Verwendung offener Register zu unterbinden, sollte im Einklang mit dem Seerechtsübereinkommen (SRÜ) der Vereinten Nationen (Artikel 5 des SRÜ von 1958 und Artikel 91 Absatz 1 des SRÜ von 1982) eine „echte Verbindung“ zwischen dem tatsächlichen Eigentümer eines Schiffs und der Flagge, die es führt, bestehen. Entsprechend sollten Schiffseigner verpflichtet sein, nach dem Recht des Staates, dessen Flagge das Schiff führt, Sozialabgaben zu entrichten, es sei denn, der Arbeitnehmer entrichtet die Abgaben nach dem Recht seines Wohnsitzstaates.

Schließlich regt die Kommission in ihrem Vorschlag die Einsetzung einer Sachverständigengruppe für Flaggenstaatspflichten an, die als Plattform für den Austausch über bewährte Verfahren dienen und ein gemeinsames Konzept für Flaggenstaatüberprüfungen und ein gemeinsames Format für die Berichterstattung entwickeln soll. Die Berichterstatterin befürwortet zwar diese Idee und ist der Ansicht, dass ein angemessener Aufbau von Kapazitäten und Kompetenzen aufrechterhalten und gefördert werden sollte, vertritt jedoch die Auffassung, dass die von der Sachverständigengruppe ausgearbeiteten Lösungen und Empfehlungen gut funktionierende Verwaltungen nicht zusätzlich belasten sollten.

**ANLAGE: EINRICHTUNGEN ODER PERSONEN,
VON DENEN DIE BERICHTERSTATTERIN BEITRÄGE ERHALTEN HAT**

Gemäß Anlage I Artikel 8 der Geschäftsordnung erklärt die Berichterstattein, dass sie bei der Vorbereitung des Berichts bis zu dessen Annahme im Ausschuss Beiträge von folgenden Einrichtungen oder Personen erhalten hat:

Einrichtung und/oder Person
KVNR
Europäische Kommission
ECSC
ETF
IACS
Ständige Vertretung der Niederlande
T&E
WSC
EUDA
EMSA

Die vorstehende Liste wird unter der ausschließlichen Verantwortung der Berichterstattein erstellt.

29.11.2023

STELLUNGNAHME DES FISCHEREIAUSSCHUSSES

für den Ausschuss für Verkehr und Tourismus

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten (COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

Verfasserin der Stellungnahme: Ana Miranda

KURZE BEGRÜNDUNG

Der vorliegende Vorschlag ist Teil eines größeren Maßnahmenpakets zur Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs. Während andere Elemente des Pakets spezifische Änderungen für die Fischerei umfassen, ist es ebenso offensichtlich, dass die Richtlinie über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten für die Fischereigemeinden von entscheidender Bedeutung ist; beispielsweise verursachen Gefälligkeitsflaggen große Probleme in Bezug auf Sicherheit, Arbeitsbedingungen, Rückverfolgbarkeit von Fischereierzeugnissen und gleiche Wettbewerbsbedingungen.

Das Maßnahmenpaket zur Sicherheit des Seeverkehrs von 2009 war zum großen Teil eine Reaktion auf eine Reihe von Schiffsunglücken, nicht zuletzt auf die Katastrophe des Öltankers „Prestige“ vor der Küste von Galicien im Jahr 2002. Diese Katastrophe war in ihrer Art beispiellos und hatte verheerende Auswirkungen auf das Leben im Meer, die Vögel und die Umwelt im weiteren Sinne. Dies wiederum wirkte sich stark auf alle Akteure der Fischerei aus, insbesondere diejenigen, die in der Küstenfischerei und der handwerklichen Fischerei sowie im Bereich Meeresfrüchte tätig sind.

Im Zuge der Katastrophe wurden auch erhebliche Mängel in Bezug auf die Reaktion der spanischen Regierung – die in der Entschließung des Parlaments nach der Katastrophe hervorgehoben wurden¹ – sowie Unterschiede bei der Sicherheit des Seeverkehrs in der EU aufgezeigt. Das Parlament äußerte damals ernsthafte Bedenken in Bezug auf Gefälligkeitsflaggen; mit der Richtlinie über die Flaggenstaatpflichten aus dem Jahr 2009 wurde dazu beigetragen, diese Bedenken auszuräumen.

Die Kommission ist der Ansicht, dass die Richtlinie von 2009 von den Mitgliedstaaten im Allgemeinen gut umgesetzt wurde und im Bereich Schifffahrt einheitlichere Wettbewerbsbedingungen geschaffen hat. Die Richtlinie ist jedoch nicht ganz auf dem neuesten Stand der Entwicklungen auf der Ebene der IMO, und es gibt nach wie vor Unstimmigkeiten in Bezug auf Inspektionen und Überwachung.

¹ P5_TA(2004)0350.

Der Vorschlag der Kommission zielt daher darauf ab, die Richtlinie zu aktualisieren, um sie besser an die IMO-Normen anzupassen, die Inspektionen und die Überwachung zu harmonisieren, digitale Lösungen zu fördern und die Zusammenarbeit zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten zu verbessern. Mit dem Vorschlag wird ferner darauf abgezielt, die Schulungsangebote der Flaggenstaaten auszubauen.

Das Ziel der Kommission wird uneingeschränkt unterstützt, die derzeitige rechtliche Regelung zu aktualisieren und sicherzustellen, dass sie weiterhin vollständig an internationale Normen angeglichen wird. Es werden zudem die Bemühungen begrüßt, digitale Technologien umfassender zu nutzen.

Es werden jedoch auch die jüngsten Entschlüsse hervorgehoben, in denen das Europäische Parlament weiterhin Bedenken hinsichtlich der Frage der Ausflagung und der Gefälligkeitsflaggen zum Ausdruck gebracht hat.² Dies ist nach wie vor ein wichtiges Thema für die Umwelt und aus Sicht der Fischerei für diejenigen, deren Lebensgrundlage von dieser Umwelt abhängt. Diese Ansichten kommen auch in der breiteren Zivilgesellschaft zum Ausdruck, zum Beispiel in Galicien, wo sich die Plattform *Nunca Más* nach der Katastrophe des Öltankers „Prestige“ weiterhin dafür einsetzt, dass alle Schiffe in EU-Gewässern die IMO-Normen einhalten.

In Europa befinden sich einige der weltweit am stärksten befahrenen internationalen Schifffahrtskanäle, und das Problem der Schiffe, die unter Gefälligkeitsflaggen fahren und empfindliche Meeresgebiete wie den Fistera-Korridor durchqueren, ist nach wie vor ungelöst.

Der Bedarf variiert zwischen so unterschiedlichen Gewässern wie der Ostsee, dem Mittelmeer und der Atlantikküste. Alle diese Gebiete unterstützen jedoch Gemeinschaften, die auf eine saubere Meeresumwelt angewiesen sind, und alle hängen von einer ordnungsgemäß funktionierenden Sicherheitsregelung für den Seeverkehr ab. Der vorliegende Vorschlag sollte Teil der laufenden Bemühungen sein, die Arbeit der EU zum Schutz unserer lebenswichtigen Meeresumwelt sowie der Wirtschaft, der Ernährungssicherheit und der von Fischerei, Aquakultur und Meeresfrüchten abhängigen Gemeinden zu verbessern.

Abschließend wird das verkürzte Verfahren, mit dem der Fischereiausschuss konfrontiert war, bedauert. Der Ausschuss hätte innerhalb eines angemessenen Zeitraums die volle Aufsicht über ein Paket von so großer Bedeutung für die Fischwirtschaft erhalten müssen.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Fischereiausschuss ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Tourismus, Folgendes zu berücksichtigen:

² Zum Beispiel in der Entschlüsselung P9_TA(2022)0356 und in der ersten Lesung des Vorschlags „FuelEU Maritime“.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Sicherheit des **Seeverkehrs** in der Union und der Bürgerinnen und Bürger, die ihn nutzen, sowie der Schutz der Umwelt sollten zu jeder Zeit gewährleistet sein.

Geänderter Text

(1) Die Sicherheit des **maritimen Sektors** in der Union, **der Seeleute** und der Bürgerinnen und Bürger, die ihn nutzen, sowie **das Wohlergehen der Fahrgäste und der Besatzung wie auch** der Schutz der Umwelt sollten zu jeder Zeit gewährleistet sein. **Dabei ist stets zu bedenken, dass zahlreiche Arbeitsplätze und Küstenstädte und -gemeinden von diesem Schutz der Umwelt abhängig sind.**

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Das Wohlergehen der im maritimen Sektor beschäftigten Arbeitnehmer, die Sicherung fairer Arbeitsbedingungen und ein angemessener Schutz der Seeleute sollten gewährleistet werden.

Begründung

In dieser Richtlinie wird zu Recht ein Schwerpunkt auf die Sicherheit der Schifffahrt in der Union und den Umweltschutz gelegt. Allerdings wäre es zuträglich, ausdrücklicher auf die Bedeutung fairer Arbeitsbedingungen und des Wohlergehens der Seeleute hinzuweisen, bei denen es sich um entscheidende Aspekte des Seeverkehrs handelt.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(2) Gemäß den Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 (UNCLOS) und der Übereinkommen, deren Verwahrer die IMO ist, sind die Unterzeichnerstaaten dieser Instrumente verpflichtet, alle Gesetze und Vorschriften zu erlassen und alle sonstigen Maßnahmen zu treffen, die erforderlich sind, um diesen Instrumenten volle Wirksamkeit zu verleihen und dadurch zu gewährleisten, dass sich im Hinblick auf den Schutz des menschlichen Lebens auf See und den Schutz der Meeresumwelt ein Schiff für seinen Verwendungszweck eignet.

Geänderter Text

(2) Gemäß den Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 (UNCLOS) und der Übereinkommen, deren Verwahrer die IMO ist, sind die Unterzeichnerstaaten dieser Instrumente verpflichtet, alle Gesetze und Vorschriften zu erlassen und alle sonstigen Maßnahmen zu treffen, die erforderlich sind, um diesen Instrumenten volle Wirksamkeit zu verleihen und dadurch zu gewährleisten, dass sich im Hinblick auf den Schutz des menschlichen Lebens auf See und den Schutz der Meeresumwelt ***sowie derjenigen, deren Lebensunterhalt von dieser Umwelt abhängt***, ein Schiff für seinen Verwendungszweck eignet.

Änderungsantrag 4

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 2 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Unsichere Situationen auf See können zu Unfällen und Havarien führen, die beispiellose Auswirkungen auf (gefährdete) Meeresökosysteme haben können. Meere und Ozeane spielen eine entscheidende Rolle bei der Regulierung des Klimas der Erde und sind eine riesige Kohlenstoffsенке, weshalb es von entscheidender Bedeutung ist, diese Ökosysteme zu schützen.

Änderungsantrag 5

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 5**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5) Auf internationaler Ebene fällt die

(5) Auf internationaler Ebene fällt die

Untersuchung von Seeunfällen in die Zuständigkeit der Flaggenstaaten, *während sie* auf Unionsebene unabhängig durchgeführt und durch die Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁹ geregelt wird. Die vorliegende Richtlinie sollte die Richtlinie 2009/18/EG unberührt lassen.

Untersuchung von Seeunfällen in die Zuständigkeit der Flaggenstaaten; *dabei sollte unbedingt dafür gesorgt werden, dass der Schwerpunkt bei Unfalluntersuchungen auf die Rechenschaftspflicht und die zu ziehenden Lehren gelegt wird, damit Unfälle in Zukunft verhindert werden; während* auf Unionsebene *die Untersuchung von Seeunfällen* unabhängig durchgeführt und durch die Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁹ geregelt wird. Die vorliegende Richtlinie sollte die Richtlinie 2009/18/EG unberührt lassen.

²⁹ Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114).

²⁹ Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114).

Begründung

Durch die Richtlinie wird die Unabhängigkeit der Untersuchung von Seeunfällen gewahrt, die von wesentlicher Bedeutung ist. Dennoch sollte auch die Bedeutung einer gründlichen Berichterstattung sowie von Transparenz und Rechenschaftspflicht bei diesen Untersuchungen hervorgehoben werden, damit Lehren gezogen und angewandt werden, um künftige Unfälle zu verhindern.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Die Seebehörden der Mitgliedstaaten sollten zur Erfüllung ihrer Flaggenstaatpflichten auf angemessene Ressourcen, einschließlich einer Kapazität für technische Entscheidungen,

Geänderter Text

(7) Die Seebehörden der Mitgliedstaaten sollten zur Erfüllung ihrer Flaggenstaatpflichten auf angemessene Ressourcen, einschließlich einer Kapazität für technische Entscheidungen,

zurückgreifen können, die der Größe und der Art ihrer Flotte entsprechen und den einschlägigen Anforderungen der IMO Rechnung tragen. Um die Leistung von Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, zu verbessern, ist es auch erforderlich, die strenge und gründliche Überwachung der anerkannten Organisationen, die für die Mitgliedstaaten Flaggenstaatpflichten wahrnehmen, zu harmonisieren, auch in Bezug auf die Ausarbeitung von Vorschriften und Entwurfsprüfungen.

zurückgreifen können, die der Größe und der Art ihrer Flotte entsprechen und den einschlägigen Anforderungen der IMO Rechnung tragen. ***Den Verwaltungen unterhalb der Ebene der Mitgliedstaaten, die über Zuständigkeiten in der Fischerei verfügen, sollte im Einklang mit der Rechtsordnung der einzelnen Mitgliedstaaten volle Beachtung gewidmet werden.*** Um die Leistung von Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, zu verbessern, ist es auch erforderlich, die strenge und gründliche Überwachung der anerkannten Organisationen, die für die Mitgliedstaaten Flaggenstaatpflichten wahrnehmen, zu harmonisieren, auch in Bezug auf die Ausarbeitung von Vorschriften und Entwurfsprüfungen.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Mindestkriterien und Überprüfungsziele für diese Ressourcen sollten auf der Grundlage der ***praktischen*** Erfahrungen der Mitgliedstaaten, einschließlich des Einsatzes von nicht ausschließlich für sie tätigen Überprüfern, im Wege von Durchführungsmaßnahmen festgelegt werden.

Geänderter Text

(8) Mindestkriterien und Überprüfungsziele für diese Ressourcen sollten auf der Grundlage der ***aus Praxis und Beobachtung gewonnenen*** Erfahrungen der Mitgliedstaaten, einschließlich des Einsatzes von nicht ausschließlich für sie tätigen Überprüfern, im Wege von Durchführungsmaßnahmen festgelegt werden.

Begründung

Während theoretisches Wissen für Überprüfungen möglicherweise nicht das nützlichste ist, können beobachtungsbasierte Erfahrungen den Mitgliedstaaten bei der Umsetzung eines Best-Case-Szenarios, das auf der Arbeitsweise anderer Länder beruht, erheblich zugutekommen, indem praktische Einblicke, Möglichkeiten, etwas für die Zukunft zu lernen, und eine Grundlage für eine fundierte Entscheidungsfindung geboten werden.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(9) Ein harmonisiertes Programm für den Kapazitätsaufbau, das Flaggenstaat-Besichtiger und Flaggenstaat-Überprüfer nach dem Erwerb ihrer Qualifikationen absolvieren müssen, sollte gleiche Ausgangsbedingungen für die Seebehörden gewährleisten und die Leistung von Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, verbessern.

Geänderter Text

(9) Ein harmonisiertes Programm für den Kapazitätsaufbau, das Flaggenstaat-Besichtiger und Flaggenstaat-Überprüfer nach dem Erwerb ihrer Qualifikationen absolvieren müssen, sollte gleiche Ausgangsbedingungen für die Seebehörden gewährleisten und die Leistung von Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, verbessern. **Die Fortbildung und berufliche Weiterentwicklung von Seeleuten sollte sichergestellt werden, damit sie hinsichtlich der sich weiterentwickelnden Sicherheits- und Umweltstandards stets auf dem neuesten Stand bleiben.**

Begründung

Das Kapazitätsaufbauprogramm für Flaggenstaat-Besichtiger und -Überprüfer ist ein positiver Schritt. Um dies noch zu unterstützen, könnte auf Möglichkeiten der beruflichen Fort- und Weiterbildung hingewiesen werden, durch die die Fachkräfte die notwendigen Kenntnisse erlangen, um sich an die sich weiterentwickelnden Sicherheits- und Umweltstandards anzupassen.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(11) Die Einrichtung und Entwicklung einer elektronischen Datenbank mit wesentlichen Informationen über Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, sollte zu einem verstärkten Informationsaustausch beitragen, die **Leistung einer Flotte, die hohen Qualitätsansprüchen genügt, noch transparenter machen** und eine verstärkte Überwachung der Flaggenstaatspflichten ermöglichen und damit gleiche

Geänderter Text

(11) Die Einrichtung und Entwicklung einer elektronischen Datenbank mit wesentlichen Informationen über Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, sollte zu einem verstärkten Informationsaustausch beitragen, die **Arbeitsbedingungen und Löhne einer Flotte weiter verbessern, um faire Beschäftigungspraktiken zu fördern**, und eine verstärkte Überwachung der Flaggenstaatspflichten ermöglichen und

Ausgangsbedingungen für die Seebehörden gewährleisten.

damit gleiche Ausgangsbedingungen für die Seebehörden gewährleisten.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) Für Transparenz im Seeverkehr sollte ebenso gesorgt werden wie für die Rechenschaftspflicht der Schiffseigner bei Verstößen gegen Sicherheits- oder Umweltvorschriften.

Begründung

Die Sicherstellung des Zugangs zu Informationen für die zuständigen Behörden ist für die Zwecke der Überwachung von entscheidender Bedeutung. Darüber hinaus könnten Vorkehrungen getroffen werden, um Hinweisgeber, die Sicherheits- oder Umweltverstöße melden, zu schützen und so zu einer Kultur der Transparenz und Rechenschaftspflicht beizutragen.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12b) Die zuständigen Behörden sollten Mechanismen einrichten, über die Hinweisgeber Sicherheits- und Umweltverstöße melden können, ohne Vergeltungsmaßnahmen befürchten zu müssen.

Begründung

Die Richtlinie sollte auch klare Mechanismen vorsehen, über die Mitarbeiter sicherheits- und umweltbezogene Bedenken melden können, und so einen proaktiven Sicherheitsansatz fördern.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 17

Vorschlag der Kommission

(17) Um Angelegenheiten der Flaggenstaaten, einschließlich technischer Fragen, zu erörtern und den Austausch von Fachwissen und Informationen zu erleichtern, sollte eine hochrangige Gruppe für Angelegenheiten der Flaggenstaaten eingerichtet werden, die sich aus den nationalen Behörden der Mitgliedstaaten, Flaggenstaat-Sachverständigen und Flaggenstaat-Überprüfern, gegebenenfalls **auch** aus dem Privatsektor, zusammensetzt.

Geänderter Text

(17) Um Angelegenheiten der Flaggenstaaten, einschließlich technischer Fragen, zu erörtern und den Austausch von Fachwissen und Informationen zu erleichtern, sollte eine hochrangige Gruppe für Angelegenheiten der Flaggenstaaten eingerichtet werden, die sich aus den nationalen Behörden der Mitgliedstaaten, Flaggenstaat-Sachverständigen und Flaggenstaat-Überprüfern **sowie** gegebenenfalls **Sachverständigen** aus dem Privatsektor **und Arbeitnehmervertretern aus dem Seeverkehrssektor** zusammensetzt.

Begründung

Die Einsetzung einer hochrangigen Gruppe für Angelegenheiten der Flaggenstaaten ist eine positive Entwicklung. Durch die Einbeziehung der Arbeitnehmervertretung und ihrer Vertreter könnte sie im Sinne eines ganzheitlichen meerespolitischen Ansatzes allerdings noch gestärkt werden.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18

Vorschlag der Kommission

(18) Es sollte ein elektronisches Berichterstattungsinstrument eingerichtet werden, um die kohärente Erhebung einschlägiger Statistiken sowie Seeverkehrsdaten und -informationen aus den Mitgliedstaaten weiter zu verbessern.

Geänderter Text

(18) Es sollte ein elektronisches Berichterstattungsinstrument eingerichtet werden, um die kohärente Erhebung einschlägiger Statistiken sowie Seeverkehrsdaten und -informationen aus den Mitgliedstaaten weiter zu verbessern, **wobei bereits bestehende Berichterstattungspflichten aus anderen Rechtsakten der Union wie der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 berücksichtigt werden sollten.**

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 2009/21/EG

Artikel 4 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Bevor der betreffende Mitgliedstaat für ein Schiff, das die Berechtigung zum Führen der Flagge dieses Mitgliedstaats erhalten hat, die Einsatzerlaubnis erteilt, stellt er sicher, dass das betreffende Schiff die geltenden internationalen Regeln und Vorschriften erfüllt. Insbesondere überprüft er die Berichte über das Sicherheitsniveau des Schiffes anhand der Überprüfungsberichte und Zeugnisse in der in Artikel 6a genannten Datenbank. Er konsultiert erforderlichenfalls den vorherigen Flaggenstaat, um **zu klären, ob noch etwaige von dem betreffenden Flaggenstaat ermittelte Mängel oder Sicherheitsprobleme weiter ungelöst sind.**

Geänderter Text

(1) Bevor der betreffende Mitgliedstaat für ein Schiff, das die Berechtigung zum Führen der Flagge dieses Mitgliedstaats erhalten hat, die Einsatzerlaubnis erteilt, stellt er sicher, dass das betreffende Schiff **insbesondere im Hinblick auf die Arbeitsbedingungen der Seefahrer und den Umweltschutz** die geltenden internationalen Regeln und Vorschriften erfüllt. Insbesondere überprüft er die Berichte über das Sicherheitsniveau des Schiffes anhand der Überprüfungsberichte und Zeugnisse in der in Artikel 6a genannten Datenbank. Er konsultiert erforderlichenfalls den vorherigen Flaggenstaat, um **etwaige nicht behobene Mängel oder Sicherheitsprobleme anzugehen. Durch diese Zusammenarbeit soll sichergestellt werden, dass unbehobene Mängel oder Sicherheitsbedenken vollständig behoben werden, bevor das Schiff betrieben wird.**

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Richtlinie 2009/21/EG

Artikel 4a

Vorschlag der Kommission

a) Schiffen das Auslaufen verbieten, bis dieses unter Einhaltung der internationalen Vorschriften erfolgen kann;

Geänderter Text

a) Schiffen das Auslaufen verbieten, bis dieses unter Einhaltung der internationalen Vorschriften erfolgen kann; **hierzu gehört auch die Durchführung regelmäßiger Sicherheitsübungen zur**

Vorbereitung der Besatzung auf Notfälle sowie die Durchsetzung der Vorschriften für Ruhezeiten der Besatzung, um müdigkeitsbedingte Unfälle zu verhindern;

Änderungsantrag 16

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 4a**

Vorschlag der Kommission

b) sicherstellen, dass Schiffe, die zum Führen ihrer Flagge berechtigt sind, im Einklang mit den Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC) besichtigt wurden;

Geänderter Text

b) sicherstellen, dass Schiffe, die zum Führen ihrer Flagge berechtigt sind, im Einklang mit den Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC) besichtigt wurden. ***Hierzu gehört auch die Durchführung von Umweltaudits zur Bewertung der Einhaltung der Vorschriften im Zusammenhang mit Emissionen, Ballastwasser-Behandlung und anderen Umweltbelangen, die über standardmäßige Sicherheitsinspektionen hinausgehen;***

Änderungsantrag 17

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 4a**

Vorschlag der Kommission

ba) eine Sicherheitskultur an Bord fördern, indem sie anregen, dass Beinahe-Vorfälle und die Sicherheit gefährdende Zustände gemeldet und die Sicherheitsverfahren kontinuierlich verbessert werden;

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 4a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

bb) mit anderen Flaggenstaaten und internationalen Gremien zusammenarbeiten, um gemeinsame Überprüfungen durchzuführen, Informationen auszutauschen und die Durchsetzungsmaßnahmen zu harmonisieren, um die wirksame Durchsetzung internationaler Vorschriften und Normen sicherzustellen;

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 4a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

c) die ergänzenden Flaggenstaat-Überprüfungen von Schiffen durchführen, um sich zu vergewissern, dass der tatsächliche Zustand des Schiffs den mitgeführten Zeugnissen ***entspricht***.

c) die ergänzenden Flaggenstaat-Überprüfungen von Schiffen durchführen, um sich zu vergewissern, dass der tatsächliche Zustand des Schiffs ***und die dortigen Arbeitsbedingungen*** den mitgeführten Zeugnissen ***entsprechen***. ***Diese Überprüfungen sollten sich auch auf die Ausbildung und das Wohlergehen der Besatzung erstrecken, um sicherzustellen, dass die Besatzungsmitglieder in Sicherheits- und Umweltverfahren angemessen geschult werden und dass ihre Rechte und ihr Wohlergehen gemäß dem Seearbeitsübereinkommen von 2006 (MLC 2006) geschützt werden;***

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 4a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ca) moderne Überwachungstechnologien wie Satellitenortung und Fernsensoren einsetzen, um die Tätigkeiten eines Schiffes und die Einhaltung der Vorschriften in Echtzeit zu verfolgen;

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 4a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

cb) die Schiffe verpflichten, regelmäßig Berichte über die Einhaltung der Sicherheits- und Umweltvorschriften vorzulegen und diese Berichte den zuständigen Behörden zur Überprüfung zugänglich zu machen, sodass die Berichterstattung und die Transparenz verbessert werden.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ga) Informationen über die Umweltleistung des Schiffes, wie etwa Emissionsdaten (z. B. zu Treibhausgasemissionen und Schwefeloxidemissionen) und Daten über die Behandlung von Ballastwasser und

anderen potenziellen Schadstoffen;

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 2009/21/EG

Artikel 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

gb) Einzelheiten zur Besatzung des Schiffes, einschließlich ihrer Qualifikationen, Zertifizierungen und Ruhezeiten, um die Einhaltung der Arbeits- und Sicherheitsvorschriften sicherzustellen;

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 2009/21/EG

Artikel 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

gc) Meldungen von Unfällen, Vorfällen oder Beinahe-Vorfällen zusammen mit den zu ihrer Bewältigung ergriffenen Maßnahmen, um zu einer proaktiven Sicherheitskultur beizutragen;

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 2009/21/EG

Artikel 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

gd) insbesondere bei Schiffen, die Gefahrstoffe oder Gefahrgut befördern, Informationen über Art, Menge und Umschlag der Fracht, um die Einhaltung

*der Beförderungs- und
Sicherheitsvorschriften zu bewerten;*

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*ge) Daten im Zusammenhang mit dem
Sicherheitsmanagementsystem des
Schiffes, einschließlich Aufzeichnungen
über Sicherheitsbesprechungen,
Gefahrenbewertungen und ergriffene
Abhilfemaßnahmen;*

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*gf) Daten über
Sicherheitsmaßnahmen und die
Einhaltung der internationalen Kodizes
und Übereinkommen zur
Gefahrenabwehr im Seeverkehr, die in
den heutigen Zeiten des
Sicherheitsbewusstseins besonders
relevant sind;*

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

gg) Informationen über technische Verbesserungen, die Wartung der Ausrüstung und sicherheitsbezogene Modifikationen, die am Schiff vorgenommen wurden;

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

gh) Aufzeichnungen über das Wohlergehen und die Lebensverhältnisse der Seeleute, einschließlich Aufzeichnungen über Beschwerden oder Bedenken der Besatzung;

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

gi) die Fähigkeit der Mitgliedstaaten, die Echtheit und Gültigkeit der vom Schiff vorgelegten Zeugnisse und Unterlagen zu überprüfen, um Betrug zu bekämpfen und die Einhaltung der Vorschriften sicherzustellen;

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

gj) Berichterstattung über Verfahren zur Förderung der Nachhaltigkeit wie etwa Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Kraftstoffverbrauch, Energieeffizienzmaßnahmen und Bemühungen zur Verringerung der Umweltauswirkungen im Einklang mit den globalen Nachhaltigkeitszielen.

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 9a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ja) Ausarbeitung von Empfehlungen und Leitlinien für Überprüfungen durch den Flaggenstaat und Verfahren, bei denen der Schutz der Arbeitnehmerrechte und die Sicherheit auf den Schiffen im Vordergrund stehen, wobei hierzu auch die Einbeziehung von Arbeitnehmervertretern in Sicherheitsüberprüfungen gehört;

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 9a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

jb) Abgabe von Empfehlungen für Überprüfungen durch den Flaggenstaat und Verfahren, bei denen die Einhaltung des Umweltrechts im Vordergrund steht, wodurch sichergestellt wird, dass die Schiffe die internationalen Umweltvorschriften und entsprechenden Leitlinien einhalten;

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 9a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

jc) Unterstützung bei der Entwicklung von Maßnahmen zur Förderung der sozialen Verantwortung und der Einhaltung der Arbeitsnormen auf Schiffen, einschließlich der Überwachung und Berichterstattung über das Wohlergehen der Besatzung, die Arbeitsbedingungen und die Einhaltung des Seearbeitsübereinkommens von 2006 (MLC 2006);

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 9a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

jd) Aufforderung der Flaggenstaaten, mit den lokalen Gemeinschaften von Anlaufhäfen zusammenzuarbeiten, um allen sozialen oder ökologischen Bedenken im Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb Rechnung zu tragen, indem positive Beziehungen und eine verantwortungsvolle Schifffahrt gefördert werden;

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 9a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

je) Beratung zur Integration neuer Technologien wie digitaler Meldesysteme und Geräten des Internets der Dinge, um die Wirksamkeit der Überprüfungen und der Aufsicht durch den Flaggenstaat zu verbessern, wobei auch Aspekte des Datenschutzes und der Cybersicherheit zu berücksichtigen sind;

Änderungsantrag 37

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 9a**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

jf) Schaffung von Mechanismen für die Konfliktlösung und Streitbeilegung im Zusammenhang mit Überprüfungen durch den Flaggenstaat und entsprechenden Verfahren, um faire und transparente Prozesse sicherzustellen.

Änderungsantrag 38

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 9b**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

iva) Investitionen in umweltfreundliche und ökologisch nachhaltige Technologien wie den Einsatz saubererer Kraftstoffe oder von der Emissionsminderung dienenden Vorrichtungen, um die Bemühungen zur Verringerung des ökologischen Fußabdrucks der unter ihrer Flagge fahrenden Flotte nachzuweisen;

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 9b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ivb) Initiativen und Maßnahmen zur Förderung einer Sicherheitskultur an Bord von Schiffen, einschließlich Schulungsprogrammen, Sicherheitsübungen und Kampagnen zur Sensibilisierung der Besatzungsmitglieder für Sicherheitsverfahren;

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 9b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ivc) alle Vorfälle, Unfälle oder Verstöße im Zusammenhang mit Auflagen, die sich auf die Sicherheit oder die Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung beziehen, sowie zu deren Bewältigung ergriffene Maßnahmen, um Transparenz und Rechenschaftspflicht zu fördern;

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 2009/21/EG
Artikel 9b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ivd) die Zusammenarbeit mit anderen Mitgliedstaaten und internationalen Gremien zur Verbesserung der Sicherheit

*und der Vermeidung und Verminderung
der Umweltverschmutzung, einschließlich
gemeinsamer Inspektionen, des
Informationsaustauschs und der
Beteiligung an internationalen Initiativen
zur Verbesserung der Sicherheit des
Seeverkehrs und des Umweltschutzes;*

**ANLAGE: AUFLISTUNG DER EINRICHTUNGEN UND PERSONEN, VON DENEN
DIE VERFASSERIN DER STELLUNGNAHME BEITRÄGE ERHALTEN HAT**

Die Verfasserin der Stellungnahme erklärt unter ihrer ausschließlichen Verantwortung, dass sie keine Beiträge von Einrichtungen oder Personen erhalten hat, die gemäß Anlage I Artikel 8 der Geschäftsordnung in dieser Anlage aufgeführt werden müssen.

VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

Titel	Änderung der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD)
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 10.7.2023
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	PECH 10.7.2023
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Ana Miranda 5.9.2023
Prüfung im Ausschuss	9.10.2023
Datum der Annahme	29.11.2023
Ergebnis der Schlussabstimmung	+ : 20 - : 3 0 : 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Izaskun Bilbao Barandica, Isabel Carvalhais, Maria da Graça Carvalho, Asger Christensen, Rosa D’Amato, Francisco Guerreiro, Anja Haga, Niclas Herbst, Ladislav Ilčić, France Jamet, Predrag Fred Matić, Francisco José Millán Mon, Ana Miranda, João Pimenta Lopes, Caroline Roose, Bert-Jan Ruissen, Marc Tarabella, Theodoros Zagorakis
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Gabriel Mato
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 209 Abs. 7)	Erik Poulsen, Anne Sander

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

20	+
PPE	Maria da Graça Carvalho, Anja Haga, Niclas Herbst, Gabriel Mato, Francisco José Millán Mon, Anne Sander, Theodoros Zagorakis
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Asger Christensen, Erik Poulsen
S&D	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Isabel Carvalhais, Predrag Fred Matić
The Left	João Pimenta Lopes
Verts/ALE	Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Ana Miranda, Caroline Roose

3	-
ECR	Ladislav Ilčić, Bert-Jan Ruissen
ID	France Jamet

1	0
NI	Marc Tarabella

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung

VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES

Titel	Änderung der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten	
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD)	
Datum der Übermittlung an das EP	1.6.2023	
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 10.7.2023	
Mitberatende Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	BUDG 10.7.2023	PECH 10.7.2023
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	BUDG 28.6.2023	
Berichterstatter(in/innen) Datum der Benennung	Vera Tax 13.7.2023	
Prüfung im Ausschuss	9.10.2023	
Datum der Annahme	7.12.2023	
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 34	–: 0
	0: 5	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Tomasz Piotr Poreba, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker, Kathleen Van Brempt	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 209 Abs. 7)	Pascal Arimont, Andreas Glück, Erik Marquardt, Andželika Anna Moźdzanowska, Wolfram Pirchner, Nicolae Ștefănuță, Eugen Tomac	
Datum der Einreichung	8.12.2023	

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

34	+
ID	Marco Campomenosi
NI	Mario Furore
PPE	Pascal Arimont, Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Barbara Thaler, Eugen Tomac, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Andreas Glück, Ondřej Kovařík, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Thomas Rudner, Vera Tax, István Ujhelyi, Kathleen Van Brempt, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Erik Marquardt, Tilly Metz, Nicolae Ștefănuță

0	-

5	0
ECR	Peter Lundgren, Andżelika Anna Mozdżanowska, Tomasz Piotr Poręba, Dorien Rookmaker, Kosma Złotowski

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung