



A9-0419/2023

8.12.2023

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle (COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

Ausschuss für Verkehr und Tourismus

Berichterstatlerin: 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.....	4
BEGRÜNDUNG.....	29
ANLAGE: EINRICHTUNGEN ODER PERSONEN, VON DENEN DIE BERICHTERSTATTERIN BEITRÄGE ERHALTEN HAT	31
STELLUNGNAHME DES FISCHEREIAUSSCHUSSES.....	32
VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES	43
NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS.....	44

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle (COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2023)0271),
 - 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 (C9-0191/2023),
 - 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 (A9-0419/2023),
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, der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

¹ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁵ enthält Vorschriften für das System der Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle, wonach in Betracht kommende Schiffe, die Häfen der Union anlaufen, darauf hin überprüft werden, ob die Befähigung der Besatzung an Bord und der Zustand des Schiffes und seiner Ausrüstung den Anforderungen der internationalen Übereinkommen über den Schutz des menschlichen Lebens auf See und über den Schutz der Meeresumwelt entsprechen.

²⁵ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

Geänderter Text

(1) Die Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁵ enthält Vorschriften für das System der Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle, wonach in Betracht kommende Schiffe, die Häfen der Union anlaufen, darauf hin überprüft werden, ob die Befähigung **und die Arbeits- und Lebensbedingungen** der Besatzung an Bord und der Zustand des Schiffes und seiner Ausrüstung den Anforderungen der internationalen Übereinkommen über den Schutz des menschlichen Lebens auf See **und an Bord** und über den Schutz der Meeresumwelt entsprechen.

²⁵ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Angesichts der Zusage der Mitgliedstaaten, das Übereinkommen von Kapstadt von 2012 zu ratifizieren, sollten die Mitgliedstaaten, die dieses Übereinkommen noch nicht ratifiziert haben, den Ratifizierungsprozess so bald wie möglich einleiten. Darüber hinaus werden die Mitgliedstaaten, die das Abkommen bereits ratifiziert haben, aufgefordert, es umgehend umzusetzen.

Änderungsantrag 3

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 5 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Das internationale Übereinkommen von Hongkong über das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen tritt am 26. Juni 2025 in Kraft. Mit der vorliegenden Richtlinie soll für seine Durchsetzung gesorgt werden.

Änderungsantrag 4

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 5 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5b) Zur Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen in der gesamten Union ist es vorzuziehen, zunächst die Fischereiübereinkommen im Besitzstand der Union umzusetzen, damit ein einheitliches Kontrollsystem der Union geschaffen werden kann. Einige Mitgliedstaaten haben internationale Übereinkommen wie das IAO-Übereinkommen C188 und das STCW-F (Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst für Personal an Bord von Fischereifahrzeugen) jedoch bereits ratifiziert und sind damit für die Anwendung der Hafenstaatkontrollmaßnahmen zuständig.

Änderungsantrag 5

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 5 c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5c) Es ist von großer Bedeutung, dass die Mitgliedstaaten, die internationale

Fischereiübereinkommen, insbesondere das IAO-Übereinkommen C188, das STCW-F der IMO und das Übereinkommen der IMO von Kapstadt, nicht ratifiziert haben, dies so bald wie möglich tun, um zu vermeiden, dass die Mitgliedstaaten die Vorschriften unterschiedlich anwenden. Die Kommission sollte den Mitgliedstaaten deutlich nahelegen, die einschlägigen internationalen Übereinkommen zu ratifizieren, und sie dabei unterstützen. Um eine einheitliche Vorgehensweise bei der Umsetzung dieser internationalen Verpflichtungen sicherzustellen, sollten diese auf Unionsebene umgesetzt werden, um dann ein einheitliches Konzept für die Kontrolle dieser Verpflichtungen festzulegen, einschließlich einheitlicher Inspektionssysteme für die Kontrolle und Durchsetzung der Bestimmungen des Übereinkommens C188.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5d) Die Kommission sollte die Ratifizierung der internationalen Vereinbarungen mit Verpflichtungen im Zusammenhang mit Fischereitätigkeiten weiter bewerten und verfolgen und gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag für eine harmonisierte Umsetzung dieser internationalen Verpflichtungen vorlegen, insbesondere in Bezug auf das STCW-F der IMO über ein harmonisiertes Überprüfungssystem für die Kontrolle, die Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens C188 sowie die Durchführungsbestimmungen im Zusammenhang mit der Richtlinie (EU) 2017/159.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(6) Aufgrund ihrer geringen Größe verkehren die meisten EU-Fischereifahrzeuge in Hoheitsgewässern und können daher nicht in ausländischen Häfen überprüft werden. In der Regel dürften nur größere Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24 Metern (die auch am stärksten von internationalen Übereinkommen erfasst sind) in internationalen Gewässern verkehren, Häfen außerhalb des Landes, in dem sie registriert sind, anlaufen und somit der Hafenstaatkontrolle unterliegen. Da die meisten für größere Fischereifahrzeuge geltenden internationalen Übereinkommen nicht jene sind, die derzeit im Rahmen der Hafenstaatkontrolle durchgesetzt werden, und um unerwünschte Rückwirkungen auf das derzeitige Hafenstaatkontrollsystem zu vermeiden, wird ein paralleles System der Hafenstaatkontrolle für Fischereifahrzeuge vorgeschlagen.

Geänderter Text

(6) Aufgrund ihrer geringen Größe verkehren die meisten EU-Fischereifahrzeuge in Hoheitsgewässern und können daher nicht in ausländischen Häfen überprüft werden. In der Regel dürften nur größere Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24 Metern (die auch am stärksten von internationalen Übereinkommen erfasst sind) in internationalen Gewässern verkehren, Häfen außerhalb des Landes, in dem sie registriert sind, anlaufen und somit der Hafenstaatkontrolle unterliegen. Da die meisten für größere Fischereifahrzeuge geltenden internationalen Übereinkommen nicht jene sind, die derzeit im Rahmen der Hafenstaatkontrolle durchgesetzt werden, und um unerwünschte Rückwirkungen auf das derzeitige Hafenstaatkontrollsystem zu vermeiden, wird ein paralleles System der Hafenstaatkontrolle für Fischereifahrzeuge vorgeschlagen. ***Dennoch sollten die Kontrollkriterien für Fischereifahrzeuge so weit wie möglich an die Kontrollkriterien des Übereinkommens von Kapstadt angeglichen werden, da sich alle Mitgliedstaaten zur Ratifizierung des Übereinkommens verpflichtet haben, um unterschiedliche Vorgehensweisen in den Häfen der Union zu vermeiden. Dies wird es erleichtern, vollständigere Daten über Unfälle und Verletzungen auf solchen Schiffen zu erheben und die Gesundheit und Sicherheit der auf diesen Schiffen arbeitenden Seeleute und Fischer zu verbessern.***

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Aufgrund der Fangmuster werden jedoch nicht alle EU-Mitgliedstaaten von diesen größeren Fischereifahrzeugen besucht. Daher wird für diejenigen EU-Mitgliedstaaten, die die betreffenden Überprüfungen durchführen wollen, ein freiwilliges, vom derzeitigen Hafenstaatkontrollsystem getrennt bestehendes System vorgeschlagen, damit in Bezug auf die Entwicklung von Standards im Rahmen der Hafenstaatkontrolle Flexibilität gewährleistet ist. Ein derartiges Hafenstaatkontrollsystem für Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24 Metern kann also von den Mitgliedstaaten, der Pariser Vereinbarung und der Kommission organisch entwickelt werden.

Geänderter Text

(7) Aufgrund der Fangmuster werden jedoch nicht alle EU-Mitgliedstaaten von diesen größeren Fischereifahrzeugen besucht. Daher wird für diejenigen EU-Mitgliedstaaten, die die betreffenden Überprüfungen durchführen wollen, ein freiwilliges, vom derzeitigen Hafenstaatkontrollsystem getrennt bestehendes System vorgeschlagen, damit in Bezug auf die Entwicklung von Standards im Rahmen der Hafenstaatkontrolle Flexibilität gewährleistet ist. Ein derartiges Hafenstaatkontrollsystem für Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24 Metern kann also von den Mitgliedstaaten, der Pariser Vereinbarung und der Kommission organisch entwickelt werden. ***Dieses freiwillige System sollte beworben werden, da es die Mitgliedstaaten und größere Fischereifahrzeuge dabei unterstützt, sich zum Zweck der Verbesserung der Sicherheit von Fischereifahrzeugen auf das Inkrafttreten des Übereinkommens von Kapstadt von 2012 zur Durchführung des Torremolinos-Protokolls von 1993 zum Internationalen Übereinkommen von Torremolinos von 1977 über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen (im Folgenden: Übereinkommen von Kapstadt) vorzubereiten. Die Kommission sollte die bestehenden Rechtsakte der Union, insbesondere die Richtlinie 97/70/EG des Rates^{1a}, so früh wie möglich nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens entsprechend anpassen. Das System der verpflichtenden Durchsetzung der Hafenstaatkontrolle, das in der Union nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens von Kapstadt eingeführt wird, sollte die in dieser Richtlinie genannten bestehenden freiwilligen Systeme für die***

***Hafenstaatkontrolle von
Fischereifahrzeugen berücksichtigen.***

***1a Richtlinie 97/70/EG des Rates vom
11. Dezember 1997 über eine
harmonisierte Sicherheitsregelung für
Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge
und mehr (ABl. L 34 vom 9.2.1998 S. 1,
ELI:
<http://data.europa.eu/eli/dir/1997/70/oj>).***

Änderungsantrag 9

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 11**

Vorschlag der Kommission

(11) Das Sicherheitsprofil der EU-Häfen anlaufenden Schiffe hat sich über das letzte Jahrzehnt – trotz der gestiegenen Zahl der EU-Häfen anlaufenden Schiffe, auch im Rahmen der Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr zwischen den wichtigsten Häfen in den EU-Mitgliedstaaten sowie Häfen, die im geografischen Europa oder in nichteuropäischen Ländern am Mittelmeer und am Schwarzen Meer liegen – erheblich verbessert. Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle werden zunehmend zur Durchsetzung von Umweltvorschriften genutzt, z. B. in Bezug auf Schwefelemissionen oder das sichere und umweltschonende Abwracken von Schiffen. Das Paket „Fit für 55“ zielt darauf ab, die Gesamttreibhausgasemissionen der EU bis 2030 um 55 % zu senken und so den Weg zur Klimaneutralität bis 2050 zu ebnen, und vom Seeverkehr wird ein Beitrag zu diesen Anstrengungen erwartet. Das vor 2009 konzipierte Schiffsrisikoprofil hatte jedoch andere Prioritäten; es ist nicht optimal an eine Ausrichtung der Überprüfungen auf die am wenigsten

Geänderter Text

(11) Das Sicherheitsprofil der EU-Häfen anlaufenden Schiffe hat sich über das letzte Jahrzehnt – trotz der gestiegenen Zahl der EU-Häfen anlaufenden Schiffe, auch im Rahmen der Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr zwischen den wichtigsten Häfen in den EU-Mitgliedstaaten sowie Häfen, die im geografischen Europa oder in nichteuropäischen Ländern am Mittelmeer und am Schwarzen Meer liegen – erheblich verbessert. Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle werden zunehmend zur Durchsetzung von Umweltvorschriften genutzt, z. B. in Bezug auf Schwefelemissionen oder das sichere und umweltschonende Abwracken von Schiffen. ***Entsprechend ihren Verpflichtungen aufgrund des Übereinkommens von Paris^{1a}, das am 12. Dezember 2015 im Zusammenhang mit dem Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen angenommen wurde, sollte die Union weiterhin ihre Führungsrolle in dieser Branche ausüben, die sowohl auf europäischer als auch auf internationaler Ebene reguliert und noch immer in hohem Maße von***

umweltverträglichen Schiffe angepasst.

fossilen Brennstoffen abhängig ist. Das Paket „Fit für 55“ zielt darauf ab, die Gesamttreibhausgasemissionen der EU bis 2030 um 55 % zu senken und so den Weg zur Klimaneutralität bis 2050 zu ebnen, und vom Seeverkehr wird ein Beitrag zu diesen Anstrengungen erwartet. Das vor 2009 konzipierte Schiffsrisikoprofil hatte jedoch andere Prioritäten; es ist nicht optimal an eine Ausrichtung der Überprüfungen auf die am wenigsten umweltverträglichen Schiffe angepasst.

^{1a} ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) Vor diesem Hintergrund sollte das Risikoprofil der Schiffe aktualisiert werden, um Umweltschäden Rechnung zu tragen, indem der Umweltleistung, auch der CO₂-Intensität, der überprüften Schiffe und umweltbezogenen Mängeln und Festhaltemaßnahmen mehr Bedeutung beigemessen wird.

Geänderter Text

(12) Vor diesem Hintergrund sollte das Risikoprofil der Schiffe aktualisiert werden, um Umweltschäden Rechnung zu tragen, indem der Umweltleistung, auch der CO₂-Intensität, der überprüften Schiffe und umweltbezogenen Mängeln und Festhaltemaßnahmen mehr Bedeutung beigemessen wird. **Die Hafenstaatkontrolle kann eine wichtige Rolle bei der Sicherstellung der Wirksamkeit der den maritimen Sektor betreffenden Maßnahmen im Rahmen des Pakets „Fit für 55“ spielen, indem eine häufigere Überprüfung von Schiffen angeordnet wird, die Verschmutzungen verursachen. So soll einerseits die Wettbewerbsfähigkeit der Branche gewahrt werden und andererseits dazu beigetragen werden, Anreize für die Nutzung einer landseitigen Stromversorgung oder einer anderen energiesparenden Technologie zu schaffen, wodurch die Treibhausgasemissionen und Luftschadstoffe in Häfen verringert**

werden. Zusammen mit der Unterstützung für die Hafenwirtschaft, für kleine und mittlere Unternehmen sowie für Start-up-Unternehmen, die sich auf die Kreislaufwirtschaft und Investitionen in erneuerbare, emissionsarme und emissionsfreie Alternativen spezialisiert haben, wird dies zur Erreichung der Klimaneutralitätsziele der Union beitragen.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) Sobald die IMO die Überarbeitung ihres CO₂-Intensitätsindikators abgeschlossen hat, sollte die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlassen, um diese Richtlinie dahingehend zu ändern, dass der von der IMO angenommene CO₂-Intensitätsindikator zu den Umweltparametern gehört, die für die Bestimmung des Risikoprofils eines Schiffes im Rahmen dieser Richtlinie verwendet werden.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13) Die Digitalisierung ist ein wesentlicher Aspekt des technologischen Fortschritts im Bereich der Datenerhebung und der Kommunikation; sie kann dazu beitragen, Kosten zu senken und Personalressourcen effizient einzusetzen. Die Zahl der Schiffe, die elektronische Zeugnisse mit sich führen, nimmt zu und wird voraussichtlich weiter zunehmen.

(13) Die Digitalisierung ist ein wesentlicher Aspekt des technologischen Fortschritts im Bereich der Datenerhebung und der Kommunikation; sie kann dazu beitragen, Kosten zu senken und Personalressourcen effizient einzusetzen. Die Zahl der Schiffe, die elektronische Zeugnisse mit sich führen, nimmt zu und wird voraussichtlich weiter zunehmen.

Daher sollte die Wirksamkeit der Hafenstaatkontrolle erhöht werden, indem verstärkt von elektronischen Zeugnissen Gebrauch gemacht wird, sodass die Überprüfungen besser vorbereitet und auf die betreffenden Schiffe ausgerichtet werden können. Es sollten Anreize zur Einführung und Verwendung der elektronischen Zeugnisse geboten werden, indem sie in das Schiffsrisikoprofil aufgenommen werden.

Daher sollte die Wirksamkeit der Hafenstaatkontrolle erhöht werden, indem verstärkt von elektronischen Zeugnissen Gebrauch gemacht wird, sodass die Überprüfungen besser vorbereitet und auf die betreffenden Schiffe ausgerichtet werden können. Es sollten Anreize zur Einführung und Verwendung der elektronischen Zeugnisse geboten werden, indem sie in das Schiffsrisikoprofil aufgenommen werden. ***Für die Union ist es wichtig, Forschung und Innovation sowie die Weiter- und Neuqualifizierung von Seeleuten zu fördern, damit der maritime Sektor insbesondere im Hinblick auf eine Verringerung der Emissionen einen maximalen Vorteil aus der Digitalisierung und Automatisierung ziehen kann.***

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

(14) Die Hafenstaatkontrolle ist immer komplexer geworden, da neue Anforderungen an die Überprüfungen entweder durch EU-Recht oder durch die Internationale Seeschiffahrtsorganisation hinzugefügt wurden. Daher ist es notwendig, die Weiter- und Neuqualifizierung der im Rahmen der Hafenstaatkontrolle tätigen Besichtigter sicherzustellen und ihr Schulungsprogramm kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Geänderter Text

(14) Die Hafenstaatkontrolle ist immer komplexer geworden, da neue Anforderungen an die Überprüfungen entweder durch EU-Recht oder durch die Internationale Seeschiffahrtsorganisation ***und die Internationale Arbeitsorganisation*** hinzugefügt wurden. Daher ist es notwendig, die Weiter- und Neuqualifizierung der im Rahmen der Hafenstaatkontrolle tätigen Besichtigter sicherzustellen und ihr Schulungsprogramm kontinuierlich weiterzuentwickeln. ***Konkret sollte mehr Gewicht auf Schulungen zum Wohlergehen der Seeleute gelegt werden, insbesondere auf die Überprüfung der Aufzeichnungen über Arbeits- und Ruhezeiten, da unzureichende Ruhezeiten die Sicherheit des Schiffes sowie die Arbeitsleistung und die Gesundheit der Seeleute am Arbeitsplatz beeinträchtigen.***

Die zuständigen Behörden des Hafenstaates sollten außerdem ihren Verpflichtungen im Rahmen des Übereinkommens der IAO über die Arbeit im Fischereisektor aus dem Jahr 2007 (Nr. 188) wirkungsvoll nachkommen. Es ist wichtig, die Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzung an Bord sowie die Ausbildung und Qualifikation der Besatzungsmitglieder zu berücksichtigen, da Gesundheits-, Sicherheits-, Gefahrenabwehr- und Sozialbelange eng miteinander verknüpft sind und durch menschliche Faktoren bedingte Schäden unbedingt zu verhindern sind. Insbesondere sollten die zuständigen Behörden bei der Prüfung des Festhaltens eines Schiffes aufgrund schwerwiegender oder wiederholter Verstöße gegen die Anforderungen des MLC 2006 (einschließlich der Rechte der Seeleute) auch Mindestlöhne, Arbeitszeiten und Ruhezeiten berücksichtigen.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

(15) Gemäß der Richtlinie 2009/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁶ müssen die Verwaltungen der Flaggenstaaten der Union über ein Qualitätsmanagementsystem verfügen, das den Mitgliedstaaten bei der weiteren Verbesserung ihrer Leistung als Flaggenstaaten helfen und gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verwaltungen gewährleisten soll. Für Tätigkeiten im Rahmen der Hafenstaatkontrolle sollte eine ähnliche Vorschrift eingeführt werden, damit die Mitgliedstaaten zertifizieren können, dass ihre Organisation der Hafenstaatkontrolle, die entsprechenden Strategien, Verfahren,

Geänderter Text

(15) Gemäß der Richtlinie 2009/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁶ müssen die Verwaltungen der Flaggenstaaten der Union über ein Qualitätsmanagementsystem verfügen, das den Mitgliedstaaten bei der weiteren Verbesserung ihrer Leistung als Flaggenstaaten helfen und gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verwaltungen gewährleisten soll. Für Tätigkeiten im Rahmen der Hafenstaatkontrolle sollte eine ähnliche Vorschrift eingeführt werden, damit die Mitgliedstaaten zertifizieren können, dass ihre Organisation der Hafenstaatkontrolle, die entsprechenden Strategien, Verfahren,

Ressourcen und die entsprechende Dokumentation geeignet sind, die Ziele der Hafenstaatkontrolle zu erreichen und systemische Schwierigkeiten wie Fragen der Ressourcen- oder Personalzuweisung zu erkennen, bevor diese problematisch werden.

Ressourcen und die entsprechende Dokumentation geeignet sind, die Ziele der Hafenstaatkontrolle zu erreichen und systemische Schwierigkeiten wie Fragen der Ressourcen- oder Personalzuweisung zu erkennen, bevor diese problematisch werden. ***Die zuständigen Behörden der Hafenstaaten sollten in Bezug auf Schiffe, die ihre Häfen anlaufen, die Einhaltung der geltenden internationalen Übereinkommen über die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr, den Schutz der Meeresumwelt und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord überprüfen. Bei der Durchführung solcher Überwachungstätigkeiten darf der Hafenstaat nicht in die Zuständigkeiten eines Flaggenstaats eingreifen, wie sie in internationalen Übereinkommen, etwa in Artikel 94 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen, und in Rechtsakten der Union, etwa der Richtlinie 2013/54/EU des Europäischen Parlaments und des Rates^{26a}, festgelegt sind.***

²⁶ Richtlinie 2009/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates von 23. April 2009 über die Erfüllung der Flaggenstaatspflichten (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 132).

²⁶ Richtlinie 2009/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates von 23. April 2009 über die Erfüllung der Flaggenstaatspflichten (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 132).

^{26a} ***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 15

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(15a) Die Mitgliedstaaten sollten auf

nationale Flotten und andere die Flagge eines anderen Mitgliedstaats der Union führende Fischereifahrzeuge, die ihre Häfen anlaufen, dieselben Kriterien anwenden. Es sollte keine Unterschiede geben, was die Behandlung von Fischereifahrzeugen aus der Union und die verschiedenen nationalen Kontrollsysteme anbelangt.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19

Vorschlag der Kommission

(19) Unter Berücksichtigung des vollständigen Zyklus der Besuche der Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (European Maritime Safety Agency, EMSA) in den Mitgliedstaaten zur Überwachung der Umsetzung der Richtlinie 2009/16/EG sollte die Kommission die Umsetzung der Richtlinie 2009/16/EG spätestens **[zehn]** Jahre nach ihrem Geltungsbeginn gemäß Artikel XX] evaluieren und dem Europäischen Parlament und dem Rat darüber Bericht erstatten. Die Mitgliedstaaten sollten mit der Kommission zusammenarbeiten, um alle für die Evaluierung erforderlichen Informationen zusammenzutragen.

Geänderter Text

(19) Unter Berücksichtigung des vollständigen Zyklus der Besuche der Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (European Maritime Safety Agency, EMSA) in den Mitgliedstaaten zur Überwachung der Umsetzung der Richtlinie 2009/16/EG sollte die Kommission die Umsetzung der Richtlinie 2009/16/EG spätestens **[fünf]** Jahre nach ihrem Geltungsbeginn gemäß Artikel XX] evaluieren und dem Europäischen Parlament und dem Rat darüber Bericht erstatten. Die Mitgliedstaaten sollten mit der Kommission zusammenarbeiten, um alle für die Evaluierung erforderlichen Informationen zusammenzutragen.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe a – Einleitung

Vorschlag der Kommission

a) In Nummer 1 werden die folgenden Buchstaben l **und** m angefügt:

Geänderter Text

a) In Nummer 1 werden die folgenden Buchstaben l, m **und ma** angefügt:

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe a
Richtlinie 2009/16/EG
Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe m a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**ma) das internationale
Übereinkommen von Hongkong über das
sichere und umweltverträgliche Recycling
von Schiffen (Hongkonger
Übereinkommen);**

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b
Richtlinie 2009/16/EG
Artikel 3 – Absatz 4a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) **Die Mitgliedstaaten** können im Rahmen der Hafenstaatkontrolle Überprüfungen von Fischereifahrzeugen mit einer Länge von mehr als 24 Metern durchführen. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, um die Modalitäten dieses besonderen Hafenstaatkontrollsystems für Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24 Metern festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 31 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(4a) **Bis das verpflichtende Hafenstaatkontrollsystem für Fischereifahrzeuge in der ganzen Union infolge des Inkrafttretens des Übereinkommens von Kapstadt und der Änderung der einschlägigen Rechtsakte der Union in der ganzen Union anwendbar ist**, können **die Mitgliedstaaten** im Rahmen der Hafenstaatkontrolle Überprüfungen von Fischereifahrzeugen mit einer Länge von mehr als 24 Metern durchführen. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, um die Modalitäten dieses besonderen Hafenstaatkontrollsystems für Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24 Metern festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 31 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 2009/16/EG
Artikel 8a – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Erfolgt eine Überprüfung aus Gründen höherer Gewalt nicht, wird sie nicht als ausgebliebene Überprüfung gewertet, sofern die nicht durchgeführte Überprüfung und die Gründe für ihre Nichtdurchführung dokumentiert **und** in der Überprüfungsdatenbank erfasst werden.

Geänderter Text

Erfolgt eine Überprüfung aus Gründen höherer Gewalt nicht, wird sie nicht als ausgebliebene Überprüfung gewertet, sofern die nicht durchgeführte Überprüfung und die Gründe für ihre Nichtdurchführung dokumentiert, in der Überprüfungsdatenbank erfasst **und der EMSA gemeldet** werden.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9
Richtlinie 2009/16/EG
Artikel 10 – Absatz 2 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

„c) Umweltparameter
Umweltparameter beruhen auf dem CO₂-Intensitätsindikator des Schiffes **und** der Anzahl der Mängel im Zusammenhang mit MARPOL, AFS, dem Ballastwasser-Übereinkommen, CLC 92, dem Bunkeröl-Übereinkommen und dem Nairobi-Übereinkommen gemäß Anhang I Teil I Abschnitt 3 und Anhang II.“

Geänderter Text

„c) Umweltparameter
Umweltparameter beruhen auf dem CO₂-Intensitätsindikator des Schiffes, der Anzahl der Mängel im Zusammenhang mit MARPOL, AFS, dem Ballastwasser-Übereinkommen, CLC 92, dem Bunkeröl-Übereinkommen und dem Nairobi-Übereinkommen **und auf der Bereitstellung gültiger Unterlagen im Zusammenhang mit der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 oder dem Hongkonger Übereinkommen** gemäß Anhang I Teil I Abschnitt 3 und Anhang II.“

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 12 a (neu)
Richtlinie 2009/16/EG
Artikel 18 – Absatz 5

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Verwaltung des Flaggenstaats, **gegebenenfalls** mit Kopie an die Internationale Arbeitsorganisation (ILO), über nicht offenkundig unbegründete Beschwerden und eingeleitete Folgemaßnahmen.

12a. Artikel 18 Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„Die Mitgliedstaaten unterrichten die Verwaltung des Flaggenstaats, mit Kopie an die Internationale Arbeitsorganisation (ILO) **und die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA)**, über nicht offenkundig unbegründete Beschwerden und eingeleitete Folgemaßnahmen. **Die Agentur wird von den Mitgliedstaaten im Einklang mit der EMSA-Verordnung aufgefordert, operative und technische Unterstützung bei Sicherheitsuntersuchungen zu leisten.**“

(32009L0016)

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13

Richtlinie 2009/16/EG

Artikel 21 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Zugangsverweigerung wird nach Ablauf eines Zeitraums von 12 Monaten aufgehoben. Die Zugangsverweigerung gilt ab dem Tag ihres Erlasses.

Geänderter Text

Die Zugangsverweigerung gilt ab dem Tag ihres Erlasses.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13

Richtlinie 2009/16/EG

Artikel 21 – Absatz 4 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Die Zugangsverweigerung **gilt so lange, bis** der Eigner oder Betreiber der

Geänderter Text

Die Zugangsverweigerung **wird nach Ablauf eines Zeitraums von zwölf**

zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Schiff für mangelhaft befunden wurde, hinreichend nachweist, dass das Schiff den anwendbaren Vorschriften der Übereinkommen uneingeschränkt nachkommt.

Monaten unter der Voraussetzung aufgehoben, dass der Eigner oder Betreiber der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Schiff für mangelhaft befunden wurde, hinreichend nachweist, dass das Schiff den anwendbaren Vorschriften der Übereinkommen uneingeschränkt nachkommt.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14

Richtlinie 2009/16/EG

Artikel 22 – Absatz 7 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

In Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und unter Berücksichtigung der Fachkenntnisse und Erfahrungen, die in der Union und im Rahmen der Pariser Vereinbarung gewonnen wurden, **arbeitet** die Kommission ein Berufsentwicklungs- und Schulungsprogramm für im Rahmen der Hafenstaatkontrolle tätige Besichtiger aus. Dieses Programm muss dem erweiterten Umfang der Hafenstaatkontrolle sowie den Verbesserungen in Bezug auf den Umfang und die Formen der Aus- und Weiterbildung Rechnung tragen.

Geänderter Text

In Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und unter Berücksichtigung der Fachkenntnisse und Erfahrungen, die in der Union und im Rahmen der Pariser Vereinbarung gewonnen wurden, **sorgt** die Kommission **dafür, dass die unionsweite Harmonisierung der Hafenstaatkontrollverfahren angemessen unterstützt wird, und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat alle vier Jahre über den Grad der Harmonisierung und die Standards der Überprüfungen Bericht. Ferner arbeitet sie** ein Berufsentwicklungs- und Schulungsprogramm für im Rahmen der Hafenstaatkontrolle tätige Besichtiger aus. Dieses Programm muss dem erweiterten Umfang der Hafenstaatkontrolle sowie den Verbesserungen in Bezug auf den Umfang und die Formen der Aus- und Weiterbildung Rechnung tragen. **Die Kommission stützt sich auf das Fachwissen der EMSA und unterstützt deren Tätigkeiten, da die von ihr vorgeschlagenen Schulungen zur Harmonisierung der Vorgehensweise der im Rahmen der Hafenstaatkontrolle**

tätigen Besichtiger beitragen.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14

Richtlinie 2009/16/EG

Artikel 22 – Absatz 7 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

In Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten ermittelt die Kommission kontinuierlich neuen Aus- und Weiterbildungsbedarf zur Anpassung der Lehrpläne und Inhalte des Berufsentwicklungs- und Schulungsprogramms für Besichtiger, insbesondere in Bezug auf neue Technologien und die zusätzlichen Verpflichtungen, die sich aus den einschlägigen Instrumenten ergeben.

Geänderter Text

In Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten ermittelt die Kommission kontinuierlich neuen Aus- und Weiterbildungsbedarf zur Anpassung der Lehrpläne und Inhalte des Berufsentwicklungs- und Schulungsprogramms für Besichtiger, insbesondere in Bezug auf neue Technologien und die zusätzlichen Verpflichtungen, die sich aus den einschlägigen Instrumenten ergeben, **um sowohl für Seeleute als auch für Hafentarbeiter – unter besonderer Berücksichtigung weiblicher Arbeitskräfte – die Einhaltung von Normen in den Bereichen Umwelt, Soziales, öffentliche Gesundheit, Arbeitsrecht und Sicherheit auf Schiffen zu fördern, die Häfen der Union anlaufen.**

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14

Richtlinie 2009/16/EG

Artikel 22 – Absatz 7 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Kommission erarbeitet unter Beteiligung der EMSA einen Leitfaden mit Ratschlägen zur Umsetzung internationaler Übereinkommen in Bezug auf die Hafenstaatkontrolle, insbesondere

des MLC 2006. Die EMSA stellt ferner detaillierte Informationen über die häufigsten Probleme bereit, die bei Hafenstaatüberprüfungen von Schiffen unter jeder einzelnen Flagge festgestellt wurden.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14 a (neu)

Richtlinie 2009/16/EG

Artikel 23 – Absatz 1

Derzeitiger Wortlaut

(1) Die Mitgliedstaaten treffen geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ihre Lotsen, die Schiffe zu oder von ihrem Liegeplatz begleiten oder auf zu einem Hafen in einem Mitgliedstaat fahrenden oder auf der Durchfahrt befindlichen Schiffen tätig sind, unverzüglich die zuständige Behörde des Hafenstaats beziehungsweise des Küstenstaats unterrichten, sofern sie bei der Erfüllung ihrer üblichen Pflichten von offensichtlichen Auffälligkeiten Kenntnis erhalten, die die sichere Fahrt des Schiffes gefährden oder eine Gefährdung für die Meeresumwelt darstellen können.

Geänderter Text

14a. Artikel 23 Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten treffen geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ihre Lotsen, die Schiffe zu oder von ihrem Liegeplatz begleiten oder auf zu einem Hafen in einem Mitgliedstaat fahrenden oder auf der Durchfahrt befindlichen Schiffen tätig sind, unverzüglich die zuständige Behörde des Hafenstaats beziehungsweise des Küstenstaats unterrichten, sofern sie bei der Erfüllung ihrer üblichen Pflichten von offensichtlichen Auffälligkeiten Kenntnis erhalten, die die sichere Fahrt des Schiffes **oder die Sicherheit der Seeleute an Bord** gefährden oder eine Gefährdung für die Meeresumwelt darstellen können.“

(02009L0016-20191221)

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14 a (neu)

Richtlinie 2009/16/EG

Artikel 23 – Absatz 2

Derzeitiger Wortlaut

(2) Erhalten Hafengebörden oder - stellen im Rahmen ihrer üblichen Pflichten Kenntnis davon, dass ein Schiff in ihrem Hafen offensichtliche Auffälligkeiten aufweist, die die Sicherheit des Schiffes gefährden oder eine unangemessene Gefährdung für die Meeresumwelt darstellen können, so unterrichten sie unverzüglich die zuständige Behörde des betreffenden Hafens.

Geänderter Text

(2) Erhalten Hafengebörden oder - stellen im Rahmen ihrer üblichen Pflichten Kenntnis davon, dass ein Schiff in ihrem Hafen offensichtliche Auffälligkeiten aufweist, die die Sicherheit des Schiffes ***oder der Seeleute an Bord*** gefährden oder eine unangemessene Gefährdung für die Meeresumwelt darstellen können, so unterrichten sie unverzüglich die zuständige Behörde des betreffenden Hafens.

(02009L0016-20191221)

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16

Richtlinie 2009/16/EG

Artikel 24a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Mitgliedstaaten können die harmonisierte Meldeschnittstelle, das harmonisierte Validierungsinstrument und den zentralen Speicher bzw. die zentrale Datenbank für elektronische Fassungen der Zeugnisse nutzen, um die Umstellung ihrer Schiffsregister auf elektronische Zeugnisse zu erleichtern.

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten können die harmonisierte Meldeschnittstelle, das harmonisierte Validierungsinstrument und den zentralen Speicher bzw. die zentrale Datenbank für elektronische Fassungen der Zeugnisse nutzen, um die Umstellung ihrer Schiffsregister auf elektronische Zeugnisse zu erleichtern. ***Alle Mitgliedstaaten müssen ab dem frühestmöglichen Zeitpunkt nach dem Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie und in jedem Fall innerhalb von drei Jahren nach dem Inkrafttreten verpflichtend elektronische Zeugnisse verwenden.***

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16

Vorschlag der Kommission

(3) Führt ein Schiff die Flagge eines Staates, der solche elektronischen Zeugnisse ausstellt, so muss dies im Risikoprofil des Schiffes gemäß den Anhängen I und II zum Ausdruck kommen.

Geänderter Text

(3) Führt ein Schiff die Flagge eines Staates, der solche elektronischen Zeugnisse ausstellt, so muss dies, **bis zu dem Zeitpunkt, ab dem das elektronische Zeugnis verpflichtend vorgeschrieben ist**, im Risikoprofil des Schiffes gemäß den Anhängen I und II zum Ausdruck kommen.

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 17 a (neu)
Richtlinie 2009/16/EG
Artikel 26

Derzeitiger Wortlaut

Artikel 26

Veröffentlichung von Informationen

Die Kommission stellt auf einer öffentlich zugänglichen Website die Informationen über Überprüfungen, Festhaltemaßnahmen und Zugangsverweigerungen gemäß Anhang XIII zur Verfügung und hält diese Informationen auf dem neuesten Stand, wobei sie sich auf das Fachwissen und die Erfahrung im Rahmen der Pariser Vereinbarung stützt.

Geänderter Text

17a. Artikel 26 erhält folgende Fassung:

„Artikel 26

Veröffentlichung von Informationen

Die Kommission stellt auf einer öffentlich zugänglichen Website die Informationen über Überprüfungen, Festhaltemaßnahmen und Zugangsverweigerungen gemäß Anhang XIII zur Verfügung und hält diese Informationen auf dem neuesten Stand, wobei sie sich auf das Fachwissen und die Erfahrung im Rahmen der Pariser Vereinbarung stützt. **Angaben, die die Identifizierung eines einzelnen Schiffes ermöglichen, werden erst dann öffentlich zugänglich gemacht, wenn alle Gerichtsverfahren abgeschlossen sind und kein Rechtsbehelf eingelegt wird.**“

(02009L0016-20191221)

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 22
Richtlinie 2009/16/EG
Artikel 35 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Kommission legt bis zum [OP: bitte Datum einfügen – **zehn** Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie] dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Umsetzung und Einhaltung dieser Richtlinie vor.

Geänderter Text

Die Kommission legt bis zum [OP: bitte Datum einfügen – **fünf** Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie] dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Umsetzung und Einhaltung dieser Richtlinie vor. **Die Kommission entscheidet auf der Grundlage des Berichts, ob es notwendig ist, eine Änderung dieser Richtlinie oder weitere einschlägige Rechtsvorschriften vorzuschlagen.**

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 22
Richtlinie 2009/16/EG
Artikel 35 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Sobald die IMO einen CO₂-Intensitätsindikator angenommen hat, sollte die Kommission jedenfalls im Einklang mit Artikel 30b einen delegierten Rechtsakt erlassen, um Anhang I und Anhang II dieser Richtlinie dahingehend zu ändern, dass der von der IMO angenommene CO₂-Intensitätsindikator zu den Umweltparametern gehört, die für die Bestimmung des Risikoprofils eines Schiffes im Rahmen dieser Richtlinie verwendet werden.

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 22

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum [fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie] einen Bericht über die Fortschritte der Mitgliedstaaten bei der Ratifizierung internationaler Vereinbarungen mit Verpflichtungen im Bereich der Fischerei vor, bewertet in diesem Bericht, wie diese Verpflichtungen in Unionsrecht umgesetzt werden sollten, und legt gegebenenfalls einen entsprechenden Gesetzgebungsvorschlag vor.

Änderungsantrag 36

**Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Teil I – Buchstabe g – Ziffer i**
Richtlinie 2009/16/EG
Anhang I

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***i) Schiffe mit einem CO₂-
Intensitätsindikator der Klassen D und E
gelten als stärker risikobehaftet.***

entfällt

Änderungsantrag 37

**Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Teil I – Buchstabe g – Ziffer iia (neu)**
Richtlinie 2009/16/EG
Anhang I

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***iia) Schiffe, die über kein gültiges
Gefahrstoffinventar gemäß der
Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 oder
dem Hongkonger Übereinkommen
verfügen, gelten als stärker risikobehaftet.***

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Tabelle – Nummer 8
Richtlinie 2009/16/EG
Anhang II

<i>Vorschlag der Kommission</i>						
8	CO ₂ -Intensitätsindikator (CII)	Einstufung	D-E	1		
<i>Geänderter Text</i>						
8	<i>entfällt</i>					

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Tabelle – Nummer 9 a (neu)
Richtlinie 2009/16/EG
Anhang II

<i>Vorschlag der Kommission</i>						
<i>entfällt</i>						
<i>Geänderter Text</i>						
9a	<i>Schiffe, die über kein gültiges Gefahrstoffinventar gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 oder dem Hongkonger Übereinkommen verfügen, gelten als stärker risikobehaftet.</i>		<i>Kein gültige Dokumentation</i>	<i>1</i>		

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Teil A – Nummer 54 a (neu)
Richtlinie 2009/16/EG
Anhang III

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**54a. gültiges Gefahrstoffinventar
gemäß der Verordnung (EU)
Nr. 1257/2013 oder dem Hongkonger
Übereinkommen.**

BEGRÜNDUNG

Die Vorlage des Pakets für die Sicherheit des Seeverkehrs und die Überarbeitung der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle wird begrüßt. Befürwortet wird auch das allgemeine Ziel dieser Überarbeitung, das in der Anpassung der EU-Rechtsvorschriften an überarbeitete internationale Regeln bei gleichzeitiger Sicherstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen und der Wettbewerbsfähigkeit der EU-Schifffahrt besteht.

Im Mittelpunkt des Berichtsentwurfs stehen einige wenige Elemente, die angepasst werden müssen.

1) Bessere Berücksichtigung des europäischen Grünen Deals

Durch die Hafenstaatkontrolle können Treibhausgasemissionen entsprechend der Verpflichtung der EU in Bezug auf die Klimaneutralität erfolgreich verringert werden und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors gewahrt sowie Anreize für die Nutzung landseitiger Stromversorgung bzw. anderer energiesparender Technologien geschaffen werden, was zur Verringerung von Treibhausgasemission und Luftschadstoffen in Häfen führt.

Aus diesem Grund wird der Vorschlag der Kommission begrüßt, mit dem Kontrollsystem stärker auf die Klimaprioritäten der EU Bezug zu nehmen, indem die bei Überprüfungen durch den Hafenstaat festgestellten umweltbezogenen Mängel und der CO₂-Emissionsindex des Schiffes bei der Bestimmung von dessen Risikoprofil berücksichtigt werden.

Die Hafenstaatkontrolle kann einen erheblichen Beitrag zur Verringerung der Treibhausgasemissionen entsprechend der Verpflichtung der EU in Bezug auf Klimaneutralität leisten. Die EU muss ihre führende Rolle bei den Verhandlungen zur Emissionssenkung im Rahmen der IMO behalten.

2) Einführung freiwilliger Hafenstaatkontrollen von Fischereifahrzeugen von mehr als 24 Metern

Die Einführung freiwilliger Kontrollen, die die Einhaltung internationaler Normen sowie die Entwicklung von Leitlinien für die Durchführung von Überprüfungen von Fischereifahrzeugen durch den Hafenstaat fördern würden, wird begrüßt. Dies soll das Sicherheitsniveau auf diesen Schiffen heben, auf denen es zu relativ vielen Unfällen kommt.

Solche Kontrollen sollten verpflichtend durchgeführt werden, sobald das Übereinkommen von Kapstadt zu Verbesserungen in der Fischerei in Kraft tritt und die einschlägigen EU-Rechtsvorschriften entsprechend aktualisiert wurden.

3) Digitalisierung und elektronisches Zeugnis

Der Vorschlag der Kommission, Anreize zur Einführung und Verwendung der elektronischen Zeugnisse zu bieten, indem sie in das Schiffsrisikoprofil aufgenommen werden, wird begrüßt. Die umfassende Verwendung digitaler Zeugnisse und die Verknüpfung der Datenbank dürften zu effizienteren und zielgerichteteren Überprüfungen beitragen. Im weiteren Sinne dürften

Automatisierung und Digitalisierung über beträchtliches Potenzial verfügen, einen Beitrag zur Dekarbonisierung und Emissionssenkung zu leisten und die Zusammenarbeit unter den Interessenträgern zu fördern.

Gefordert werden Investitionen, Forschung und Innovationen im Bereich Digitalisierung. Es wird hervorgehoben, dass diese Entwicklung neue Qualifikationen von Seeleuten erfordert und diese deshalb angemessen geschult werden müssen, um die Sicherheit und operative Effizienz der Schiffe sicherzustellen.

4) Wohlergehen der Seeleute

Seitens der Hafenstaatkontrolle sollten die schädlichen Auswirkungen unzureichender Ruhezeiten auf die Schiffssicherheit, die Arbeitsleistung und die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz anerkannt werden. Bei der Schulung der im Rahmen der Hafenstaatkontrolle tätigen Besichtiger sollte mehr Gewicht auf die Wahrung des Wohlergehens und des Grundrechts der Seeleute und Hafendarbeiter auf angemessene Arbeits- und Lebensbedingungen gelegt werden, insbesondere durch eine systematische Überprüfung der Aufzeichnungen über Arbeits- und Ruhezeiten.

In dieser Hinsicht wird der Vorschlag der Kommission befürwortet, ein Berufsentwicklungs- und Schulungsprogramm für im Rahmen der Hafenstaatkontrolle tätige Besichtiger zu entwickeln, das mit der Unterstützung und dem Fachwissen der EMSA zu einer effizienten und einheitlichen Vorgehensweise bei Hafenstaatkontrollen beitragen soll.

Schließlich wird die Ansicht vertreten, dass die Kommission spätestens sieben Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie und danach alle fünf Jahre dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Umsetzung und Einhaltung dieser Richtlinie vorlegen soll.

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

Gemäß Anlage I Artikel 8 der Geschäftsordnung erklärt die Berichterstatteerin, 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
ECSA
ETF
IACS
Ständige Vertretung der Niederlande
T&E
WSC
EUDA
EMSA

Die vorstehende Liste wird unter der ausschließlichen Verantwortung der Berichterstatteerin 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 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle (COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

Verfasserin der Stellungnahme: Izaskun Bilbao Barandica

KURZE BEGRÜNDUNG

Fischereifahrzeuge fallen derzeit nicht unter die Hafenstaatkontrollrichtlinie, jedoch betreffen immer mehr internationale Verpflichtungen Fischereifahrzeuge, weshalb die Hafenstaatkontrolle von Fischereifahrzeugen zunehmend notwendig wird.

Die Kommission stellte fest, dass die derzeitigen EU-Anforderungen nicht für Fischereifahrzeuge gelten und dass bestimmte internationale Verpflichtungen in Bezug auf Fischereifahrzeuge nicht durch Hafenstaatkontrollen durchgesetzt und Fischereifahrzeuge nicht koordiniert inspiziert werden. Diese internationalen Verpflichtungen betreffen in erster Linie Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24 Metern.

Die Kommission schlägt daher vor, Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24 Metern in den Anwendungsbereich der Richtlinie aufzunehmen und dass die Mitgliedstaaten auf freiwilliger Basis Hafenstaatkontrollen an diesen Schiffen durchführen können. Für diese Kontrollen schlägt die Kommission vor, ihnen Durchführungsbefugnisse zu übertragen, um die Modalitäten dieses besonderen Hafenstaatkontrollsystems für Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24 Metern festzulegen.

Die freiwilligen Systeme sollten in enger Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission entwickelt werden, um einen einheitlicheren Ansatz für die Kontrollen sicherzustellen. Der einheitliche Ansatz ist wichtig für gleiche Wettbewerbsbedingungen, und der Vorschlag, dass die Kommission die Modalitäten des besonderen Hafenstaatkontrollsystems für Fischereifahrzeuge entwickeln sollte, ist zu begrüßen. Diese Modalitäten sind jedoch ein potenziell wichtiger Teil der Vorschriften über die Hafenstaatkontrolle, insbesondere angesichts der Tatsache, dass die Vorschriften über die Modalitäten des normalen Hafenstaatkontrollsystems im Basisrechtsakt festgelegt sind, weshalb vorgeschlagen wird, diese Modalitäten in Form von delegierten Rechtsakten festzulegen.

Es ist wichtig, dass mehr Mitgliedstaaten die internationalen Verpflichtungen in Bezug auf Fischereifahrzeuge und Fangtätigkeiten ratifizieren und umsetzen, um weltweit hohe Standards und gleiche Wettbewerbsbedingungen für Fischer zu gewährleisten. Diese

internationalen Verpflichtungen sollten in der EU unbedingt einheitlich umgesetzt und kontrolliert werden, um gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Fischer in der EU zu gewährleisten. Daher sollte die Kommission die Fortschritte der Mitgliedstaaten bei der Ratifizierung und Umsetzung dieser internationalen Verpflichtungen bewerten und gegebenenfalls Gesetzgebungsvorschläge für eine einheitliche Umsetzung und Kontrolle der Maßnahmen vorlegen.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

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

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Zur Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen in der gesamten Union ist es vorzuziehen, zunächst die Fischereiübereinkommen im Besitzstand der Union umzusetzen, damit ein einheitliches Kontrollsystem der Union geschaffen werden kann. Allerdings haben einige Mitgliedstaaten internationale Übereinkommen wie das IAO-Übereinkommen C188 und das STCW-F bereits ratifiziert und sind damit für die Anwendung der Hafenstaatkontrollmaßnahmen zuständig.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5b) Es ist von großer Bedeutung, dass Mitgliedstaaten, die internationale Fischereiübereinkommen, insbesondere das IAO-Übereinkommen C188, das STCW-F der IMO und das Übereinkommen der IMO von Kapstadt, nicht ratifiziert haben, dies so bald wie möglich tun, um zu vermeiden, dass die Mitgliedstaaten die Vorschriften anders anwenden, während die Kommission die Mitgliedstaaten aktiv zur Ratifizierung der einschlägigen internationalen Übereinkommen ermutigen und sie dabei

unterstützen sollte. Um eine einheitliche Vorgehensweise bei der Umsetzung dieser internationalen Verpflichtungen sicherzustellen, sollten diese auf Unionsebene umgesetzt werden, um dann ein einheitliches Konzept für die Kontrolle dieser Verpflichtungen festzulegen, einschließlich einheitlicher Inspektionssysteme für die Kontrolle und Durchsetzung der Bestimmungen des Übereinkommens C188.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5c) Die Kommission sollte die Ratifizierung der internationalen Verpflichtungen im Zusammenhang mit Fischereitätigkeiten weiter bewerten und verfolgen und gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag für eine harmonisierte Umsetzung dieser internationalen Verpflichtungen vorlegen, insbesondere in Bezug auf das STCW-F der IMO über ein harmonisiertes Überprüfungssystem für die Kontrolle und Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens C188 sowie auf Durchführungsbestimmungen im Zusammenhang mit der Richtlinie (EU) 2017/159.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7) Aufgrund der Fangmuster werden jedoch nicht alle EU-Mitgliedstaaten von diesen größeren Fischereifahrzeugen besucht. Daher wird für diejenigen EU-

(7) Aufgrund der Fangmuster werden jedoch nicht alle EU-Mitgliedstaaten von diesen größeren Fischereifahrzeugen besucht. **Darüber hinaus gibt es in der**

Mitgliedstaaten, die die betreffenden Überprüfungen durchführen wollen, ein freiwilliges, vom derzeitigen Hafenstaatkontrollsystem getrennt bestehendes System vorgeschlagen, damit in Bezug auf die Entwicklung von Standards im Rahmen der Hafenstaatkontrolle Flexibilität gewährleistet ist. Ein derartiges Hafenstaatkontrollsystem für Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24 Metern kann also von den Mitgliedstaaten, der Pariser Vereinbarung und der Kommission organisch entwickelt werden.

Fischerei keinen auf der Ebene der Union harmonisierten Rechtsrahmen in Bereichen wie Sicherheit im Seeverkehr, Schiffbau und Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord. Daher wird für diejenigen EU-Mitgliedstaaten, die die betreffenden Überprüfungen durchführen wollen, ein freiwilliges, vom derzeitigen Hafenstaatkontrollsystem getrennt bestehendes System vorgeschlagen, damit in Bezug auf die Entwicklung von Standards im Rahmen der Hafenstaatkontrolle Flexibilität gewährleistet ist. Ein derartiges Hafenstaatkontrollsystem für Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24 Metern kann also von den Mitgliedstaaten, der Pariser Vereinbarung und der Kommission organisch entwickelt werden. ***Die ausgearbeiteten Hafenstaatkontrollvorschriften müssen verhältnismäßig und diskriminierungsfrei sein. Mitgliedstaaten, die diese freiwilligen Überprüfungen durchführen, können finanzielle Unterstützung (aus dem EMFAF) in Anspruch nehmen, damit zu diesem Zweck ausreichende Mittel und Humanressourcen zur Verfügung stehen.***

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(15a) Die Mitgliedstaaten sollten auf nationale Flotten und andere die Flagge eines anderen Mitgliedstaats der Union führende Fischereifahrzeuge, die ihre Häfen anlaufen, dieselben Kriterien anwenden. Es sollte keine Unterschiede geben, was die Behandlung von Fischereifahrzeugen aus der Union und die verschiedenen nationalen Kontrollsysteme anbelangt.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16a) Um die Modalitäten dieses besonderen Hafenstaatkontrollsystems für Fischereifahrzeuge festzulegen, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Die Kommission sollte bei der Ausübung der ihr übertragenen Befugnisse berücksichtigen, dass in Bezug auf die Hafenstaatkontrollvorschriften unter den Mitgliedstaaten und für die Flotten gleiche Wettbewerbsbedingungen gewahrt und die Vorschriften auf der Ebene der Union harmonisiert werden müssen.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b Richtlinie 2009/16/EG Artikel 3 – Absatz 4a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Die Mitgliedstaaten können im Rahmen der Hafenstaatkontrolle Überprüfungen von Fischereifahrzeugen mit einer Länge von mehr als 24 Metern durchführen. Die Kommission erlässt **Durchführungsrechtsakte**, um die Modalitäten dieses besonderen Hafenstaatkontrollsystems für Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24 Metern festzulegen. Diese **Durchführungsrechtsakte** werden gemäß **dem in Artikel 31 Absatz 2 genannten Prüfverfahren** erlassen.

(4a) Die Mitgliedstaaten können im Rahmen der Hafenstaatkontrolle Überprüfungen von Fischereifahrzeugen mit einer Länge von mehr als 24 Metern durchführen. Die Kommission erlässt **delegierte Rechtsakte**, um die Modalitäten dieses besonderen Hafenstaatkontrollsystems für Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24 Metern festzulegen. Diese **delegierten Rechtsakte** werden gemäß Artikel 30b erlassen.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 19

Richtlinie 2009/16/EG

Artikel 30 a – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, **gemäß Artikel 30b** delegierte Rechtsakte zu erlassen, um **Artikel 2 Nummer 1 bzw. die darin** aufgeführte Liste der Übereinkommen zu ändern, sobald entsprechende Übereinkommen im Rahmen der Pariser Vereinbarung als einschlägige Instrumente angenommen werden, **sowie Anhang VI zu ändern**, um die **darin** aufgeführte Liste der **im Rahmen der Pariser Vereinbarung angenommenen** Verfahren und Leitlinien für die Hafensaatkontrolle zu ergänzen und/oder zu aktualisieren.

Geänderter Text

Gemäß Artikel 30b wird **der** Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die **in Artikel 2 Nummer 1** aufgeführte Liste der Übereinkommen zu ändern, sobald entsprechende Übereinkommen im Rahmen der Pariser Vereinbarung als einschlägige Instrumente angenommen werden, **und** um die **in Anhang VI** aufgeführte Liste der Verfahren und Leitlinien für die Hafensaatkontrolle zu ergänzen und/oder zu aktualisieren, **sobald sie im Rahmen der Pariser Vereinbarung angenommen werden.**

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 19 a (neu)

Richtlinie 2009/16/EG

Artikel 30 b – Absatz 5

Derzeitiger Wortlaut

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 30a erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments

Geänderter Text

19a. Artikel 30b Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß **Artikel 3 Absatz 4a** und Artikel 30a erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf

oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 22
Richtlinie 2009/16/EG
Artikel 35 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Kommission legt bis zum [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie] dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Fortschritte der Mitgliedstaaten bei der Ratifizierung internationaler Verpflichtungen im Bereich der Fischerei vor, bewertet in diesem Bericht, wie diese Verpflichtungen auf Unionsebene umgesetzt werden sollten, und legt gegebenenfalls einen entsprechenden Gesetzgebungsvorschlag vor.

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

Die Verfasserin der Stellungnahme hat bei der Vorbereitung der Stellungnahme bis zu deren Annahme im Ausschuss Informationen von folgenden Organisationen oder Personen erhalten:

Einrichtungen und/oder Personen
Europäische Kommission
EUROPECHE
Europäische Transportarbeiter-Föderation

Die vorstehende Liste wird unter der ausschließlichen Verantwortung der Verfasserin der Stellungnahme erstellt.

VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

Titel	Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(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	Izaskun Bilbao Barandica 18.7.2023
Prüfung im Ausschuss	9.10.2023
Datum der Annahme	29.11.2023
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 23 –: 0 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

23	+
ECR	Ladislav Ilčić, Bert-Jan Ruissen
NI	Marc Tarabella
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

0	-

1	0
ID	France Jamet

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung

VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES

Titel	Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle			
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(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	EMPL 10.7.2023	ENVI 10.7.2023	PECH 10.7.2023
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	BUDG 28.6.2023	EMPL 29.6.2023	ENVI 17.7.2023	
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	+: -: 0:	34 1 4		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Tomasz Piotr Poręba, 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, Nicolae Ștefănuță, Kathleen Van Brempt			
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 209 Abs. 7)	Andreas Glück, Erik Marquardt, Andželika Anna Mozdżanowska, Wolfram Pirchner, Eugen Tomac			
Datum der Einreichung	8.12.2023			

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

34	+
ID	Marco Campomenosi
NI	Mario Furore
PPE	Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, 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

1	-
ECR	Dorien Rookmaker

4	0
ECR	Peter Lundgren, Andżelika Anna Mozdżanowska, Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung