



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 1.6.2023
COM(2023) 271 final

2023/0165 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final} - {SWD(2023) 149 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Vorgeschlagen wird eine Änderung der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle¹.

In der Richtlinie 2009/16/EG (im Folgenden „Richtlinie“) werden die Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle auf EU-Ebene geregelt. Die Hafenstaatkontrolle ist ein System zur Überprüfung ausländischer Schiffe in Häfen anderer Staaten als des Flaggenstaats, bei der Hafenstaat-Besichtiger prüfen, ob die Befähigung des Kapitäns, der Offiziere und der Besatzung an Bord, der Zustand eines Schiffes sowie dessen Ausrüstung den Anforderungen der internationalen Übereinkommen – und innerhalb der Europäischen Union dem geltenden EU-Recht – entsprechen. Daher ist die Hafenstaatkontrolle wichtig für die Gewährleistung der Sicherheit im Seeverkehr und den Schutz der Meeresumwelt.

Aufgrund seiner Geschichte und seines internationalen Charakters hat sich im Seeverkehr eine spezifische Regulierungsstruktur entwickelt. Auf globaler Ebene wurde der internationale Rechtsrahmen unter dem Dach der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) vereinbart², während die Vorschriften über die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Schiffen von einer anderen UN-Einrichtung, der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO), formuliert werden.

Die Hauptverantwortung für die Überwachung der Einhaltung der IMO- und IAO-Normen durch Schiffe liegt bei dem Staat, in dem das Schiff registriert ist und dessen Staatszugehörigkeit das Schiff besitzt – dem Flaggenstaat. Die Flaggenstaatvorschriften gelten jedoch nur für Schiffe, die diese Flagge führen. Es gibt nach wie vor Flaggenstaaten, die bereit sind, unternormige Schiffe unter ihrer Flagge fahren zu lassen, oder nicht in der Lage sind, die internationalen Vorschriften angemessen durchzusetzen. Daher enthalten viele der wichtigsten technischen IMO-Übereinkommen Bestimmungen, wonach Schiffe, die ausländische Häfen anlaufen, überprüft werden müssen, um sicherzustellen, dass sie den internationalen Anforderungen entsprechen.

Um dies wirksamer zu gestalten, haben die Hafenstaaten, die Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle durchführen, damit begonnen, ihre Arbeit systematisch auf regionaler Ebene zu koordinieren. Die 1982 geschlossene Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle³ (im Folgenden „Pariser Vereinbarung“) ist die erste von neun zwischenstaatlichen Strukturen weltweit. Alle 24 Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) mit Seehäfen sowie Kanada, die Russische Föderation⁴ und das Vereinigte Königreich sind Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung. Die EU ist nicht Mitglied.

¹ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

² Zu den internationalen Vorschriften zählen das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 74), das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 73/78), die Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW), das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 und das Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (COLREG 72).

³ www.parismou.org

⁴ Nach der Invasion der Ukraine wurde die Mitgliedschaft der Russischen Föderation in der Pariser Vereinbarung im Mai 2022 ausgesetzt.

Die Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle beinhaltet die Verfahren und Instrumente der Pariser Vereinbarung, wie sie 2009 vereinbart wurden. Grundlage der Pariser Vereinbarung und der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle ist das Konzept der Lastenteilung und der gezielten, harmonisierten Überprüfungen. Die Kommission bietet mit Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) allen Mitgliedstaaten des EWR und der Pariser Vereinbarung die erforderliche technische Unterstützung, um zu entscheiden, welche Schiffe überprüft werden sollen, und um die Ergebnisse dieser Überprüfungen über die (von der EMSA betriebene) Datenbank THETIS zu melden und weiterzugeben, sowie Schulungen dazu, wie die Überprüfungen durchzuführen sind. Die EWR-Mitgliedstaaten erhalten auch über das EU-System für den Austausch von Seeverkehrsinformationen „SafeSeaNet“⁵ Informationen über die Schiffe, die ihre Häfen anlaufen sollen, damit sie ihre Überprüfungen planen können.

Die Hauptziele der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle sind:

- i) kontinuierliche Verbesserung der Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr,
- ii) kontinuierliche Verbesserung bei der Verhütung von Verschmutzung und Umweltauswirkungen,
- iii) kontinuierliche Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord,
- iv) Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen.

Die wichtigsten Elemente des Hafenstaatkontrollsystems der EU sind deshalb

- i) eine einheitliche Vorgehensweise bei Überprüfungen und Festhaltemaßnahmen,
- ii) eine jährliche Überprüfungspflicht, die jeder Mitgliedstaat zu erfüllen hat,
- iii) die Auswahl der zu überprüfenden Schiffe auf der Grundlage eines für jedes einzelne Schiff erstellten Risikoprofils,
- iv) Protokollierung und Informationsaustausch (Überprüfungsdatenbank).

Seit ihrem Inkrafttreten wurde die Richtlinie geändert, um das Seearbeitsübereinkommen, 2006⁶ durchzusetzen. Darüber hinaus gelten in der EU jeweilige Sonderregelungen für im Linienverkehr eingesetzte Fähren⁷, Versicherungsanforderungen⁸, die Kontrolle von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen⁹, das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen¹⁰ und die

⁵ Hierbei handelt es sich um ein von der EMSA betriebenes und entwickeltes System, über das die Mitgliedstaaten Informationen über Schiffe und gefährliche Ladungen bereitstellen und abrufen können. Es liefert u. a. Angaben zu Identifizierung, Position und Status eines Schiffes, die Zeitpunkte des Auslaufens und der Ankunft, Meldungen von Vorkommnissen sowie Einzelheiten zu gefährlichen Ladungen.

⁶ Richtlinie 2013/38/EU vom 12. August 2013 zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 218 vom 14.8.2013, S. 1).

⁷ Richtlinie (EU) 2017/2110 vom 15. November 2017 über ein System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates (ABl. L 315 vom 30.11.2017).

⁸ Richtlinie 2009/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 128).

⁹ Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 116).

¹⁰ Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über das Recycling von Schiffen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 und der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 330 vom 10.12.2013, S. 1).

Überwachung, Berichterstattung und Prüfung in Bezug auf Treibhausgasemissionen¹¹, wobei die Einhaltung dieser Vorschriften im Rahmen der Hafenstaatkontrolle überprüft wird. Bei anderen EU-Rechtsakten, wie z. B. zur Kontrolle des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen¹², werden ebenfalls in den allermeisten EU-Mitgliedstaaten Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle durchgeführt. Die Hafenstaatkontrolle in der EU beruht weitgehend auf den Vorschriften und Verfahren der Pariser Vereinbarung, doch gelten diese EU-Bestimmungen nicht für die Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung, die nicht dem EWR angehören.

Die Richtlinie wurde 2018 (neben anderen EU-Rechtsvorschriften zur Seeverkehrssicherheit) einer Ex-post-Bewertung und einer Eignungsprüfung unterzogen. Seit ihrem Inkrafttreten wurde die Richtlinie zudem kontinuierlich von der Kommission überwacht, die die folgenden Problempunkte ermittelt hat:

- 1) Die derzeitigen EU-Anforderungen stehen nicht im Einklang mit neuen verbindlichen internationalen Vorschriften und neuen Verfahren, die auf regionaler Ebene vereinbart wurden (Internationale Seeschiffahrtsorganisation – IMO – und Pariser Vereinbarung).
- 2) Die derzeitigen EU-Anforderungen gelten nicht für Fischereifahrzeuge – bestimmte internationale Übereinkommen, die für Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24 Metern gelten und die im Rahmen der Hafenstaatkontrolle durchgesetzt werden könnten, werden nicht bzw. nicht in koordinierter Weise auf ihre Einhaltung hin überprüft.
- 3) Die Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle sind ungleichmäßig über die EU-Häfen verteilt.
- 4) Die derzeitige Gestaltung des Risikoprofils eines Schiffs und der Mechanismus für die Auswahl der zu überprüfenden Schiffe sind nicht mehr zeitgemäß.
- 5) Das System ist zu stark auf ein umständliches papiergestütztes Zertifizierungsverfahren angewiesen.
- 6) Es gibt unzulängliche und unflexible Verfahren und ungeeignetes Personal für die Hafenstaatkontrolle (Qualifikationen, Schulungen).

Die festgestellten Probleme gelten in der gesamten EU und haben dieselben Ursachen. Wenn die EU nicht tätig wird, laufen die Mitgliedstaaten Gefahr, auf unkoordinierte und nicht harmonisierte Weise zu arbeiten. Die Verbesserung der Richtlinie zur Lösung der festgestellten Probleme wäre für die EU von großem Nutzen.

Vor diesem Hintergrund hat die Kommission einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG ausgearbeitet. Die mit dem Vorschlag verfolgten Einzelziele lauten:

- Aktualisierung und Angleichung der EU-Rechtsvorschriften an die von der IMO/IAO oder der Pariser Vereinbarung festgelegten internationalen Regeln und Verfahren.
- Schutz der Fischereifahrzeuge, ihrer Besatzung und der Umwelt. Größere Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24 Metern fallen nicht in den Anwendungsbereich der Hafenstaatkontrolle. Ein freiwilliges Kontrollsystem für diesen Schiffstyp dürfte zu einer

¹¹ Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55).

¹² Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (kodifizierter Text) (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58).

besseren Einhaltung der für diese Schiffe geltenden internationalen Sicherheits- und Umweltschutznormen führen.

- Stärkere Nutzung digitaler Lösungen. Insbesondere wird die Einführung und Nutzung elektronischer vorgeschriebener Zeugnisse gefördert, indem deren Verwendung mit dem Risikoprofil eines Schiffs verknüpft wird, das für die gezielte Auswahl der zu überprüfenden Schiffe herangezogen wird.
- Gewährleistung einer effizienten und einheitlichen Vorgehensweise bei der Durchführung von Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatskontrolle. Dazu gehört eine gezieltere Auswahl von Schiffen, die überprüft werden sollen, indem veraltete Aspekte des Risikoprofils eines Schiffs überarbeitet und neue Komponenten hinzugefügt werden.

Aus Gründen der Klarheit und Kohärenz werden mit diesem Vorschlag auch mehrere Begriffsbestimmungen und Verweise auf einschlägige EU-Rechtsvorschriften und IMO-Regelungen aktualisiert.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Der Vorschlag steht voll und ganz im Einklang mit der Richtlinie 2009/18/EG¹³ über die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und der Richtlinie 2009/21/EG¹⁴ über die Flaggenstaatspflichten. Alle drei EU-Richtlinien über die Sicherheit im Seeverkehr beruhen auf den von der IMO auf internationaler Ebene festgelegten Regeln und Standards und bilden zusammen die Grundlage für das EU-System zur Gewährleistung der Sicherheit des Seeverkehrs in EU-Gewässern.

- **Kohärenz mit anderen Politikbereichen der EU**

Der Vorschlag fällt unter das REFIT-Programm der Kommission und dient den Zielen der Agenda für eine bessere Rechtsetzung, indem sichergestellt wird, dass die bestehenden Rechtsvorschriften klar und einfach sind, keine unnötigen Lasten schaffen und mit den politischen, gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen Schritt halten. Dieser Vorschlag und verwandte Vorschläge zur Überarbeitung der anderen Richtlinien über die Sicherheit im Seeverkehr sind ebenfalls Teil von bzw. überschneiden sich erheblich mit dem EU-Recht auf dem Gebiet der Seeverkehrssicherheit, das das EU-Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr (SafeSeaNet)¹⁵, die EMSA-Gründungsverordnung¹⁶, die Richtlinie über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen¹⁷, die EU-Rechtsvorschriften über anerkannte Organisationen¹⁸, die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie¹⁹ und andere EU-Umweltvorschriften²⁰ umfasst.

¹³ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114.

¹⁴ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 132.

¹⁵ Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

¹⁶ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

¹⁷ ABl. L 34 vom 9.2.1998, S. 1.

¹⁸ Verordnung (EG) Nr. 391/2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11) und Richtlinie 2009/15/EG über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47).

¹⁹ ABl. L 164 vom 25.6.2008, S. 19.

²⁰ Z. B. die Richtlinie 92/43/EWG („Habitat-Richtlinie“), die Richtlinie 2009/147/EG („Vogelschutzrichtlinie“) und die Richtlinie (EU) 2019/904 („Richtlinie über Einwegkunststoffartikel“).

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNIISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage der Änderungsrichtlinie ist Artikel 100 Absatz 2 AEUV, der Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und besondere Bestimmungen für den Seeverkehr vorsieht.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Da die internationalen Instrumente im Bereich der Hafenstaatkontrolle im Seeschiffverkehrssektor gemäß Artikel 3 Absatz 2 AEUV in die ausschließliche Zuständigkeit der EU fallen, gilt das Subsidiaritätsprinzip weder für diese Instrumente noch für die EU-Vorschriften zur Durchführung dieser Abkommen.

• Verhältnismäßigkeit

Die Kommission hat den Vorschlag ausgearbeitet, um den jüngsten Entwicklungen auf internationaler Ebene und den Ergebnissen der Ex-post-Bewertung und der REFIT-Verfahren von 2018 Rechnung zu tragen. Darüber hinaus führte die Kommission eine Folgenabschätzung durch, um alternative Maßnahmen zur Erreichung derselben Ziele zu ermitteln und zu bewerten.

Ziel der vorgeschlagenen Änderung ist es, die Sicherheit im Seeverkehr zu verbessern, indem in der gesamten EU ein zeitgemäßes, kohärentes und harmonisiertes System für Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle eingeführt wird, um mangelbehaftete Schiffe ins Visier zu nehmen und dadurch die Sicherheit und die Umweltleistung von Schiffen, die in EU-Gewässern verkehren, zu verbessern. Sie hält es für angemessen, die Hafenstaatkontrolle auf größere Fischereifahrzeuge auszuweiten, da dies für die Mitgliedstaaten, die diese Art von Überprüfung durchführen möchten, freiwillig sein wird. Mit dieser Maßnahme sollen die Sicherheit, die Umweltbedingungen sowie die Arbeits- und Lebensbedingungen im Fischereisektor verbessert werden. Der Übergang zur Digitalisierung und die Verwendung elektronischer Zeugnisse werden Kosten verursachen, die sich jedoch in Grenzen halten dürften und durch die voraussichtlichen Vorteile in Form von mehr Sicherheit und Effizienz ausgeglichen werden. Angesichts des internationalen Charakters des Sektors gibt es keine alternativen Maßnahmen, um dies wirksamer und effizienter zu erreichen.

• Wahl des Instruments

Da der Vorschlag nur einige Änderungen der Richtlinie 2009/16/EG erfordert, ist eine Änderungsrichtlinie das am besten geeignete Rechtsinstrument.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

• Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften

Die REFIT-Ex-post-Bewertung und die Eignungsprüfung der Seeverkehrsvorschriften aus dem Jahr 2018 ergaben, dass die Richtlinie zwar die Flexibilität der Pariser Vereinbarung in gewissem Maße einschränkt, aber einen Mehrwert schafft, indem ein Hafenstaatkontrollrahmen mit einem Durchsetzungsmechanismus kombiniert wird, um eine ordnungsgemäße und einheitliche Umsetzung in den Mitgliedstaaten zu gewährleisten. Dies hat zu Handlungsdruck und einem Zwang zu kontinuierlichen Verbesserungen und damit zu einer besseren Ressourcenzuteilung auf Ebene der Mitgliedstaaten für die Hafenstaatkontrolle geführt. Die Bewertung ergab abschließend, dass die Richtlinie zu den angestrebten Zielen beigetragen hat, die Sicherheit, die Gefahrenabwehr und die

Vorbeugung gegen Verschmutzungen im Seeverkehr zu verbessern und bessere Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord zu gewährleisten.

Die EMSA hat das Hafenstaatkontrollsystem auf wichtige Weise unterstützt. Mehr als zwei Drittel der EU-/EWR-Mitgliedstaaten, die Überprüfungen durchführen, verwenden bei der Entscheidung, welche Schiffe überprüft werden sollen, ausschließlich THETIS. Die Rolle der EMSA bei der Verwaltung und Aktualisierung von THETIS und die von der EMSA angebotenen Schulungen von Besichtigern zur Harmonisierung der Überprüfungen in der gesamten unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region wurden ebenfalls als sehr wichtig erachtet.

Darüber hinaus haben die Kommission und die EMSA die Umsetzung der Richtlinie kontinuierlich überwacht. Da bei einer Hafenstaatkontrolle die Überprüfungsberichte unmittelbar nach Abschluss einer Überprüfung in THETIS hochgeladen werden müssen, hat die EMSA nahezu in Echtzeit einen detaillierten Überblick über alle durchgeführten Überprüfungen. Die EMSA stellt außerdem einen Helpdesk und technische Unterstützung für Mitgliedstaaten bereit, die Unterstützung benötigen, und führt Besuche in den EWR-Mitgliedstaaten durch, um die Einhaltung der Vorschriften zu überprüfen.

Bei der Eignungsprüfung der Seeverkehrsvorschriften und der horizontalen Analyse durch die EMSA wurden jedoch mehrere Bereiche des Hafenstaatkontrollsystems ermittelt, die verbessert werden könnten.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die Konsultationstätigkeiten umfassten in erster Linie

- vier Sondierungsgespräche mit Vertretern der wichtigsten Interessenträger auf EU-Ebene, um insbesondere die allgemeine Problemstellung und mögliche Politikoptionen mitzudefinieren und zu präzisieren,
- eine gezielte Befragung der Interessenträger, die vom 7. September 2021 bis zum 6. Oktober 2021 von dem für die externe Begleitstudie für die Folgenabschätzung zuständigen Berater durchgeführt wurde, wobei von den wichtigsten Interessenträgern spezifische Informationen angefordert wurden, insbesondere um die Auswirkungen möglicher politischer Maßnahmen besser bewerten zu können,
- die Durchführung von insgesamt 22 gezielten Befragungen wichtiger Interessenträger durch den für die externe Begleitstudie für die Folgenabschätzung zuständigen Berater vom 13. Juli 2021 bis zum 16. September 2021, um spezifische Informationen zu erhalten, durch die sich insbesondere die Auswirkungen möglicher politischer Maßnahmen besser bewerten lassen,
- zusätzliche Konsultationstätigkeiten, die von der GD MOVE und dem für die externe Begleitstudie für die Folgenabschätzung zuständigen Berater organisiert wurden, um die Ansichten der Mitgliedstaaten und der wichtigsten Interessenträger zu den verschiedenen politischen Maßnahmen einzuholen und die neuen und endgültigen Ergebnisse der Begleitstudie für die Folgenabschätzung im Hinblick auf die Quantifizierung der Auswirkungen zu validieren. Durchgeführt wurden diese Tätigkeiten im Rahmen von Sitzungen des EU-Ausschusses für den sektoralen sozialen Dialog für den Seeverkehr (16. April 2021, 23. September 2021 und 16. Dezember 2021), des EU-Ausschusses für den sektoralen sozialen Dialog für die Seefischerei (29. Januar 2021, 8. März 2021 und 16. November 2021), des EU-Ausschusses für den sektoralen sozialen Dialog für Häfen (19. November 2021), einer informellen Sitzung der Leiter der Seeverkehrsverwaltungen der EU/des EWR (30. November 2021), virtuellen und Präsenzsitzungen des Hafenstaatkontrollausschusses der Pariser Vereinbarung (Mai 2021 und Mai 2022) und

Sitzungen des EU-Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (17. Mai 2021, 11. November 2021 und 31. Mai 2022).

Die von den Interessenträgern eingeholten Informationen waren von entscheidender Bedeutung, um die Kommission in die Lage zu versetzen, die Optionen präziser zu formulieren und ihre wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen zu bewerten. Der Kommission war es dadurch möglich, die Optionen zu vergleichen und herauszufinden, welche davon ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Gesellschaft haben und dazu beitragen dürfte, einen wirksameren und effizienteren Hafenstaatkontrollmechanismus zu erreichen, mit dem sich unternormige Schiffe besser ins Visier nehmen lassen. Die Ergebnisse dieser Prozesse ergänzten die Schreibtischstudien, die im Rahmen der Arbeiten an der externen Begleitstudie durchgeführt wurden.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Diese Überprüfung stützt sich in erster Linie auf die Daten, die 2018 im Rahmen der bereits erwähnten Ex-post-Bewertung und Eignungsprüfung der Seeverkehrsvorschriften erhoben wurden.

Die Ausarbeitung dieses Vorschlags erforderte auch Beiträge von Sachverständigen der Kommission und der EMSA für die konkrete Formulierung der technischen Begriffsbestimmungen und die verständliche Abfassung des Rechtstextes.

- **Folgenabschätzung**

In der Folgenabschätzung wurden drei Optionen für die Überarbeitung der Richtlinie geprüft, denen folgende Leitprinzipien zugrunde lagen:

- 1) die Notwendigkeit, die Richtlinie zu aktualisieren und an die internationalen Instrumente anzupassen,
- 2) die Möglichkeit, das spezifische Problem der Fischereiflotte zu lösen, indem ein eigenes Hafenstaatkontrollsystem für diese Schiffe geschaffen wird,
- 3) eine stärkere Digitalisierung der Verfahren der Hafenstaatkontrolle, um besser vorbereitete und gezieltere Überprüfungen zu ermöglichen – wobei die Richtlinie die Nutzung elektronischer Zeugnisse erleichtern und Anreize dafür bieten müsste,
- 4) eine effiziente und einheitliche Vorgehensweise bei den Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle, die sich auf die bisherigen Erfahrungen bei der Umsetzung der Richtlinie stützt und bei der die zu überprüfenden Schiffe gezielter ausgewählt werden.

Bei Option A wird eine Reihe von Änderungen an der Richtlinie vorgeschlagen, um das Ziel der Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr und der Verhütung von Verschmutzung besser zu erreichen. Bei dieser Option geht es in erster Linie darum, die Richtlinie an die internationalen Rechtsinstrumente anzupassen. Bei den meisten anderen vorgeschlagenen Änderungen handelt es sich um nichtregulatorische Maßnahmen in Form von Empfehlungen, Leitlinien und Workshops, die von der Kommission und/oder der EMSA organisiert werden.

Bei Option B wird für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Flexibilität für die Verwaltungen der Hafenstaatkontrolle und Harmonisierung gesorgt. Für Mitgliedstaaten, die Überprüfungen von Fischereifahrzeugen mit einer Länge von mehr als 24 Metern durchführen möchten, wird parallel zur derzeitigen Richtlinie (d. h. außerhalb von ihr) ein freiwilliges System der Hafenstaatkontrolle vorgeschlagen. Die Option sieht zudem die Erstellung von Leitlinien, EMSA-Schulungen und eine

EMSA-Überprüfungsdatenbank vor, damit die Schiffe gezielt ausgewählt werden und über die Überprüfungen Bericht erstattet wird. Dabei wird die Verwendung elektronischer Zeugnisse gefördert, indem diese mit dem Risikoprofil des betreffenden Schiffes verknüpft werden.

Option C bringt den höchsten Aufwand für die Verwaltungen der Hafenstaatkontrolle mit sich, gewährleistet aber auch die größtmögliche Harmonisierung der Überprüfungen. Bei ihr würde die Hafenstaatkontrolle für Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24 Metern vollständig in die Richtlinie integriert, was sich auf die Eigner/Betreiber dieser Schiffe sowie auf die Verwaltungen der Hafenstaatkontrolle der Mitgliedstaaten auswirken würde. Die Verwendung elektronischer Zeugnisse würde durch die Richtlinie verbindlich vorgeschrieben, und Zeugnisse in Papierform würden bis 2035 schrittweise abgeschafft werden.

Die Folgenabschätzung wurde dem Ausschuss für Regulierungskontrolle im Juli 2022 zur Genehmigung übermittelt. Der Ausschuss gab eine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten ab. In der diesem Legislativvorschlag beigelegten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen werden die Bemerkungen des Ausschusses behandelt.

- Anwendung des One-in-one-out-Grundsatzes

Es wurden keine zusätzlichen Kosten (Verwaltungs- oder Anpassungskosten) für Unternehmen oder Bürger ermittelt.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung (REFIT)**

Die Initiative ist für das REFIT-Programm der Kommission relevant, da sie darauf abzielt, die Rechtsvorschriften zur Seeverkehrssicherheit anzugleichen und zu vereinfachen, das Sicherheitsprofil (insbesondere des Flottensegments der größeren Fischereifahrzeuge) zu verbessern und die Behörden der Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Überprüfungs- und Berichterstattungspflichten zu unterstützen.

Darüber hinaus umfasst die bevorzugte Option Aspekte der Vereinfachung, da bei ihr klargestellt wird, in welchen Fällen und unter welchen Umständen Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle entweder aus normalen betrieblichen Gründen oder bei höherer Gewalt ausbleiben können. Es wird erwartet, dass die Harmonisierung und Standardisierung in der gesamten EU verbessert wird, indem die EMSA die nationalen Hafenstaatkontrollbehörden im Wege von Schulungen, wie ausländische Fischereifahrzeuge zu überprüfen sind, unterstützt und eine spezielle Überprüfungsdatenbank bereitstellt, um Schiffe für Überprüfungen gezielt auszuwählen und die Ergebnisse der Überprüfungen zu protokollieren und auszutauschen.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Durch den Vorschlag erhöhen sich die Nettogegenwartskosten für den Unionshaushalt im Zeitraum 2025–2050 um 6,479 Mio. EUR. Die Auswirkungen des Vorschlags auf den Haushalt werden in dem Finanzbogen, der diesem Vorschlag zur Information beigelegt ist, näher erläutert. Die Auswirkungen des Vorschlags auf den Haushalt werden bereits im Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 dargelegt.

Die Auswirkungen auf den Haushalt, die über den derzeitigen MFR hinausgehen, sollen – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – einen indikativen Überblick geben.

5. WEITERE ANGABEN

• Überwachungs-, Evaluierungs- und Berichterstattungsmodalitäten

Es wurden angemessene Monitoring- und Berichterstattungsmodalitäten ermittelt. Die EMSA wird in diesem Prozess eine wichtige Rolle spielen, da die Agentur für die Entwicklung und den Betrieb elektronischer Datensysteme für den Seeverkehr zuständig ist, insbesondere der Datenbank THETIS für die Auswahl der Schiffe und die Überprüfungsberichte.

Die Umsetzung kann mittels der Überwachung der Datenbank THETIS durch die Kommission und/oder die EMSA kontrolliert werden; dabei soll festgestellt werden, ob Schiffe korrekt für Überprüfungen ausgewählt werden, ob Überprüfungen ordnungsgemäß durchgeführt werden und ob die Überprüfungsberichte in die Datenbank hochgeladen werden. Darüber hinaus führt die EMSA im Rahmen ihrer Unterstützungsfunktion gegenüber der Kommission Besuche in den Mitgliedstaaten durch, um die Maßnahmen vor Ort zu überprüfen.²¹ Die Mitgliedstaaten müssen über ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) verfügen, um nachzuweisen, dass ihre Organisation, Strategien, Verfahren, Ressourcen und Dokumentation zur Erreichung ihrer Ziele geeignet sind. Dieses muss zertifiziert und danach einem regelmäßigen Audit unterzogen werden. Die Mitgliedstaaten müssen der Kommission/EMSA die Ergebnisse der von der akkreditierten Stelle durchgeführten Audits mitteilen, damit die nationalen Hafenstaatkontrollbehörden ihre QMS-Zertifizierung behalten können.

Da der vollständige planmäßige Kontrollzyklus der EMSA fünf Jahre²² dauern soll, wird vorgeschlagen, dass die Bewertung im Rahmen der Richtlinie in siebenjährigen Intervallen erfolgt.

• Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)

Erläuternde Dokumente sind nicht erforderlich, da durch den Vorschlag die bestehende Regelung vereinfacht und präzisiert werden soll.

• Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags

In Erwägungsgrund 11 werden alle infrage kommenden EU-Mitgliedstaaten (Spanien, Griechenland, Frankreich, Kroatien, Italien und Slowenien) aufgefordert, Mitglied der Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle im Mittelmeerraum zu werden, um die Hafenstaat-Kontrollüberprüfungen im Mittelmeerraum qualitativ und quantitativ zu verbessern.

Artikel 1 der Änderungsrichtlinie ist ihr Hauptteil und enthält Änderungen an zahlreichen Bestimmungen der Richtlinie 2009/16/EG.

Zweck, Begriffsbestimmungen und Anwendungsbereich

Mit Nummer 1 wird Artikel 2 geändert, und der Anwendungsbereich der Richtlinie wird teilweise erweitert, um mehrere internationale Übereinkommen in den Anwendungsbereich der Hafenstaat-Kontrollüberprüfungen aufzunehmen. Dabei handelt es sich um das Internationale Übereinkommen über die Kontrolle und das Management von Schiffsballastwasser und Sedimenten (Ballastwasser-

²¹ Die EMSA führt solche Besuche gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs im Rahmen ihrer Kernaufgaben durch; daher sind keine zusätzlichen Kosten zu erwarten.

²² Gemäß der EMSA-Methodik für Kontrollbesuche in den Mitgliedstaaten: <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

Übereinkommen) und das Internationale Übereinkommen von Nairobi über die Beseitigung von Wracks, die beide in Kraft sind und im Rahmen der Pariser Vereinbarung als einschlägige Instrumente angenommen wurden.

Mit Nummer 2 wird der Anwendungsbereich dahin gehend geändert, dass Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24 Metern von Mitgliedstaaten, die dies wünschen, im Rahmen der Hafenstaatskontrolle überprüft werden können.

Überprüfungspflicht

Nummer 3 enthält Änderungen an der Überprüfungspflicht (dem sogenannten „gerechten Anteil“) und an der Art und Weise, wie diese errechnet und von den Mitgliedstaaten eingehalten wird. Derzeit wird sie anhand eines gleitenden Dreijahresdurchschnitts aller Überprüfungen errechnet, die in der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region durchgeführt werden. Dies bedeutet, dass wenn die Mitgliedstaaten deutlich mehr Schiffe überprüfen, als gemäß ihrer Überprüfungspflicht vorgesehen, sich im Laufe der Zeit die Überprüfungspflicht für alle Mitgliedstaaten kumulativ erhöht. Nach Berechnungen der EMSA liegt dieser Anstieg bei 1–2 % pro Jahr. Durch diese Maßnahme soll diese zusätzliche und unnötige Belastung für die Mitgliedstaaten vermindert werden.

Mit den Nummern 4 und 5 wird die Richtlinie mit den Änderungen der Pariser Vereinbarung in Bezug auf die Überprüfungspflicht und die Ermöglichung von mehr Flexibilität für ausgebliebene Überprüfungen (entweder aus betrieblichen Gründen oder aus Gründen höherer Gewalt) in Einklang gebracht.

Mit Nummer 6 wird die Richtlinie ebenfalls dahin gehend geändert, dass bei ausgebliebenen Überprüfungen mehr Flexibilität möglich ist und der Überprüfungspflicht nachgekommen wird.

Höhere Gewalt

In Nummer 7 wird das Problem der mangelnden Flexibilität des Hafenstaatskontrollsystems bei Krisen oder unerwarteten Ereignissen wie der COVID-19-Pandemie behandelt. Um das System widerstandsfähiger zu machen, wird ein neuer Artikel 8a eingefügt. Mit der Maßnahme wird den Mitgliedstaaten mehr Flexibilität eingeräumt, da sie es ihnen ermöglicht, Überprüfungen in Fällen höherer Gewalt ausbleiben zu lassen, sofern die ausgebliebene Überprüfung erfasst und der Grund für die Nichtdurchführung der Überprüfung dokumentiert wird.

Mitteilung über die bevorstehende Ankunft

Mit den Nummern 8 und 10 wird die Richtlinie an die Änderungen der Pariser Vereinbarung angeglichen, mit denen die 72-Stunden-Voranmeldepflicht für Schiffe, die für eine erweiterte Überprüfung gemäß Artikel 9 und Anhang III in Betracht kommen, abgeschafft wird. Artikel 9 und Anhang III werden gestrichen. Die Nummern 16 und 23 tragen der Streichung von Artikel 9 und Anhang III Rechnung.

Umweltparameter

In Nummer 9 sind die Umweltparameter aufgeführt, die bei der Festlegung des Risikoprofils eines Schiffs, das für die Auswahl der zu überprüfenden Schiffe herangezogen wird, berücksichtigt werden.

Erweiterte Überprüfungen

Nummer 10 sieht vor, dass erweiterte Überprüfungen aufgrund ihrer Komplexität von mehr als einem Hafenstaat-Besichtiger durchgeführt werden müssen.

Zugangsverweigerung

Mit den Nummern 12 und 13 wird die Richtlinie an die Änderungen der Pariser Vereinbarung angepasst, die sich auf das Verfahren zur Zugangsverweigerung und die Möglichkeit beziehen, Schiffen, die auf der Grauen oder Weißen Liste der Pariser Vereinbarung stehen, den Zugang zu verweigern (Zugangsverweigerung unabhängig von der Flagge), sowie auf die Bestimmungen für den Fall, dass ein Schiff einer Festhaltemaßnahme entzogen wird oder das festgehaltene Schiff nicht eine vereinbarte Reparaturwerft anläuft.

EMSA-Schulungen

In Ziffer 14 werden die Möglichkeiten für die EMSA dargelegt, Schulungen für die EU-Mitgliedstaaten anzubieten, damit sie ihre Aufgaben im Rahmen der Richtlinie angesichts des erweiterten Anwendungsbereichs der Hafenstaatkontrolle und der Verbesserungen in Bezug auf Umfang und Art der Schulung besser erfüllen können.

Auf dieser Grundlage wird die EMSA (gemeinsam mit den Mitgliedstaaten und der Pariser Vereinbarung) ein neues Fortbildungs- und Schulungsprogramm für Besichtiger entwickeln, das sich aus a) einem Kompetenzlehrplan und b) einem Fortbildungsprogramm zusammensetzt. Sobald dies gewährleistet ist, sollte die Agentur neuen Schulungsbedarf ermitteln und dies mitteilen, um die Lehrpläne und Inhalte des Fortbildungs- und Schulungsprogramms für Besichtiger zu ändern, insbesondere in Bezug auf neue Technologien und die zusätzlichen Verpflichtungen, die sich aus den neuen IMO-Übereinkommen ergeben.

Datenbank, Informationsaustausch und elektronische Zeugnisse

Mit Nummer 15 wird die Richtlinie geändert, um die Frist für die Übermittlung der Zeitpunkte der Ankunft und des Auslaufens an SafeSeaNet zu präzisieren und festzulegen. Gemäß Artikel 24 Absatz 2 der Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass diese Daten „in angemessener Zeit ... an die Überprüfungsdatenbank übermittelt werden“. Die Richtlinie wird dahin gehend geändert, dass diese „angemessene Zeit“ definiert wird und die Meldung der genauen Zeitpunkte der Ankunft und des Auslaufens innerhalb von drei Stunden erfolgen muss. Ferner ist vorgesehen, dass alle Überprüfungsberichte im Rahmen von Hafenstaatkontrollen vor ihrer Übermittlung an die Datenbank von einer Person (entweder einem anderen Hafenstaat-Besichtiger oder einem Aufsichtsbeamten) validiert werden, die nicht der Besichtiger ist, der die Überprüfung durchgeführt hat.

Mit Nummer 16 wird der Richtlinie ein neuer Artikel hinzugefügt, mit dem die Verwendung elektronischer Zeugnisse vorgesehen und gefördert wird. Für diese Zeugnisse, die auf einer gemeinsamen Vorlage beruhen, würde ein gemeinsames Validierungsinstrument und ein gemeinsames Register auf EU-Ebene genutzt werden, bei denen die Verwendung elektronischer Zeugnisse mit dem Risikoprofil eines Schiffs verknüpft würde. Diese Maßnahme wird die Ausstellung elektronischer Zeugnisse durch Flaggenstaaten oder in ihrem Namen handelnde anerkannte Organisationen (die kontinuierlich bei der Hafenstaatkontrolle verwendet werden dürfen) fördern, indem diese elektronischen Zeugnisse mit Punkten belohnt werden (wodurch das Risikoprofil eines Schiffs durch einen weiteren Parameter ergänzt wird), damit sie so als Schiffe mit niedrigem Risikoprofil eingestuft und letztlich seltener für Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle ausgewählt werden.

Qualitätsmanagementsystem

Mit Nummer 18 wird die Richtlinie dahin gehend geändert, dass die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, für die Maßnahmen ihrer Seebehörden im Rahmen der Hafenstaatkontrolle ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) zu entwickeln und anzuwenden. Dieses sollte den Verwaltungen ermöglichen, mit der zunehmenden Komplexität und den steigenden Anforderungen der Hafenstaat-Kontrollüberprüfungen Schritt zu halten, die Qualitätskontrolle zu verbessern und auf Probleme wie etwa Schwierigkeiten bei der Ressourcenzuteilung hinzuweisen. Das System gilt für alle Hafenstaaten, die noch nicht über ein extern zertifiziertes QMS für ihre Hafenstaatkontrollmaßnahmen verfügen.

Delegierte Rechtsakte

Mit Nummer 19 wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Liste der Übereinkommen in Artikel 2 Absatz 1 zu aktualisieren, wenn solche Übereinkommen im Rahmen der Pariser Vereinbarung als einschlägige Instrumente angenommen wurden, und Anhang VI zu ändern, um die in der Pariser Vereinbarung festgelegte Liste der Verfahren und Leitlinien für die Hafenstaatkontrolle hinzuzufügen und/oder zu aktualisieren.

Änderungsbefugnisse

Nummer 20 sieht vor, dass alle Aktualisierungen der in Artikel 2 Absatz 1 aufgeführten einschlägigen IMO-Instrumente dem Regressionsverbot in Bezug auf Standards unterliegen. Dies bedeutet, dass bei Änderungen auf internationaler Ebene die Standards des EU-Instruments zumindest auf dem derzeitigen Niveau beibehalten werden.

Durchführungsvorschriften

In Nummer 21 ist festgelegt, dass die Kommission beim Erlass von Durchführungsrechtsakten die Rolle und das Fachwissen der Pariser Vereinbarung besonders berücksichtigt und dass diese Rechtsakte dem Fachwissen und der Erfahrung Rechnung tragen, die mit dem Überprüfungssystem in der Union gewonnen wurden.

Überprüfung der Umsetzung

Nummer 22 sieht vor, dass die Kommission zehn Jahre nach Annahme der geänderten Richtlinie eine Überprüfung ihrer Umsetzung vornimmt. Damit wird der für die Umsetzung erforderlichen Zeit sowie dem Umstand Rechnung getragen, dass ein Überprüfungszyklus der EMSA für Besuche in den Mitgliedstaaten in der Regel mindestens fünf Jahre dauert.

Risikoprofil eines Schiffs – Zeugnisse und Unterlagen

Mit den Nummern 23 und 24 werden die Anhänge I und II zum Risikoprofil eines Schiffs geändert. Das Risikoprofil wird geändert, um den in der Pariser Vereinbarung bereits im Grundsatz vereinbarten Änderungen Rechnung zu tragen. Dazu gehören a) die Gewichtungspunkte für bestimmte Schiffstypen und b) das IMO-Auditsystem, das kein freiwilliges System mehr ist, sondern durch einen Gewichtungsfaktor ersetzt wird, um der Tatsache Rechnung zu tragen, ob der Flaggenstaat die internationalen Übereinkommen ratifiziert hat oder nicht.

Das Risikoprofil wird auch für Fracht- und Fahrgastschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 5000 (die als besonders umweltschädlich gelten) geändert; bei ihnen wird der CO₂-Intensitätsindikator der IMO im Risikoprofil berücksichtigt. Für alle Schiffe, die für die Hafenstaatkontrolle in Frage

kommen, wird damit der Gewichtungsfaktor angepasst, um den umweltbezogenen Mängeln (MARPOL, Ballastwasser-Übereinkommen und Internationales Übereinkommen über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für schädliche Bewuchsschutzsysteme von Schiffen), die bei früheren Hafenstaat-Kontrollüberprüfungen in der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region festgestellt wurden, größere Bedeutung beizumessen. Die verzeichneten Mängel und Festhaltemaßnahmen sind nur mit den internationalen Übereinkommen verknüpft (den sogenannten einschlägigen Instrumenten), sodass das überarbeitete Risikoprofil eines Schiffs in der gesamten unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region und nicht nur in den EU-Mitgliedstaaten gelten wird. Außerdem wird ein Parameter hinzugefügt, um die Flaggenstaaten der Schiffe, die für eine Hafenstaatkontrolle in Frage kommen, zur Verwendung elektronischer Zeugnisse zu bewegen.

Zeugnisse

Mit Nummer 26 werden die in Anhang IV enthaltenen Verzeichnisse der vorgeschriebenen Zeugnisse und sonstigen Unterlagen, die bei Überprüfungen gemäß den in der Pariser Vereinbarung festgelegten Anforderungen der IMO zu kontrollieren sind, aktualisiert.

Überprüfungsverfahren und Leitlinien

Um ein dem neuesten Stand entsprechendes und harmonisiertes System der Hafenstaatkontrolle in der gesamten Union zu ermöglichen, wird mit Nummer 26 Anhang VI aktualisiert, der die bei der Überprüfung zu befolgenden Überprüfungsleitlinien und -anweisungen der Pariser Vereinbarung in ihrer jeweils aktuellen Fassung enthält.

Zugangsverweigerung

Mit Nummer 28 wird Anhang VIII zu den in Artikel 16 genannten Verfahren zur Zugangsverweigerung aktualisiert, um diese an die bereits in der Pariser Vereinbarung beschlossenen Änderungen anzupassen.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²³,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²⁴,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (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.
- (2) Die Richtlinie 2009/16/EG stützt sich auf die bereits bestehende freiwillige zwischenstaatliche Struktur der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (im Folgenden „Pariser Vereinbarung“) sowie auf folgende Grundsätze: anteiliger Überprüfungsaufwand, risikobasierte Auswahl von Schiffen zur Überprüfung, Harmonisierung der Überprüfung sowie Austausch von Überprüfungsergebnissen.
- (3) Seit dem Inkrafttreten der Richtlinie 2009/16/EG hat sich das internationale Regelungsumfeld (insbesondere im Rahmen der Pariser Vereinbarung und der IMO) geändert und die technologische Entwicklung ist vorangeschritten. Diese Änderungen und Entwicklungen sowie die im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2009/16/EG gewonnenen Erfahrungen sollten berücksichtigt werden.
- (4) Seit 2011 sind eine Reihe internationaler Übereinkommen in Kraft getreten und von den Mitgliedstaaten ratifiziert worden. Dabei handelt es sich um das Internationale Übereinkommen zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (im Folgenden „Ballastwasser-Übereinkommen“) und das Internationale Übereinkommen von Nairobi über die

²³ ABl. C vom , S. .

²⁴ ABl. C vom , S. .

²⁵ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

Beseitigung von Wracks (im Folgenden „Nairobi-Übereinkommen“). Diese Übereinkommen sollten daher in die Liste der von der Richtlinie 2009/16/EG erfassten Übereinkommen aufgenommen werden, damit sie im Rahmen des Hafenstaatskontrollsystems durchgesetzt werden können.

- (5) Für ein harmonisiertes System der Hafenstaatskontrolle, das sich stets auf dem neuesten Stand befindet, muss es die Möglichkeit geben, das Verzeichnis der im Rahmen der Hafenstaatskontrolle durchzusetzen internationalen Übereinkommen rascher zu aktualisieren, ohne dass die gesamte Richtlinie geändert werden muss. Daher sollte das Verzeichnis der Übereinkommen in der Richtlinie von der Kommission aktualisiert werden, sobald ein internationales Übereinkommen in Kraft getreten ist – d. h. sobald es ein zuvor vereinbartes Ratifizierungsniveau erreicht hat – und nachdem es von den Mitgliedern der Pariser Vereinbarung als einschlägiges Instrument angenommen wurde.
- (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 Hafenstaatskontrolle unterliegen. Da die meisten für größere Fischereifahrzeuge geltenden internationalen Übereinkommen nicht jene sind, die derzeit im Rahmen der Hafenstaatskontrolle durchgesetzt werden, und um unerwünschte Rückwirkungen auf das derzeitige Hafenstaatskontrollsystem zu vermeiden, wird ein paralleles System der Hafenstaatskontrolle für Fischereifahrzeuge vorgeschlagen.
- (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 Hafenstaatskontrollsystem getrennt bestehendes System vorgeschlagen, damit in Bezug auf die Entwicklung von Standards im Rahmen der Hafenstaatskontrolle Flexibilität gewährleistet ist. Ein derartiges Hafenstaatskontrollsystem für Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24 Metern kann also von den Mitgliedstaaten, der Pariser Vereinbarung und der Kommission organisch entwickelt werden.
- (8) Der Mechanismus des angemessenen Anteils sorgt dafür, dass sich der Überprüfungsaufwand auf die Mitgliedstaaten der Pariser Vereinbarung verteilt. Jedem Mitgliedstaat wird eine bestimmte Anzahl von Überprüfungen zugewiesen, die er Jahr für Jahr durchzuführen hat – seine Überprüfungspflicht bzw. sein angemessener Anteil. Ob ein Schiff für eine Überprüfung in Betracht kommt, ist hauptsächlich davon abhängig, wie viel Zeit seit der letzten Überprüfung vergangen ist. Schiffe der Prioritätsstufe II können überprüft werden; Schiffe der Prioritätsstufe I müssen überprüft werden.
- (9) Die Mitgliedstaaten erfüllen ihre Überprüfungspflicht auch dann, wenn eine bestimmte Anzahl von Prioritätsüberprüfungen ausbleibt. Anders ausgedrückt, für einige Mitgliedstaaten kann die Zahl der Anlaufbewegungen von Schiffen, die in einem bestimmten Jahr tatsächlich stattfinden, die zugewiesene Überprüfungspflicht über- oder unterschreiten. Eine alternative Methode, mit der sichergestellt werden sollte, dass diese (über- oder unterdurchschnittlich belasteten) Mitgliedstaaten ihren angemessenen Anteil erfüllen, hat sich als unflexibel erwiesen, weshalb die betreffenden Bestimmungen an die überarbeiteten Bestimmungen der Pariser Vereinbarung angepasst werden müssen.

- (10) Die Mitgliedstaaten dürfen die Überprüfung von Schiffen unter bestimmten Umständen auch aufschieben, sofern die betreffenden Schiffe im nächsten Anlaufhafen oder innerhalb von 15 Tagen überprüft werden; diese Möglichkeit wird so geändert, dass sie von allen Mitgliedstaaten in Anspruch genommen werden kann. Schiffe bestimmter Kategorien, die als stärker risikobehaftet gelten und daher für eine erweiterte Überprüfung in Betracht kommen, müssen ihre geschätzte Ankunftszeit in einem Hafen 72 Stunden vor ihrer Ankunft melden. Nach einigen Jahren ist man jedoch zu dem Schluss gelangt, dass diese Verpflichtung für die Betreiber zu aufwendig ist und keinen Zusatznutzen darstellt, da die erforderlichen Informationen den nationalen Behörden bereits über die THETIS-Datenbank leicht zugänglich sind. Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen der Pariser Vereinbarung die Pflicht zur Mitteilung über die bevorstehende Ankunft abgeschafft, weshalb die Richtlinie 2009/16/EG entsprechend angepasst werden sollte.
- (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 Gesamtreibhausgasemissionen 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.
- (12) Vor diesem Hintergrund sollte das Risikoprofil der Schiffe aktualisiert werden, um Umweltanliegen Rechnung zu tragen, indem der Umweltleistung, auch der CO₂-Intensität, der überprüften Schiffe und umweltbezogenen Mängeln und Festhaltemaßnahmen mehr Bedeutung beigemessen wird.
- (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.
- (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.

- (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.
- (16) Um eine Anwendung der Bestimmungen dieser Richtlinie auf aktuellem Stand zu ermöglichen und zu gewährleisten, dass die Mitgliedstaaten im Rahmen dieser Richtlinie ihren völkerrechtlichen Verpflichtungen nachkommen können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um das Verzeichnis der Übereinkommen im Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/16/EG zu aktualisieren und die im Rahmen der Pariser Vereinbarung angenommene Liste der Verfahren und Leitlinien für die Hafenstaatkontrolle zu ändern. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung²⁷ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (17) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung der Bestimmungen der Richtlinie 2009/16/EG in Bezug auf das Verzeichnis der Übereinkommen in ihrem Anwendungsbereich, die freiwillige Hafenstaatkontrolle für Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von mehr als 24 Metern, die Bedingungen für die Anwendung des Anhangs VII über erweiterte Überprüfungen, die einheitlichen Verfahren und Leitlinien für die Sicherheit und Gefahrenabwehr sowie die Anforderungen an elektronische Zeugnisse zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁸ ausgeübt werden.
- (18) Um in Seegebieten in der Nähe der EU die Qualität der Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle zu steigern, werden alle in Betracht kommenden Mitgliedstaaten aufgefordert, sich der Mittelmeer-Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle anzuschließen.
- (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

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).

²⁷ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

²⁸ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

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.

- (20) Da das Ziel dieser Richtlinie aufgrund des internationalen Charakters des Seeverkehrs von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr aufgrund des Netzwerkeffekts der gemeinsam handelnden Mitgliedstaaten auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (21) Die Richtlinie 2009/16/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Richtlinie 2009/16/EG

Die Richtlinie 2009/16/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 1 werden die folgenden Buchstaben l und m angefügt:
 - „l) Internationales Übereinkommen zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Ballastwasser-Übereinkommen),
 - m) Internationales Übereinkommen von Nairobi über die Beseitigung von Wracks (Nairobi-Übereinkommen).“
 - b) Nummer 3 wird gestrichen.
2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) „Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 24 Metern, Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe, Holzschiffe einfacher Bauart, staatliche Schiffe, die für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden, und Vergnügungsjachten, die nicht dem Handelsverkehr dienen, sind vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgeschlossen.“
 - b) Folgender Absatz 4a wird eingefügt:

„(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.“
3. In Artikel 5 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Überprüfungen von Schiffen der Prioritätsstufe II, die Mitgliedstaaten durchführen, die ihre jährliche Überprüfungspflicht um mehr als 150 % überschritten haben, werden bei der Berechnung der jährlichen Überprüfungspflicht der Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien der Pariser Vereinbarung sind, nicht berücksichtigt.“

4. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

Modalitäten der Erfüllung der Überprüfungspflicht

Ein Mitgliedstaat, der die nach Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a vorgeschriebenen Überprüfungen nicht durchführt hat, kommt seiner Überprüfungspflicht im Sinne der genannten Bestimmung nach, sofern die ausgebliebenen Überprüfungen nicht mehr als 10 % der Gesamtzahl der seine Häfen und Ankerplätze anlaufenden Schiffe der Prioritätsstufe I unabhängig von deren Risikoprofil betreffen.

Ungeachtet des Prozentsatzes der ausgebliebenen Überprüfungen gemäß Unterabsatz 1 räumen die Mitgliedstaaten der Überprüfung von Schiffen, die gemäß der Überprüfungsdatenbank nicht häufig Häfen in der Union anlaufen, Vorrang ein.

Ungeachtet des Prozentsatzes der ausgebliebenen Überprüfungen gemäß Unterabsatz 1 räumen die Mitgliedstaaten in Bezug auf Ankerplätze anlaufende Schiffe der Prioritätsstufe I der Überprüfung von Schiffen mit hohem Risikoprofil, die gemäß den Daten in der Überprüfungsdatenbank nicht häufig Häfen in der Union anlaufen, Vorrang ein.

5. Artikel 7 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Es wird angenommen, dass ein Mitgliedstaat, in dem die Gesamtzahl der Anlaufbewegungen von Schiffen der Prioritätsstufen I und II 150 % des in Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b genannten Anteils an den Überprüfungen unterschreitet, seine jährliche Überprüfungspflicht erfüllt, wenn dieser Mitgliedstaat zwei Drittel der Gesamtzahl der seine Häfen und Ankerplätze anlaufenden Schiffe der Prioritätsstufen I und II überprüft.“

6. Artikel 8 Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

(1) Ein Mitgliedstaat kann unter folgenden Umständen beschließen, die Überprüfung eines Schiffes der Prioritätsstufe I oder II aufzuschieben:

- a) Die Überprüfung kann beim nächsten Anlaufen des Schiffes in demselben Mitgliedstaat erfolgen, sofern das Schiff in der Zwischenzeit keinen anderen Hafen in der Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region anläuft und der Aufschub nicht mehr als 15 Tage beträgt, oder
- b) die Überprüfung kann innerhalb von 15 Tagen in einem anderen Anlaufhafen in der Gemeinschaft oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region erfolgen, sofern sich der Staat, in dem dieser Anlaufhafen liegt, im Voraus zur Durchführung der Überprüfung bereit erklärt hat.

(2) Erfolgt die Überprüfung eines Schiffes der Prioritätsstufe I oder II aus betrieblichen Gründen nicht, wird sie nicht als ausgebliebene Überprüfung gewertet, sofern der Grund für die Nichtdurchführung der Überprüfung in der Überprüfungsdatenbank erfasst wird und die folgenden außergewöhnlichen Umstände vorliegen:

- a) Die Durchführung der Überprüfung würde nach Auffassung der zuständigen Behörde ein Risiko für die Sicherheit der Besichter, des Schiffes oder dessen Besatzung oder für den Hafen bzw. die Meeresumwelt darstellen oder
- b) das Anlaufen des Schiffes erfolgt nur zur Nachtzeit (im Sinne von Artikel 2 Nummer 10). In diesem Fall treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffe, deren Anlaufen regelmäßig zur Nachtzeit erfolgt, angemessen überprüft werden.“

7. Folgender Artikel 8a wird eingefügt:

„Artikel 8a

Höhere Gewalt

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.“

8. Artikel 9 wird gestrichen.

9. In Artikel 10 Absatz 2 wird Folgendes eingefügt:

„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.“

10. Artikel 14 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Eine erweiterte Überprüfung wird von mindestens zwei im Rahmen der Hafenstaatkontrolle tätigen Besichtigern durchgeführt. Der Umfang einer erweiterten Überprüfung einschließlich der zu erfassenden Risikobereiche ist in Anhang VII dargelegt. Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Maßnahmen, um einheitliche Bedingungen für die Anwendung von Anhang VII zu gewährleisten. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 31 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

11. Artikel 14a Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Artikel 11 Buchstabe a und Artikel 14 finden keine Anwendung auf die nach diesem Artikel überprüften Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr.“

12. Artikel 16 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten verweigern jedem Schiff den Zugang zu seinen Häfen und Ankerplätzen, das

- die Flagge eines Staates führt, der auf der Liste der Staaten mit niedriger Leistung aufgeführt ist, die gemäß der Pariser Vereinbarung auf der Grundlage der in der Überprüfungsdatenbank gespeicherten Daten festgelegt und von der Kommission jährlich veröffentlicht wird, und das im Laufe der vorangegangenen 36 Monate

mehr als zweimal in einem Hafen oder an einem Ankerplatz eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde, oder

- die Flagge eines Staates führt, der auf der Liste der Staaten mit hoher oder mittlerer Leistung aufgeführt ist, die gemäß der Pariser Vereinbarung auf der Grundlage der in der Überprüfungsdatenbank gespeicherten Daten festgelegt und von der Kommission jährlich veröffentlicht wird, und das im Laufe der vorangegangenen 24 Monate mehr als zweimal in einem Hafen oder an einem Ankerplatz eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde.

Unterabsatz 1 findet keine Anwendung auf die in Artikel 21 Absatz 6 genannten Fälle.

Die Zugangsverweigerung gilt, sobald das Schiff den Hafen oder Ankerplatz verlassen hat, in bzw. an dem es zum dritten Mal festgehalten wurde und eine Zugangsverweigerung ausgesprochen wurde.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Jedes weitere Festhalten des Schiffes in einem Hafen oder an einem Ankerplatz in der Union führt zu einer Zugangsverweigerung zu allen Häfen und Ankerplätzen in der Union. Diese dritte Zugangsverweigerung kann nach Ablauf von 24 Monaten nach ihrer Verhängung und nur dann aufgehoben werden, wenn

- a) die vorgeschriebenen Zeugnisse und Klassifikationszertifikate des Schiffs von einer oder mehreren nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁹ anerkannten Organisation(en) ausgestellt sind,
- das Schiff von einem Unternehmen mit hoher Leistung gemäß Anhang I Teil I Abschnitt 1 betrieben wird und
- die in Anhang VIII Nummern 3 bis 9 genannten Bedingungen erfüllt sind.

Erfüllt ein Schiff nach Ablauf von 24 Monaten nach der Verhängung der Zugangsverweigerung nicht die in diesem Absatz genannten Kriterien, so wird ihm der Zugang zu allen Häfen und Ankerplätzen in der Union dauerhaft verweigert.“

c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Jegliches weitere Festhalten eines Schiffes, das die Flagge eines Staates führt, der in der im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlichten Liste der Staaten mit mittlerer Leistung oder der Staaten mit niedriger Leistung aufgeführt ist, in einem Hafen oder an einem Ankerplatz in der Union nach der dritten Zugangsverweigerung führt dazu, dass dem Schiff der Zugang zu allen Häfen und Ankerplätzen in der Union dauerhaft verweigert wird.“

d) Folgender Absatz 4a wird eingefügt:

„(4a) Wenn ein Schiff, das die Flagge eines Staates führt, der in der Liste der Staaten mit hoher Leistung aufgeführt ist, nach der dritten oder jeder weiteren Zugangsverweigerung in einem Hafen oder an einem Ankerplatz festgehalten wird und zum Zeitpunkt der ersten darauf folgenden Schnittstelle Schiff/Hafen in einem EU-Hafen die vorgeschriebenen Zeugnisse und Klassifizierungszertifikate des Schiffes von

²⁹ Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11).

einer oder mehreren nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 anerkannten Organisation(en) ausgestellt sind und nachgewiesen wird, dass vor der Ausstellung dieser Zeugnisse und Zertifikate ein Besuch der Klassifikationsgesellschaft an Bord stattgefunden hat, so wird dem Schiff der Zugang zu allen Häfen und Ankerplätzen für einen Zeitraum von 24 Monaten verweigert.

Sind zum Zeitpunkt der ersten Schnittstelle Schiff/Hafen die vorgeschriebenen Zeugnisse und Klassifizierungszertifikate nicht von einer oder mehreren nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 anerkannten Organisation(en) ausgestellt, so wird dem Schiff der Zugang zu allen Häfen und Ankerplätzen dauerhaft verweigert.“

13. Artikel 21 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Mitgliedstaaten stellen durch entsprechende Maßnahmen sicher, dass der Zugang zu allen Häfen oder Ankerplätzen in der Union den in Absatz 1 genannten Schiffen verweigert wird, die

- a) auslaufen, ohne den Bedingungen der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats im Überprüfungshafen nachzukommen, oder
- b) sich weigern, den anwendbaren Vorschriften der Übereinkommen nachzukommen, indem sie die angegebene Reparaturwerft nicht anlaufen.

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

Die Zugangsverweigerung gilt so lange, bis 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.“

14. Artikel 22 Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„(7) 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.

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.“

15. Artikel 24 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Informationen über die tatsächliche Ankunftszeit und die tatsächliche Abfahrtszeit von Schiffen, die ihre Häfen und Ankerplätze anlaufen, zusammen mit einem Identifizierungsmerkmal des betreffenden Hafens innerhalb von drei Stunden nach dem Auslaufen über die in Artikel 3 Buchstabe s der Richtlinie 2002/59/EG genannte Datenbank der Union für die Sicherheit im Seeverkehr (im Folgenden

„SafeSeaNet“) an die Überprüfungsdatenbank übermittelt werden. Haben die Mitgliedstaaten diese Informationen über SafeSeaNet an die Überprüfungsdatenbank übermittelt, sind sie von der Bereitstellung der Daten gemäß Anhang XIV Nummer 1.2 und Nummer 2 Buchstaben a und b der vorliegenden Richtlinie befreit.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Informationen zu den gemäß dieser Richtlinie durchgeführten Überprüfungen an die Überprüfungsdatenbank übermittelt werden, sobald der Überprüfungsbericht fertiggestellt ist bzw. die Festhaltemaßnahme aufgehoben wird.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die an die Überprüfungsdatenbank übermittelten Informationen innerhalb von 72 Stunden für Zwecke der Veröffentlichung validiert werden. Der Überprüfungsbericht wird vor der Übermittlung an die Datenbank von einem im Rahmen der Hafenstaatkontrolle tätigen Besichtiger, der nicht dem Team angehört, das die Überprüfung durchgeführt hat, validiert.“

16. Folgender Artikel 24a wird eingefügt:

„Artikel 24a

Elektronische Zeugnisse

(1) Die Kommission erlässt in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der funktionalen und technischen Spezifikationen für eine harmonisierte Meldeschnittstelle, ein harmonisiertes Validierungsinstrument und einen zentralen Speicher bzw. eine zentrale Datenbank für elektronische Fassungen der in Artikel 13 Absatz 1 genannten und in Anhang IV aufgelisteten Zeugnisse und Unterlagen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 31 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

(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.

(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.

(4) Der betreffende Mitgliedstaat stellt sicher, dass die Datenelemente im Einklang mit den geltenden rechtlichen und technischen Anforderungen übermittelt werden; er bleibt für die Daten, die Gültigkeit der Informationen und der Zeugnisse sowie für die Aktualisierung aller Informationen, die sich nach der Übermittlung an die zentrale Datenbank geändert haben, verantwortlich.“

17. Artikel 25 erhält folgende Fassung:

„Artikel 25

Informationsaustausch und Zusammenarbeit

Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass seine Hafenbehörden oder -stellen und andere relevante Behörden oder Stellen der für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Behörde folgende Angaben, über die sie verfügen, übermitteln:

- a) Informationen über Schiffe, die gemäß den Anforderungen dieser Richtlinie, der Richtlinie 2002/59/EG und der Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁰ sowie gegebenenfalls der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen erforderliche Angaben nicht mitgeteilt haben,
 - b) Informationen über Schiffe, die ohne Einhaltung des Artikels 7 der Richtlinie (EU) 2019/883 über Hafenauffangeinrichtungen ausgelaufen sind,
 - c) Informationen über Schiffe, denen aus Sicherheitsgründen der Zugang zu einem Hafen verweigert wurde oder die eines Hafens verwiesen wurden;
- Informationen über offensichtliche Auffälligkeiten gemäß Artikel 23.“

18. Artikel 30 erhält folgende Fassung:

„Artikel 30

Überwachung der Einhaltung der Vorschriften und der Leistung der Mitgliedstaaten

Um die wirksame Umsetzung dieser Richtlinie sicherzustellen und das Funktionieren des Hafenstaatkontrollsystems der Union insgesamt gemäß Artikel 2 Buchstabe b Ziffer i der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zu überwachen, sammelt die Kommission die erforderlichen Informationen und führt Besuche in den Mitgliedstaaten durch.

Jeder Mitgliedstaat entwickelt für die operativen Teile der Tätigkeiten seiner Verwaltung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle ein Qualitätsmanagementsystem, führt es ein und pflegt es. Das Qualitätsmanagementsystem ist gemäß den international geltenden Qualitätsnormen zu zertifizieren.“

19. Artikel 30a erhält folgende Fassung:

„Artikel 30a

Delegierte Rechtsakte

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 Hafenstaatkontrolle zu ergänzen und/oder zu aktualisieren.“

20. In Artikel 31 wird folgender Text eingefügt:

³⁰ Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 116).

„(4) Änderungen der in Artikel 2 Nummer 1 aufgeführten einschlägigen Instrumente können gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 aus dem Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden.“

21. Artikel 33 erhält folgende Fassung:

„Artikel 33

Durchführungsvorschriften

Wenn die Kommission die in Artikel 2 Absatz 2, Artikel 3 Absatz 4a, Artikel 10 Absätze 3 und 4, Artikel 14 Absatz 4, Artikel 15 Absatz 3, Artikel 18a Absatz 7, Artikel 23 Absatz 5, Artikel 24a Absatz 6 und Artikel 27 genannten Durchführungsbestimmungen gemäß den in Artikel 31 Absatz 2 genannten Verfahren erlässt, achtet sie insbesondere darauf, dass diese Bestimmungen den Fachkenntnissen und Erfahrungen Rechnung tragen, die mit dem Überprüfungssystem in der Union gewonnen wurden, und auf der Expertise der Pariser Vereinbarung aufbauen.“

22. Artikel 35 erhält folgende Fassung:

„Artikel 35

Überprüfung der Umsetzung

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.“

23. Anhang I wird gemäß Anhang I der vorliegenden Richtlinie geändert.
24. Anhang II erhält die Fassung von Anhang II der vorliegenden Richtlinie.
25. Anhang III wird gestrichen.
26. Anhang IV erhält die Fassung von Anhang III der vorliegenden Richtlinie.
27. Anhang V erhält die Fassung von Anhang IV der vorliegenden Richtlinie.
28. Anhang VIII erhält die Fassung von Anhang V der vorliegenden Richtlinie.

Artikel 2

Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum *[OP: bitte Datum einfügen – ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie]* die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 4

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident /// Die Präsidentin

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN AGENTUREN

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle

1.2. Politikbereich(e)

Mobilität und Verkehr – Sicherheit des Seeverkehrs

1.3. Der Vorschlag betrifft

☐ eine neue Maßnahme

☐ eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme³¹

☒ die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme

☐ die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen zu einer anderen/neuen Maßnahme

1.4. Ziel(e)

1.4.1. Allgemeine(s) Ziel(e)

Das allgemeine Ziel der Änderung der Richtlinie 2009/16/EG besteht darin, gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten und Marktverzerrungen zu vermeiden, ein hohes Maß an Sicherheit im Seeverkehr zu gewährleisten und die Verhütung von Meeresverschmutzung sicherzustellen. Die Überarbeitung leistet zudem einen Beitrag zu den Zielen für nachhaltige Entwicklung Nr. 3 („Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern“) und Nr. 14 („Ozeane, Meere und Meeresressourcen im Sinne nachhaltiger Entwicklung erhalten und nachhaltig nutzen“).

1.4.2. Einzelziel(e)

Mit der Überarbeitung werden folgende Einzelziele verfolgt:

Angleichung der EU-Rechtsvorschriften an die neuen internationalen Regeln und Verfahren, sei es auf Ebene der IMO/IAO oder der Pariser Vereinbarung.

Schutz der Fischereifahrzeuge, ihrer Besatzung und der Umwelt.

Stärkere Nutzung digitaler Lösungen.

Gewährleistung einer effizienten und einheitlichen Vorgehensweise bei der Durchführung von Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle.

³¹ Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken dürfte.

Mit dem Vorschlag sollen ein harmonisiertes und hohes Sicherheitsniveau bei der Hafenstaatskontrolle in der gesamten Union gewährleistet und ein digitalisiertes System eingeführt werden, um die Effizienz der Überprüfungen durch eine gezieltere risikoabhängige Auswahl der Schiffe, besser vorbereitete Überprüfungen und den einfacheren und schnelleren Austausch einschlägiger Informationen zu erhöhen. Mit ihm dürfte auch die Bedeutung, die den Umweltaspekten der Hafenstaatskontrolle beigemessen wird, zunehmen.

Durch den Vorschlag soll zudem der Schutz von Fischereifahrzeugen, ihrer Besatzung und der Umwelt verbessert werden, indem die Zahl der Todesfälle und Verletzungen sowie die Menge des auf See verlorenen Bunkeröls verringert werden.

1.4.4. Leistungsindikatoren

Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Fortschritte und Ergebnisse verfolgen lassen.

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Richtlinie in Bezug auf das Einzelziel Nr. 1 wird anhand der von der EMSA durchgeführten horizontalen Analyse und der Diskussionen im Rahmen von Workshops bestimmt.

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Richtlinie in Bezug auf das Einzelziel Nr. 2 wird anhand der Anzahl der Überprüfungen größerer Fischereifahrzeuge (über 24 Meter) und der an die THETIS-Datenbank für die Auswahl der Schiffe und die Überprüfungsberichte übermittelten Berichte sowie anhand der Anzahl der festgestellten Mängel und/oder Festhaltemaßnahmen bei Schiffen dieser Art, die EU-Häfen anlaufen, bestimmt.

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Richtlinie in Bezug auf das Einzelziel Nr. 3 wird durch die in THETIS hochgeladenen Informationen bestimmt. Dies betrifft die Anzahl der elektronischen Zeugnisse, die von den Flaggenstaaten in das Validierungsinstrument und das Zentralregister der EMSA hochgeladen wurden, sowie die Anzahl der Überprüfungen, bei denen elektronische Zeugnisse zum Einsatz kommen.

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Richtlinie in Bezug auf das Einzelziel Nr. 4 wird anhand der Ergebnisse der jährlichen Audits des Qualitätsmanagementsystems, die der Kommission übermittelt werden, der Anzahl der von mehr als einem Besichtiger durchgeführten Überprüfungen, der Anzahl der von einer anderen Person als dem Besichtiger, der die Überprüfung durchführt, validierten Überprüfungsberichte und der Anzahl der Vertragsverletzungsverfahren in den nächsten Jahren bestimmt.

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative

Die EMSA wird Schulungen für Hafenstaatskontrolleure im Hinblick auf große Fischereifahrzeuge mit Schwerpunkt auf den einschlägigen EU-Leitlinien organisieren und die entsprechenden Kurse entwickeln müssen. Die EMSA wird außerdem ein THETIS-Modul für Fischereifahrzeuge und einen gemeinsamen Lehrplan für die Hafenstaatskontrolle von Fischereifahrzeugen entwickeln müssen, das alle einschlägigen Anweisungen und Leitlinien umfasst.

Die EMSA wird Schulungen für Hafenstaatkontrolleure in Bezug auf die Verwendung elektronischer vorgeschriebener Zeugnisse organisieren und ein Validierungsinstrument und ein Register entwickeln müssen.

Die EMSA wird verbesserte Schulungsinstrumente/-kapazitäten für Hafenstaatkontrolleure zu neuen Technologien entwickeln müssen, unter anderem zu erneuerbaren und CO₂-armen Kraftstoffen, die im Hinblick auf das „Fit für 55“-Paket besonders relevant sind, und zur Automatisierung, indem die Online-Schulungsinstrumente der EMSA verbessert und Experten eingestellt werden.

Bis 2025 werden zwei VZÄ benötigt, um die EMSA bei der Entwicklung der Instrumente zu unterstützen.

- 1.5.2. *Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.*

Gründe für Maßnahmen auf europäischer Ebene (ex ante)

Die Maßnahmen der EU im Bereich der Seeverkehrssicherheit gewährleisten eine harmonisierte Anwendung der Sicherheits- und Umweltnormen und verringern etwaige Wettbewerbsvorteile, indem Schiffseignern und/oder Flaggenstaaten, die versuchen könnten, sich einen solchen Vorteil zu verschaffen, indem sie die in den internationalen Übereinkommen festgelegten Regeln und Normen nicht strikt einhalten, keine entsprechenden Anreize geboten werden. Durch die Aufnahme der Verfahren und Instrumente der Pariser Vereinbarung in die europäischen Rechtsvorschriften können diese vor dem Europäischen Gerichtshof eingeklagt werden, wodurch ihre einheitliche Durchsetzung in der Union gewährleistet ist.

Erwarteter Unionsmehrwert (ex post)

Ein Tätigwerden auf EU-Ebene bringt Vorteile, die auf nationaler Ebene oder auf Ebene der IMO oder der Pariser Vereinbarung nicht möglich gewesen wären. Mit den Maßnahmen in diesem Sektor wird in puncto Wirksamkeit, Effizienz und Synergien ein Mehrwert für die EU geschaffen. Die Richtlinie bringt die EU-Rechtsvorschriften mit den IMO-Regelungen in Einklang und führt zu einer harmonisierten Berichterstattung über die Hafenstaatkontrolle. In Bezug auf größere Fischereifahrzeuge zeigt das Beispiel der Pariser Vereinbarung und der Richtlinie, die ja für gewerbliche Transportschiffe gilt, dass diese Frage nur durch harmonisierte Verfahren und gemeinsame Kriterien für die Hafenstaatkontrolle dieser Schiffe gelöst werden kann. Ohne eine Anpassung der Richtlinie würden die Synergieeffekte, die sich aus ihrer Umsetzung ergeben, verloren gehen.

- 1.5.3. *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

Die REFIT-Ex-post-Bewertung und die Eignungsprüfung der Rechtsvorschriften über den Seeverkehr aus dem Jahr 2018 ergaben, dass die Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle einen Mehrwert schafft: Sie kombiniert das Hafenstaatkontrollsystem mit einem Durchsetzungsmechanismus, um so eine ordnungsgemäße und einheitliche Umsetzung in den Mitgliedstaaten zu gewährleisten. Dies hat zu Handlungsdruck und einem Zwang zu kontinuierlichen Verbesserungen geführt, sodass sich die Ressourcenzuteilung für die Hafenstaatkontrolle auf der Ebene der Mitgliedstaaten verbessert hat. Die Bewertung ergab

abschließend, dass die Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle zu den angestrebten Zielen, die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr und die Verhütung von Verschmutzung durch Schiffe zu verbessern und bessere Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord zu gewährleisten, beigetragen hat.

Die EMSA hat durch ihre Mitwirkung das Hafenstaatkontrollsystem der EU auf wichtige Weise unterstützt. In der Bewertung wurde die Bedeutung der THETIS-Datenbank hervorgehoben. Mehr als zwei Drittel der EU-/EWR-Mitgliedstaaten, die Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle durchführen, verwenden bei der Entscheidung über die zu überprüfenden Schiffe ausschließlich THETIS. Die Rolle der EMSA bei der Verwaltung und Aktualisierung von THETIS sowie die von der Agentur für Besichtigter angebotenen Schulungen zur Harmonisierung der die Umsetzung betreffenden Überprüfungen in der gesamten unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region wurden ebenfalls als sehr wichtig erachtet. Ebenso wurde bei der Eignungsprüfung der Rechtsvorschriften über den Seeverkehr auf eine Reihe möglicher Verbesserungen bei der Hafenstaatkontrolle hingewiesen.

Die Ergebnisse der Ex-post-Bewertung schlagen sich in der Folgenabschätzung zu dieser Initiative entsprechend der Zusammenfassung in Anhang 5 nieder.

1.5.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten

Die vorgeschlagene Überarbeitung ist ein zentrales Ergebnis der Mitteilung der Kommission über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität, in der die Vision der EU für das künftige Verkehrssystem dargelegt wird. In der Strategie wurde angekündigt, dass die Kommission plant, 2021 eine umfassende Überprüfung der bestehenden Rechtsvorschriften über die Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten, die Hafenstaatkontrolle und die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr einzuleiten (im Rahmen der Leitinitiative 10 – Verbesserung der Verkehrssicherheit).

Durch die vorgeschlagene Überarbeitung werden Synergien mit anderen Teilen des EU-Rechtsrahmens geschaffen, insbesondere mit der Richtlinie 2009/18/EG über die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatspflichten.

Der Vorschlag ist mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar, erfordert jedoch eine Neuprogrammierung innerhalb der Rubrik 1 in Bezug auf den jährlichen Beitrag an die EMSA (Ausgleich des Haushalts durch eine kompensatorische Kürzung der geplanten Ausgaben innerhalb des CEF-Bereichs Verkehr (02 03 01)). Die Auswirkungen des aktuellen Vorschlags auf den Haushalt werden bereits im Haushalt für den Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 berücksichtigt.

Die Auswirkungen auf den Haushalt, die über den derzeitigen MFR hinausgehen, sollen – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – einen indikativen Überblick geben.

1.5.5. Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung

Die Auswirkungen dieser Initiative auf den Haushalt ergeben sich aus den zusätzlichen Mitteln, die im Rahmen der vorgeschlagenen Richtlinie aufgrund der stärkeren Rolle der EMSA bei der Unterstützung von Hafenstaatkontrollleuten erforderlich werden (d. h. in Bezug auf große Fischereifahrzeuge Organisation von Schulungen und Entwicklung eines THETIS-

Moduls und eines gemeinsamen Lehrplans, in Bezug auf elektronische Zeugnisse Entwicklung eines Validierungsinstruments und eines Registers, und Entwicklung verbesserter Schulungsinstrumente/-kapazitäten zu neuen Technologien, unter anderem zu erneuerbaren und CO₂-armen Kraftstoffen und zur Automatisierung). Dies sind neue Aufgaben für die EMSA, die dauerhaft zu erfüllen sein werden, während die bestehenden Aufgaben weder abnehmen noch teilweise auslaufen werden. Der zusätzliche Personalbedarf kann nicht durch Umschichtungen gedeckt werden, der zusätzliche Mittelbedarf hingegen wird durch Ausgleichszahlungen aus bestehenden Programmen gedeckt, die von der GD MOVE im Rahmen des derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmens verwaltet werden.

Die Aufstockung der Mittel für die EMSA wird durch eine kompensatorische Kürzung der geplanten Ausgaben innerhalb des CEF-Bereichs **Verkehr** (02 03 01) ausgeglichen. Die Auswirkungen des aktuellen Vorschlags auf den Haushalt werden bereits im Haushalt für den Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 berücksichtigt.

Die Auswirkungen auf den Haushalt, die über den derzeitigen MFR hinausgehen, sollen – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – einen indikativen Überblick geben.

1.6. Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative

☐ befristete Laufzeit

- ☐ Vorschlag/Initiative gilt von [TT/MM]JJJJ bis [TT/MM]JJJJ
- ☐ Finanzielle Auswirkungen von JJJJ bis JJJJ

☒ unbefristete Laufzeit

- Umsetzung mit einer Anlaufphase von JJJJ bis JJJJ [entf.],
- anschließend reguläre Umsetzung.

1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)³²

☐ Direkte Mittelverwaltung durch die Kommission über

- ☐ Exekutivagenturen

☐ Geteilte Mittelverwaltung mit Mitgliedstaaten

☒ Indirekte Mittelverwaltung durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

- ☐ internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben),
- ☐ die EIB und den Europäischen Investitionsfonds,
- ☒ Einrichtungen nach den Artikeln 70 und 71,
- ☐ öffentlich-rechtliche Körperschaften,
- ☐ privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern ihnen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden,
- ☐ privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und denen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden,
- ☐ Einrichtungen oder Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der GASP im Rahmen des Titels V EUV betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind.

Bemerkungen

Die vorgeschlagene Richtlinie wird allgemein von den Kommissionsdienststellen verwaltet, die gegebenenfalls von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs unterstützt werden.

Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, die Bestimmungen der Richtlinie innerhalb der jeweiligen Frist umzusetzen.

³²

Erläuterungen zu den Haushaltsvollzugsarten und Verweise auf die Haushaltsordnung finden sich auf der Website BUDGpedia (in englischer Sprache): <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. VERWALTUNGSMAßNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.

Die Kommission ist insgesamt für die Umsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie sowie für die Berichterstattung an das Europäische Parlament und den Rat über deren Umsetzung und Einhaltung durch die Mitgliedstaaten verantwortlich.

Die Kommission verfügt über die Möglichkeit, die Umsetzung der Bestimmungen der Richtlinie in und durch die Mitgliedstaaten nahezu in Echtzeit zu überwachen, da die Ergebnisse der Hafenstaat-Kontrollüberprüfungen innerhalb von 72 Stunden nach der Überprüfung in die Datenbank THETIS hochgeladen werden müssen. Die Kommission und/oder die EMSA können somit die THETIS-Datenbank überwachen, um zu kontrollieren, ob die Überprüfungen wie vorgeschrieben durchgeführt und die Berichte in die Datenbank hochgeladen werden. Diese Indikatoren werden auch bei Überprüfungen an Bord von Fischereifahrzeugen mit einer Länge von mehr als 24 Metern von den Mitgliedstaaten, die diese Überprüfungen durchführen, überwacht.

Die Kommission und/oder die EMSA können die Fortschritte der Mitgliedstaaten faktisch wöchentlich überwachen, und die Mitgliedstaaten wissen, dass sie überwacht werden, wenn eine Maßnahme verbindlich wird. In diesem Fall kann die Kommission rasch Maßnahmen ergreifen, um etwaige Mängel zu beheben, einschließlich zusätzlicher technischer Unterstützung oder Schulungen durch die EMSA oder der Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens durch die Kommission.

Die EMSA führt im Auftrag der Kommission ebenfalls Besuche in den Mitgliedstaaten durch, um die Maßnahmen vor Ort zu überprüfen.

Die Mitgliedstaaten müssen über ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) verfügen, um zu bestätigen, dass ihre Organisation, Strategien, Verfahren, Ressourcen und Dokumentation zur Erreichung ihrer Ziele geeignet sind. Dieses muss zertifiziert und danach alle fünf Jahre einem Audit unterzogen werden. Die Mitgliedstaaten müssen der Kommission und/oder der EMSA die Ergebnisse der von der akkreditierten Stelle durchgeführten Audits mitteilen, damit die Hafenstaatkontrollbehörde ihre QMS-Zertifizierung behält.

Die EMSA wird eine horizontale Analyse durchführen, aus der hervorgeht, wie die Rechtsvorschriften funktionieren und welche Lücken bestehen und wie sie behoben werden können, und der Kommission und den Mitgliedstaaten unter anderem im Rahmen von Workshops darüber Bericht erstatten.

Zehn Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist des Rechtsakts sollten die Kommissionsdienststellen schließlich eine Bewertung durchführen, um zu überprüfen, inwieweit die Ziele der Initiative erreicht wurden.

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

2.2.1. *Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen*

Die Kommission ist insgesamt für die Umsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie sowie für die Berichterstattung an das Europäische Parlament und den Rat über deren Wirksamkeit und Umsetzung verantwortlich. Die Kommission wird bei der Bereitstellung bzw. Entwicklung der

IT-Dienste und -Instrumente, die im Rahmen der Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung erforderlich sind, gegebenenfalls von der EMSA unterstützt. Die Mitgliedstaaten müssen die Richtlinie innerhalb der in der Richtlinie genannten Frist in nationales Recht umsetzen. Durchsetzungsmaßnahmen werden im Rahmen der Hafenstaatkontrollen durchgeführt.

2.2.2. *Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle*

Die Kommission ist insgesamt für die Umsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie sowie für die Berichterstattung an das Europäische Parlament und den Rat über deren Umsetzung und Einhaltung durch die Mitgliedstaaten verantwortlich, während die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs für die Durchführung ihrer Tätigkeit und die Umsetzung ihres internen Kontrollrahmens verantwortlich ist. Es wird erforderlich sein, IT-Instrumente und -Module zu entwickeln sowie Schulungen für die Hafenstaatkontrolleure anzubieten, und die Mitgliedstaaten werden die Rechtsvorschriften durchsetzen müssen.

Die EMSA ist am besten in der Lage, Aufgaben im Zusammenhang mit der Berichterstattung und der Prüfung der Einhaltung der Vorschriften durchzuführen, da es sich dabei um technische Arbeiten handelt, die ein hohes Fachwissen im Bereich der Datenverwaltung sowie ein gründliches Verständnis komplexer technischer Fragen im Zusammenhang mit elektronischen Zeugnissen und Schulungen erfordern.

Die Mitgliedstaaten sind am besten in der Lage, die vorgeschlagene Richtlinie durchzusetzen, insbesondere indem sie die Hafenstaatkontrolle weiterhin in harmonisierter Weise durchsetzen.

Die GD MOVE wird die erforderlichen Kontrollen im Einklang mit der 2017 angenommenen Überwachungsstrategie für die Beziehungen der GD zu den dezentralen Agenturen und Gemeinsamen Unternehmen durchführen. Im Rahmen dieser Strategie überwacht die GD MOVE Leistungsindikatoren für die Ausführung des Haushaltsplans, die Audit-Empfehlungen und administrative Angelegenheiten. Die Agentur legt halbjährlich einen Bericht vor. Die Kontrollen im Zusammenhang mit der Überwachung der Agentur sowie der damit verbundenen Finanzverwaltung und Haushaltsführung stehen im Einklang mit der 2022 erneuerten Kontrollstrategie der GD MOVE.

Die der EMSA zur Verfügung gestellten zusätzlichen Ressourcen unterliegen dem internen Kontroll- und Risikomanagementsystem der EMSA, das an die einschlägigen internationalen Standards angeglichen ist und spezifische Kontrollen umfasst, um Interessenkonflikte zu vermeiden und den Schutz von Hinweisgebern zu gewährleisten.

2.2.3. *Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)*

Im Rahmen der vorgeschlagenen Richtlinie werden zusätzliche Finanzmittel ausschließlich für die EMSA bereitgestellt, die für die Entwicklung von IT-Instrumenten und -Modulen sowie für Schulungen für die nationalen Hafenstaatkontrolleure zuständig sein wird.

Die EMSA trägt die volle Verantwortung für die Ausführung ihres Haushaltsplans, während die GD MOVE für die regelmäßige Zahlung der von der Haushaltsbehörde festgelegten Beiträge verantwortlich ist. Das erwartete Ausmaß des Fehlerrisikos bei Zahlung und beim Abschluss ist ähnlich wie bei den der Agentur gewährten Haushaltszuschüssen.

Die zusätzlichen Aufgaben, die sich aus der vorgeschlagenen Überarbeitung ergeben, dürften keine besonderen zusätzlichen Kontrollen nach sich ziehen. Daher dürften die Kontrollkosten für die GD MOVE (gemessen an der Höhe der verwalteten Mittel) stabil bleiben.

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen, z. B. im Rahmen der Betrugsbekämpfungsstrategie, bereits bestehen oder angedacht sind.

Die vorgeschlagene Richtlinie enthält mehrere Bestimmungen, die speziell auf die Verhinderung von Betrug und Unregelmäßigkeiten abzielen. Die Mitgliedstaaten müssen über ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) verfügen, um zu bestätigen, dass ihre Organisation, Strategien, Verfahren, Ressourcen und Dokumentation zur Erreichung ihrer Ziele geeignet sind. Dieses muss zertifiziert und danach alle fünf Jahre einem Audit unterzogen werden. Die Mitgliedstaaten müssen der Kommission und/oder der EMSA die Ergebnisse der von der akkreditierten Stelle durchgeführten Audits mitteilen, damit die Hafenstaatkontrollbehörde ihre QMS-Zertifizierung behält. Ferner sieht die Richtlinie vor, dass alle Überprüfungsberichte im Rahmen von Hafenstaatkontrollen vor ihrer Übermittlung an die Datenbank von einer Person (entweder einem anderen Hafenstaat-Besichtiger oder einem Aufsichtsbeamten) validiert werden, die nicht der Besichtiger ist, der die Überprüfung durchgeführt hat.

Im Einklang mit dem Ansatz der Kommission wendet die EMSA die Betrugsbekämpfungsgrundsätze für dezentrale EU-Agenturen an. Im März 2021 nahm die Agentur eine aktualisierte Betrugsbekämpfungsstrategie an, die auf der Verfahrensweise und den Leitlinien des OLAF für Strategien zur Betrugsbekämpfung und auf der Strategie zur Betrugsbekämpfung der GD MOVE beruht. Diese bietet einen Rahmen, der Fragen der Prävention und Aufdeckung von Betrug sowie die Bedingungen für Untersuchungen von Betrugsfällen auf Agenturebene regelt. Die EMSA passt ihre Strategien und Maßnahmen kontinuierlich an und verbessert sie, um ein Höchstmaß an Integrität der EMSA-Bediensteten zu fördern, eine wirksame Prävention und Erkennung von Betrugsrisiken zu unterstützen und geeignete Verfahren für die Meldung und Handhabung möglicher Betrugsfälle und ihrer Ergebnisse festzulegen. Darüber hinaus verabschiedete die EMSA im Jahr 2015 ihre Strategie zur Vermeidung von Interessenkonflikten für den Verwaltungsrat.

EMSA arbeitet mit den Kommissionsdienststellen in Fragen der Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten zusammen. Die Kommission wird dafür sorgen, dass diese Zusammenarbeit fortgesetzt und verstärkt wird.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

- Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM ³³	von EFTA-Ländern ³⁴	von Kandidatenländern und potenziellen	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen

³³ GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

³⁴ EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

				Kandidaten ländern ³⁵		
1	02 10 02	NGM	JA	NEIN	NEIN	NEIN

- Neu zu schaffende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien

Rubrik des Mehrjährig en Finanzrahm ens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM	von EFTA- Ländern	von Kandidaten ländern und potenzielle n Kandidaten ländern	von anderen Drittländ ern	andere zweckgebundene Einnahmen
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEI N	JA/NEIN	JA/NEI N	JA/NEIN

³⁵ Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidatenländer des Westbalkans.

3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Ausgaben

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	1	Binnenmarkt, Innovation und Digitales
--	---	---------------------------------------

Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA)			Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028-2034	INSGESAMT
Titel 1:	Verpflichtungen	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Zahlungen	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Titel 2:	Verpflichtungen	(1a)					
	Zahlungen	(2a)					
Titel 3:	Verpflichtungen	(3a)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
	Zahlungen	(3b)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
Mittel INSGESAMT für die EMSA	Verpflichtungen	=1+1a +3a	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Zahlungen	=2+2a +3b	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

Die Auswirkungen auf den Haushalt, die über den derzeitigen MFR hinausgehen, sollen – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – einen indikativen Überblick geben.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	7	„Verwaltungsausgaben“
--	----------	-----------------------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe Punkt 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.			INSGESAMT
GD: <.....>									
• Personalausgaben									
• Sonstige Verwaltungsausgaben									
GD <.....> INSGESAMT	Mittel								

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028-2034	INSGESAMT
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Zahlungen	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

Die Auswirkungen auf den Haushalt, die über den derzeitigen MFR hinausgehen, sollen – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – einen indikativen Überblick geben.

3.2.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Mittel der EMSA

- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

Beträge in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse angeben			Jahr N		Jahr N+1		Jahr N+2		Jahr N+3		Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe Punkt 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.						INSGESAMT	
	ERGEBNISSE																	
	↓	Art ³⁶	Durch schnitt skoste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Gesam tzahl
EINZELZIEL Nr. 1 ³⁷ ...																		
- Ergebnis																		
- Ergebnis																		
- Ergebnis																		
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1																		
EINZELZIEL Nr. 2 ...																		
- Ergebnis																		
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 2																		
GESAMTKOSTEN																		

Gegebenenfalls stellen die Beträge die Summe aus dem Unionsbeitrag zur Agentur und den übrigen Einnahmen der Agentur (Gebühren und Entgelte) dar.

³⁶ Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer).

³⁷ Wie unter 1.4.2. („Einzelziel(e) ...“) beschrieben.

3.2.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Humanressourcen der EMSA

3.2.3.1. Übersicht

- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

In Mio. EUR (3 Dezimalstellen). Gegebenenfalls stellen die Beträge die Summe aus dem Unionsbeitrag zur Agentur und den übrigen Einnahmen der Agentur (Gebühren und Entgelte) dar.

	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028-2034	INSGESA MT
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	---------------

Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe A ST)					
Vertragsbedienstete					
Abgeordnete nationale Sachverständige					

INSGESAMT	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Die Auswirkungen auf den Haushalt, die über den derzeitigen MFR hinausgehen, sollen – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – einen indikativen Überblick geben.

Personalbedarf (VZÄ):

	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028-2034	INSGESA MT
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	---------------

Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AD)	2	2	2	2	2
Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe A ST)					
Vertragsbedienstete					
Abgeordnete nationale Sachverständige					

INSGESAMT	2	2	2	2	2
------------------	----------	----------	----------	----------	----------

Die Auswirkungen auf den Haushalt, die über den derzeitigen MFR hinausgehen, sollen – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – einen indikativen Überblick geben.

Die EMSA wird mit der Vorbereitung der Einstellungen beginnen, sobald der Vorschlag angenommen ist. Bei der Schätzung der Kosten wird davon ausgegangen, dass die beiden VZÄ zum 1. Juli 2025 eingestellt werden. Daher werden im ersten Jahr nur 50 % der Personalkosten benötigt.

3.2.3.2. Geschätzter Personalbedarf bei der übergeordneten GD

- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative wird folgendes Personal benötigt:

Schätzung in ganzzahligen Werten (oder mit höchstens einer Dezimalstelle)

		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe Punkt 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.	
• Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)							
20 01 02 01 und 20 01 02 02 (in den zentralen Dienststellen und in den Vertretungen der Kommission)							
20 01 02 03 (in den Delegationen)							
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)							
10 01 05 01 (Direkte Forschung)							
• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten – VZÄ)³⁸							
20 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation)							
20 02 03 (VB, ÖB, ANS, LAK und JFD in den Delegationen).							
Haushalts linie(n) (bitte angeben) ³⁹	- in den zentralen Dienststellen ⁴⁰						
	- in den Delegationen						
01 01 01 02 (VB, ANS und LAK der indirekten Forschung)							
10 01 05 02 (VB, ANS und LAK der direkten Forschung)							
Sonstige Haushaltslinien (bitte							

³⁸ VB = Vertragsbedienstete, ÖB = örtliche Bedienstete, ANS = abgeordnete nationale Sachverständige, LAK = Leiharbeitskräfte, JFD = Juniorfachkräfte in Delegationen.

³⁹ Teilobergrenze für aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

⁴⁰ Hauptsächlich für die Fonds der EU-Kohäsionspolitik, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFAF).

angeben)							
INSGESAMT							

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Bedienstete auf Zeit	
Externes Personal	

Einzelheiten der Kostenberechnung für die Vollzeitäquivalente sind im Anhang V in Abschnitt 3 anzugeben.

3.2.4. Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen

- ☒ Der Vorschlag/Die Initiative ist mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar.
- ☒ Der Vorschlag/Die Initiative erfordert eine Neuprogrammierung der betreffenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens.

Die der EMSA übertragenen Aufgaben erfordern eine Neuprogrammierung der Haushaltslinie für den jährlichen Beitrag an die Agentur (02 10 02) im Rahmen des derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmens. Die Aufstockung der Mittel für die EMSA wird durch eine kompensatorische Kürzung der geplanten Ausgaben innerhalb des CEF-Bereichs **Verkehr** (02 03 01) im Rahmen des derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmens ausgeglichen. Die Auswirkungen auf den Haushalt, die über den derzeitigen MFR hinausgehen, sollen – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – einen indikativen Überblick geben.

- ☐ Der Vorschlag/Die Initiative erfordert eine Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder eine Revision des Mehrjährigen Finanzrahmens.⁴¹

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien sowie der entsprechenden Beträge.

3.2.5. Finanzierungsbeteiligung Dritter

- Der Vorschlag/Die Initiative sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- Der Vorschlag/Die Initiative sieht folgende Kofinanzierung vor:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe Punkt 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.			Insgesamt
Kofinanzierende Einrichtung								
Kofinanzierung INSGESAMT								

⁴¹ Siehe Artikel 12 und 13 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 2093/2020 des Rates vom 17. Dezember 2020 zur Festlegung des Mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2021–2027.

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- ☒ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- ☐ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar:
 - ☐ auf die Eigenmittel
 - ☐ auf die übrigen Einnahmen

Bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugewiesen sind: ☐

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative ⁴²						
		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe Punkt 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.		
Artikel								

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) an.

--

Bitte geben Sie an, wie die Auswirkungen auf die Einnahmen berechnet werden.

--

⁴² Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 1.6.2023
COM(2023) 271 final

ANNEXES 1 to 5

ANHÄNGE

des

Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates

zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle

{SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final} - {SWD(2023) 149 final}

ANHANG I

„I. Risikoprofil eines Schiffes

Das Risikoprofil eines Schiffes wird anhand einer Kombination von allgemeinen, historischen und Umweltparametern festgelegt.

1. Allgemeine Parameter

- (a) Schiffstyp
Fahrgastschiffe, Tankschiffe für Öl, Gas und Chemieprodukte sowie Massengutschiffe gelten als stärker risikobehaftet.
- (b) Alter des Schiffes
Mehr als 12 Jahre alte Schiffe gelten als stärker risikobehaftet.
- (c) Leistung des Flaggenstaats
 - i) Schiffe, die unter der Flagge eines Staates mit hoher Festhaltequote in der Gemeinschaft und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region fahren, gelten als stärker risikobehaftet.
 - ii) Schiffe, die unter der Flagge eines Staates mit niedriger Festhaltequote in der Gemeinschaft und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region fahren, gelten als weniger risikobehaftet.
 - iii) Schiffe, die unter der Flagge eines Staates fahren, der alle in Artikel 2 Absatz 1 aufgeführten verbindlichen IMO-Instrumente ratifiziert hat, gelten als weniger risikobehaftet. Wenn die in Artikel 10 Absatz 3 genannten Maßnahmen erlassen werden, muss der Flaggenstaat eines solchen Schiffes nachweisen, dass der Code für die Anwendung der verbindlichen IMO-Instrumente eingehalten wurde.
 - iv) Schiffe, die unter der Flagge eines Staates fahren, der elektronische Fassungen der vorgeschriebenen Zeugnisse gemäß Anhang IV Nummern 1-XX vorgelegt hat.
- (d) Anerkannte Organisationen
 - i) Schiffe, für die Zeugnisse von anerkannten Organisationen ausgestellt wurden, deren Leistung in Bezug auf die Festhaltequote in der Gemeinschaft und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region niedrig oder sehr niedrig ist, gelten als stärker risikobehaftet.
 - ii) Schiffe, für die Zeugnisse von anerkannten Organisationen ausgestellt wurden, deren Leistung in Bezug auf die Festhaltequote in der Gemeinschaft und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region hoch ist, gelten als weniger risikobehaftet.
 - iii) Schiffe, deren Zeugnisse von Organisationen ausgestellt wurden, die nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 anerkannt sind.
- (e) Leistung des Unternehmens
 - i) Schiffe eines Unternehmens mit niedriger oder sehr niedriger Leistung, die sich an der Mängel- und Festhaltequote in der Gemeinschaft und der unter die

Pariser Vereinbarung fallenden Region ablesen lässt, gelten als stärker risikobehaftet.

- ii) Schiffe eines Unternehmens mit hoher Leistung, die sich an der Mängel- und Festhaltequote in der Gemeinschaft und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region ablesen lässt, gelten als weniger risikobehaftet.

(f) Historische Parameter

- i) Schiffe, die mehr als einmal festgehalten wurden, gelten als stärker risikobehaftet.
- ii) Schiffe, die bei Überprüfungen in dem in Anhang II genannten Zeitraum eine geringere Anzahl an Mängeln aufwiesen als die in Anhang II aufgeführte, gelten als weniger risikobehaftet.
- iii) Schiffe, die in dem in Anhang II genannten Zeitraum nicht festgehalten wurden, gelten als weniger risikobehaftet.

Die Risikoparameter werden unter Verwendung einer Gewichtung, die die relative Auswirkung jedes Parameters auf das Gesamtrisiko des Schiffes widerspiegelt, miteinander kombiniert, um folgende Schiffsrisikoprofile festzulegen:

- hohes Risiko,
- Standardrisiko,
- niedriges Risiko.

Bei der Festlegung dieser Risikoprofile wird den Parametern für den Schiffstyp, die Leistung des Flaggenstaats, die Leistung der anerkannten Organisationen und die Leistung des Unternehmens stärkeres Augenmerk gewidmet.

(g) Umweltparameter

- i) Schiffe mit einem CO₂-Intensitätsindikator der Klassen D und E gelten als stärker risikobehaftet.
- ii) Schiffe, die bei Überprüfungen in dem in Anhang II genannten Zeitraum eine geringere Anzahl an Mängeln im Zusammenhang mit MARPOL, AFS, dem Ballastwasser-Übereinkommen, CLC 92, dem Bunkeröl-Übereinkommen und dem Nairobi-Übereinkommen aufwiesen als die in Anhang II aufgeführte, gelten als weniger risikobehaftet.“

ANHANG II

„ERMITTLUNG DES RISIKOPROFILS EINES SCHIFFES

(gemäß Artikel 10 Absatz 2)

				Profil			
				Schiff mit hohem Risiko (SHR)		Schiff mit Standardrisiko (SSR)	Schiff mit niedrigem Risiko (SNR)
Allgemeine Parameter				Kriterien	Gewichtung (Punkte)	Kriterien	Kriterien
1	Schiffstyp			Chemikalien-tank-schiff Gastankschiff Öltankschiff Massengut-schiff Fahrgastschiff	1	weder hohes noch niedriges Risiko	Alle Typen
2	Alter des Schiffes			Alle Typen > 12 Jahre	1		Jedes Alter
3a	Flagge	Niedrige Leistung			2		Hohe Leistung
3b		Alle in Artikel 2 aufgeführten IMO-Instrumente ratifiziert		-	-		Ja
3c		Elektronisches Zeugnis		Vorgeschriebene Zeugnisse werden digital an das Informationssystem übermittelt.			
4a	Anerkannte Organisationen	Leistung	H	-	-		Hoch
			M	-	-		-
			L	Niedrig	1		-
			VL	Sehr niedrig			-
4b		EU-anerkannt		-	-		Ja
5	Unternehmen	Leistung	H	-	-		Hoch
			M	-	-		-
			L	Niedrig	2		-
			VL	Sehr niedrig			-
Historische Parameter							
6	Anzahl der Mängel, die bei jeder Überprüfung in den vorangegangenen 36 Monaten festgestellt wurden	Mängel	> 6 bei einer der Überprüfungen	-		≤ 5 bei jeder einzelnen Überprüfung (und mindestens einer Überprüfung in den vorangegangenen 36 Monaten)	

7	Anzahl der Festhaltemaßnahmen in den vorangegangenen 36 Monaten	Festhaltemaßnahmen	≥ 2 Festhaltemaßnahmen	1	Keine Festhaltemaßnahme
Umweltparameter					
8	CO ₂ -Intensitätsindikator (CII)	Einstufung	D-E	1	
9	Anzahl der bei jeder einzelnen Überprüfung in den vorangegangenen 36 Monaten festgestellten Mängel im Zusammenhang mit MARPOL, AFS, dem Ballastwasser-Übereinkommen, CLC 92, dem Bunkeröl-Übereinkommen und dem Nairobi-Übereinkommen	Mängel	>3 bei einer der Überprüfungen	1	

SHR sind Schiffe, die bei den Kriterien einen Gesamtwert von 5 Gewichtungspunkten oder mehr erreichen. SNR sind Schiffe, die bei allen Kriterien den Parameter für ein niedriges Risiko erfüllen.

SSR sind Schiffe, die weder SHR noch SNR sind.“

ANHANG III

„ANHANG IV

VERZEICHNIS DER ZEUGNISSE UND UNTERLAGEN

(gemäß Artikel 13 Absatz 1)

Teil A Verzeichnis der Zeugnisse und Unterlagen, die, soweit anwendbar, während der Überprüfung gemäß Absatz 2.2.3 überprüft werden sollten:

1. Internationaler Schiffsmessbrief (International Tonnage Certificate);
2. Berichte früherer Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatskontrolle;
3. Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
4. Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
5. Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
6. Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
7. Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
8. Ausnahmezeugnis für Frachtschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
9. Schiffsbesatzungszeugnis (SOLAS 1974, Regel V/14.2);
10. Internationales Freibord-Zeugnis (1966) (LLC 66/88, Artikel 16 Absatz 1);
11. Internationales Freibord-Ausnahmezeugnis (LLC 66/88, Artikel 16 Absatz 2);
12. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung (MARPOL, Anlage I, Regel 7.1);
13. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut (NLS) (MARPOL, Anlage II Regel 9.1);
14. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser (ISPPC) (MARPOL, Anlage IV, Regel 5.1; MEPC.1/Rundschreiben 408);
15. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe (MARPOL, Anlage VI, Regel 6.1);
16. Internationales Zeugnis über die Energieeffizienz (MARPOL, Anlage VI, Regel 6);
17. Internationales Zeugnis über die Ballastwasser-Behandlung (IBWMC) (BWMC, Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a und Regel E-2);
18. Internationales Zeugnis über ein Bewuchsschutzsystem (IAFS) (AFS 2001, Anlage 4, Regel 2);
19. Erklärung über ein Bewuchsschutzsystem (AFS 2001, Anlage 4, Regel 5);
20. Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes (ISSC) oder Vorläufiges internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes (ISPS-Code, Teil A/19 und Anhänge);
21. Zeugnisse für Kapitäne, Offiziere und Schiffsleute nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen, Artikel VI, Regel I/2; STCW-Code, Abschnitt A-I/2);

22. Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften oder Ausfertigung des Vorläufigen Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften gemäß dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes und Verhütung der Meeresverschmutzung (SOLAS, Regel IX/4.2; ISM-Code, Punkte 13 und 14);
23. Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen oder Vorläufiges Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen gemäß dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes und Verhütung der Meeresverschmutzung (SMC) (SOLAS 1974, Regel IX/4.3; ISM-Code, Punkte 13 und 14);
24. Internationales Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut bzw. Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (IGC-Code, Regel 1.5.4 bzw. GC-Code, Regel 1.6);
25. Internationales Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut bzw. Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (IBC-Code, Regel 1.45.4 bzw. BCH-Code, Regel 1.6.3);
26. INF-Eignungszeugnis (Internationaler Code für die sichere Beförderung von verpackten bestrahlten Kernbrennstoffen, Plutonium und hochradioaktiven Abfällen mit Seeschiffen) (SOLAS, Regel VII/16 bzw. INF-Code, Regel 1.3);
26. INF-Eignungszeugnis (Internationaler Code für die sichere Beförderung von verpackten bestrahlten Kernbrennstoffen, Plutonium und hochradioaktiven Abfällen mit Seeschiffen) (SOLAS, Regel VII/16 bzw. INF-Code, Regel 1.3);
27. Bescheinigung über eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit im Hinblick auf die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (CLC 69/92, Artikel VII Absatz 2);
28. Bescheinigung über eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit im Hinblick auf die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung von 2001 (Bunkeröl-Übereinkommen 2001, Artikel 7 Absatz 2);
29. Bescheinigung über eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit im Hinblick auf die Haftung für die Beseitigung von Wracks (Wrackbeseitigungsübereinkommen, Artikel 12);
30. Sicherheitszeugnis für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und Erlaubnis zum Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (SOLAS 1974, Regel X/3.2; HSC-Code 94/00, Regeln 1.8.1 und 1.9);
31. Bescheinigung über die Einhaltung der besonderen Anforderungen an Schiffe, die gefährliche Güter befördern (SOLAS 1974, Regel II-2/19.4);
32. Genehmigung zur Beförderung von Getreide und Handbuch für Getreideladung (SOLAS 1974, Regel VI/9; Internationaler Code für die sichere Beförderung von Schüttgetreide, Abschnitt 3);
33. Zustandsbewertungsschema (CAS), Konformitätserklärung, CAS-Abschlussbericht und -Prüfprotokoll (MARPOL, Anlage I, Regeln 20 und 21; Entschließung MEPC.94(46), geändert durch die Entschließungen MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) und MEPC.236(65);
34. Lückenlose Stammdatendokumentation (SOLAS 1974, Regel XI-1/5);
35. Öltagebuch, Teile I und II (MARPOL, Anlage I, Regel 17 und 36);

36. Ladungstagebuch (MARPOL, Anlage II, Regel 15);
37. Mülltagebuch, Teile I und II (MARPOL, Anlage V, Regel 10.3); (MARPOL, Anlage V, Regel 10);
38. Müllbehandlungsplan (MARPOL, Anlage V, Regel 10; Entschließung MEPC.220(63));
39. Bordbuch und Aufzeichnungen der Stufe und des Ein-/Aus-Status von Schiffsdieselmotoren (MARPOL, Anlage VI, Regel 13.5.3);
40. Bordbuch der Brennstoffumstellung (MARPOL, Anlage VI, Regel 14.6);
41. Tagebuch über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen (MARPOL, Anlage VI, Regel 12.6);
42. Ballastwasser-Tagebuch (BWRB) (BWMC, Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b und Regel B-2);
43. Fest eingebaute Gas-Feuerlöschsysteme – Ausnahmezeugnis für Laderäume und Liste der Ladungen (SOLAS 1974, Regel II-2/10.7.1.4);
44. Gefahrgutmanifest oder Gefahrgutstauplan (SOLAS 1974, Regeln VII/4 und VII/7-2; (MARPOL, Anlage III, Regel 54);
45. Für Öltankschiffe: Aufzeichnungen des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Einleiten von Öl betreffend die letzte Ballastfahrt (MARPOL, Anlage I, Regel 31.2);
46. Plan für die Zusammenarbeit mit Such- und Rettungsdiensten für Fahrgastschiffe, die auf festen Routen verkehren (SOLAS 1974, Regel V/7.3);
47. Für Fahrgastschiffe: Zusammenstellung der Betriebsbeschränkungen (SOLAS 1974, Regel V/30.2);
48. Seekarten und nautische Veröffentlichungen (SOLAS 1974, Regeln V/19.2.1.4 und V/27);
49. Aufzeichnungen über Ruhezeiten und Übersicht über die Arbeitsorganisation an Bord (STCW-Code, Abschnitte A-VIII/1.5 und A-VIII/1.7; IAO-Übereinkommen Nr. 180, Artikel 5.7 und Artikel 8.1; MLC 2006, Standard A.2.3.10 und A.2.3.12);
50. Belege für die Eignung zum Betrieb mit unbesetzten Maschinenräumen (SOLAS 1974, Regel II-I/46.3);
51. Bescheinigungen gemäß der Richtlinie 2009/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen;
52. Bescheinigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See;
53. Bescheinigung über das Gefahrstoffinventar bzw. Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates;
54. Konformitätsbescheinigung gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG.

Teil B Verzeichnis der sonstigen Zeugnisse und Unterlagen, die, soweit anwendbar, an Bord mitgeführt werden müssen:

1. Konstruktionszeichnungen (SOLAS, Regel II-1/3-7);
2. Schiffbauakte (SOLAS, Regel II-1/3-10);
3. Nachweise und Informationen zu den Manövriereigenschaften (SOLAS, Regel II-1/28);
4. Stabilitätsunterlagen (SOLAS, Regel II-1/5 und II-1/5-1; LLC 66/88, Regel 10);
5. Unterteilungs- und Stabilitätsunterlagen (MARPOL, Anlage I, Regel 28);
6. Lecksicherungspläne und -merkbblätter (SOLAS, Regel II-1/19; MSC.1/Rundschreiben 1245)
7. Handbuch über den Zugang zu den schiffbaulichen Verbänden (SOLAS, Regel II-1/3-6);
8. Berichtsdatei über verschärfte Besichtigungen (von Massengutschiffen oder Öltankschiffen) (SOLAS, Regel XI-1/2; ESP-Code 2011, Anhang A Teile A und B und Anhang B Teile A und B, jeweils Absätze 6.2 und 6.3);
9. Ladungssicherungshandbuch (SOLAS, Regeln VI/5.6 und VII/5; MSC.1/Rundschreiben 1353/Rev.1);
10. Unterlagen für Massengutschiffe (SOLAS, Regeln VI/7.2 und XII/8; BLU-Code);
11. Lade- und Entladeplan für Massengüter (SOLAS, Regel VI/7.3);
12. Angaben zur Ladung (SOLAS, Regeln VI/2 und XII/10; MSC/Rundschreiben 663);
13. Brandschutzplan/-handbuch (SOLAS, Regeln II-2/15.2.4 und II-2/15.3.2);
14. Brandsicherheits-Betriebshandbuch (SOLAS, Regel II-2/16.2);
15. Brandsicherheits-Ausbildungshandbuch (SOLAS, Regel II-2/15.2.3);
16. Ausbildungshandbuch (SOLAS, Regel III/35);
17. Aufzeichnungen über Ausbildung, Übungen und Instandhaltung an Bord (SOLAS, Regeln II-2/15.2.2.5, III/19.3, III/19.5, III/20.6 und III/20.7);
18. Schiffsspezifische Pläne und Verfahren für die Bergung von Personen aus dem Wasser (SOLAS; Regel, III/17-1; MSC.346(91); MSC.1/Rundschreiben 1447);
19. Entscheidungshilfesystem für Kapitäne von Fahrgastschiffen (SOLAS, Regel III/29);
20. Internationales Signaltuch und Ausgabe von Band III des IAMSAR-Handbuchs (SOLAS, Regel V/21);
21. Aufzeichnungen über Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Schiffsführung (SOLAS, Regeln V/26 und V/28.1);
22. Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff und zugehörige Aufzeichnungen (SOLAS, Regel XI-2/9; ISPS-Code, Teil A Abschnitte 9 und 10);
23. Internationales Motorenzeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung (EIAPPC) (NO_x-Vorschrift 2008, Regel 2.1.1.1);
24. Technische EEDI-Akte (MARPOL, Anlage VI, Regel 20);
25. Technische NO_x-Akte (NO_x-Vorschrift 2008, Regel 2.3.4);

26. Protokollbuch der Motorparameter (NO_x-Vorschrift, Regel 2.3.7);
27. Zulassungsbescheinigung für Verbrennungsanlagen (MARPOL, Anlage VI, Regel 16.6);
28. Betriebshandbuch des Herstellers für Verbrennungsanlagen (MARPOL, Anlage VI, Regel 16.7);
29. Verfahrensbeschreibung über die Brennstoffumstellung (MARPOL, Anlage VI, Regel 14.6);
30. Bunkerlieferbescheinigung und typische Probe (MARPOL, Anlage VI, Regeln 18.6 und 18.8.1);
31. Bordeigener Notfallplan für Ölverschmutzungen (MARPOL, Anlage I, Regel 37.1; EntschlieÙung MEPC.54(32), geändert durch EntschlieÙung MEPC.86(44));
32. Bordeigener Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe (MARPOL, Anlage II, Regel 17);
33. Plan für das Energieeffizienz-Management des Schiffes (MARPOL, Anlage VI, Regel 22; MEPC.1/Rundschreiben 795);
34. Plan für Umpumpvorgänge und Aufzeichnungen über Umpumpvorgänge (MARPOL, Anlage I, Regel 41);
35. Handbuch über Verfahren und Vorkehrungen (Chemikalentankschiffe) (MARPOL, Anlage II, Regel 14.1; EntschlieÙung MEPC.18(22), geändert durch EntschlieÙung MEPC.62(35));
36. Plan für den Umgang mit flüchtigen organischen Verbindungen (MARPOL, Anlage VI, Regel 15.6);
37. Ballastwasser-Behandlungsplan (BWMP) (BWMC, Regel B-1; EntschlieÙung MEPC.127(53));
38. LRIT-Konformitätsprüfungsbericht (Fernidentifizierung und -verfolgung) (SOLAS, Regel V/19-1.6; MSC.1/Rundschreiben 1307);
39. Abschrift des von der Prüfeinrichtung ausgestellten Prüfzeugnisses mit dem Datum der erfolgreichen Prüfung und den der Prüfung des Schiffsdatenschreibers zugrunde liegenden Leistungsanforderungen (SOLAS, Regel V/18.8);
40. AIS-Prüfbericht (automatisches Schiffsidentifizierungssystem) (SOLAS, Regel V/18.9; MSC.1/Rundschreiben 1252);
41. Lärmschutzbericht (SOLAS, Regel II-1/3-12);
42. Betriebshandbuch für das Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl (ODMC) (MARPOL, Anlage I, Regel 31; EntschlieÙung A.496(XII); EntschlieÙung A.586(14), geändert durch EntschlieÙung MEPC.24(22); EntschlieÙung MEPC.108(49), geändert durch EntschlieÙung MEPC.240(65));
43. Betriebs- und Ausrüstungshandbuch für das Tankwaschen mit Rohöl (MARPOL, Anlage I, Regel 35; EntschlieÙung MEPC.81(43));
44. Sicherheitsdatenblätter (MSDS) (SOLAS, Regel VI/5-1; MSC.286(86));
45. Aufzeichnungen über das Bewuchsschutzsystem (AFS 2001, Anlage 4, Regel 2);
46. Technische Akte für Schutzanstriche (SOLAS, Regel II-1/3-2);

47. Instandhaltungspläne (SOLAS, Regeln II-2/14.2.2, II-2/14.3 und II-2/14.4).

Bezugnahmen:

1. Registerzeugnis oder anderes Dokument der Staatszugehörigkeit (SRÜ, Artikel 91 Absatz 2);
2. Zertifikate der betreffenden Klassifikationsgesellschaft über die Festigkeit des Schiffskörpers und die Maschinenanlage (nur erforderlich, wenn das Schiff von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wird);
3. Aufzeichnungen über das Ladegeschirr (IAO-Übereinkommen Nr. 32 Artikel 9 Nummer 2 Absatz 4 und IAO-Übereinkommen Nr. 152, Artikel 25);
4. Zeugnisse über Lade- und Löschvorrichtungen (IAO-Übereinkommen Nr. 134 Artikel 4 Nummer 3 Buchstabe e und IAO-Übereinkommen Nr. 32 Artikel 9 Nummer 4);
5. Ärztliche Zeugnisse (IAO-Übereinkommen Nr. 73 bzw. Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006, Norm A1.2);
6. Verzeichnisse der Arbeits- oder Ruhezeiten der Seeleute (IAO-Übereinkommen Nr. 180, Teil II Artikel 8 Nummer 1 bzw. Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006, Norm A.2.3 Nummer 12);
7. Seearbeitszeugnis (Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006, Regel 5.1.3);
8. Erklärung des Seearbeitszeugnisses (Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006, Regel 5.1.3);
9. Seearbeits-Konformitätserklärung (DMLC) an Bord (Teile I und II) (Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006, Regel 5.1.3);
10. Beschäftigungsverträge für Seeleute (Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006, Norm A2.1);
11. Bescheinigung über Versicherung oder finanzielle Sicherheit für die Heimschaffung von Seeleuten (Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006, Regel 2.5);
12. Bescheinigung über Versicherung oder finanzielle Sicherheit für die Verpflichtungen der Reeder (Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006, Regel 4.2).

ANHANG IV

„ANHANG VI VERFAHREN FÜR DIE KONTROLLE VON SCHIFFEN (gemäß Artikel 15 Absatz 1)

Anlage 1 „Hafenstaatkontrollverfahren“ zur Pariser Vereinbarung sowie folgende Anweisungen im Rahmen der Pariser Vereinbarung in der jeweils aktuellen Fassung:

PSCC Technische Anweisungen

- PSCC41-2008-07 Leitsätze für bewährte Vorgehensweisen
- PSCC53-2020-08 Begriffsbestimmungen und Abkürzungen

Pariser Vereinbarung

- PSCC54-2021-03 Art der Überprüfung
- PSCC55-2022-10 Festhalten und ergriffene Maßnahmen
- PSCC55-2022-08 Musterformulare
- PSCC52-2019-05 Kontrolle der Betriebsabläufe
- PSCC43-2010-11 Flaggenstaat – Ausnahmen
- PSCC48-2015-09 Verantwortung der anerkannten Organisation
- PSCC51 Einstellung einer Operation
- PSCC49-2016-11 Blackout-Test
- PSCC53-2020-06 Zugangsverweigerung (Verbot)
- PSCC50-2017-12 Schiffbauliche Verbände Massengutschiffe/Öltankschiffe
- PSCC43-2010-06 Trockendockung
- PSCC53-2020-11 Genehmigung einer Einzelfahrt zu einer Reparaturwerft wegen Mängeln aufgrund eines unbeabsichtigt eingetretenen Schadens

SOLAS-Übereinkommen

- PSCC55-2022-09 ISM-Code
- PSCC54-2021-02 ISPS-Code
- PSCC51-2018-12 ECDIS
- PSCC43-2010-32 Schiffsdatenschreiber (VDR)
- PSCC43-2010-09 Materialsicherheitsdatenblätter
- PSCC43-2010-21 GMDSS
- PSCC44-2011-16 Haken für das Auslösen von Rettungsbooten unter Last
- PSCC45-2012-10 Leckstabilität Tankschiffe
- PSCC55-2022-05 LRIT
- PSCC43-2010-28 Dickenmessungen ESP/CAS

- PSCC43-2010-29 Dickenmessung
- PSCC51-2018-11 Polar-Code
- PSCC55-2022-02 IGF-Code

MARPOL-Übereinkommen

- PSCC46-2013-18 MARPOL, Anlage I, Öl-Wasser-Separator
- PSCC43-2010-39 MARPOL, Anlage II, Resttlenzen
- PSCC47-2014-08 MARPOL, Anlage III, IMDG
- PSCC55-2022-07 MARPOL, Anlage IV, Abwasser
- PSCC52-2019-07 MARPOL, Anlage IV, Müll
- PSCC55-2022-11 MARPOL, Anlage VI, Luftverunreinigung
- PSCC43-2010-38 Tankwaschen mit Rohöl
- PSCC44-2011-20 MARPOL, Untersuchung
- Internationales Freibord-Übereinkommen
- PSCC54-2021-06 Internationales Freibord-Übereinkommen

AFS-Übereinkommen

- PSCC47-2014-13 Bewuchsschutzsysteme

Bunkeröl-Übereinkommen

- PSCC43-2010-08 Bunkeröl-Übereinkommen
- Befähigungszeugnisse von Seeleuten und Besatzung
- PSCC54-2021-04 Befähigungszeugnisse von Seeleuten und Besatzung (STCW, MLC und SOLAS)
- Übereinkommen über die Behandlung von Ballastwasser
- PSCC51-2018-09 Übereinkommen über die Behandlung von Ballastwasser

Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation

- PSCC52-2019-10 Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006
- PSCC53-2020-14 Arbeits- und Ruhezeiten und Diensttauglichkeit“

ANHANG V

„ANHANG VIII

VORSCHRIFTEN FÜR DIE VERWEIGERUNG DES ZUGANGS ZU HÄFEN UND ANKERPLÄTZEN INNERHALB DER GEMEINSCHAFT

(gemäß Artikel 16)

- (1) Wenn die in Artikel 16 Absatz 1 genannten Voraussetzungen erfüllt sind, unterrichtet die zuständige Behörde des Hafens, in dem das Schiff zum dritten Mal festgehalten wurde, den Kapitän des Schiffes schriftlich darüber, dass eine Zugangsverweigerung verfügt wird, die gilt, sobald das Schiff den Hafen verlassen hat. Die Zugangsverweigerung gilt, sobald das Schiff nach Behebung der Mängel, die zum Festhalten geführt hatten, den Hafen verlassen hat.
- (2) Die zuständige Behörde übermittelt der Verwaltung des Flaggenstaats, der betroffenen anerkannten Organisation, den anderen Mitgliedstaaten und den übrigen Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung, der Kommission und dem Sekretariat der Pariser Vereinbarung eine Kopie der Zugangsverweigerung. Die zuständige Behörde aktualisiert ferner unverzüglich die Überprüfungsdatenbank durch die Angaben über die Zugangsverweigerung.
- (3) Um die Aufhebung der Zugangsverweigerung zu erreichen, muss der Eigner oder der Betreiber bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der die Zugangsverweigerung verfügt hat, einen förmlichen Antrag stellen. Diesem Antrag ist ein Dokument der Verwaltung des Flaggenstaats beizufügen, das nach einem Besuch an Bord eines ordnungsgemäß von der Verwaltung des Flaggenstaats bevollmächtigten Besichtigers ausgestellt wurde und aus dem hervorgeht, dass das Schiff den geltenden Bestimmungen der Übereinkommen in vollem Umfang genügt. Die Verwaltung des Flaggenstaats weist gegenüber der zuständigen Behörde nach, dass ein Besuch an Bord stattgefunden hat.
- (4) Dem Antrag auf Aufhebung der Zugangsverweigerung ist gegebenenfalls auch ein Dokument der Klassifikationsgesellschaft, die das Schiff klassifiziert hat, beizufügen, das nach einem Besuch eines Besichtigers der Klassifikationsgesellschaft ausgestellt wurde und aus dem hervorgeht, dass das Schiff den von dieser Gesellschaft angegebenen Klassifikationsnormen entspricht. Die Klassifikationsgesellschaft weist gegenüber der zuständigen Behörde nach, dass ein Besuch an Bord stattgefunden hat.
- (5) Die Zugangsverweigerung kann erst nach Ablauf des in Artikel 16 dieser Richtlinie genannten Zeitraums aufgehoben werden, und das Unternehmen muss einen förmlichen Antrag an die Hafenstaatsbehörde des Mitgliedstaats richten, der das Verbot verhängt hat, und die in den Absätzen 3 und 4 genannten Unterlagen vorlegen.
- (6) Der Antrag muss mit den erforderlichen Unterlagen mindestens einen Monat vor Ablauf des Verbotszeitraums beim Staat des Verbots eingereicht werden. Wird diese Frist nicht eingehalten, kann nach Eingang des Antrags beim Verbotsstaat eine Verzögerung von bis zu einem Monat eintreten.
- (7) Im Informationssystem wird dem Schiff einen Prioritätsfaktor zugewiesen und angezeigt, dass es sich beim nächsten Anlaufen eines Hafens/Ankerplatzes in der Region einer Überprüfung der Art „Erweiterte Überprüfung“ unterziehen muss.

- (8) Die zuständige Behörde unterrichtet die Verwaltung des Flaggenstaats, die betroffene Klassifikationsgesellschaft, die anderen Mitgliedstaaten, die übrigen Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung, die Kommission und das Sekretariat der Pariser Vereinbarung schriftlich von ihrer Entscheidung. Die zuständige Behörde aktualisiert ferner unverzüglich die Überprüfungsdatenbank mit der Information über die Aufhebung der Zugangsverweigerung.
- (9) Informationen über Schiffe, denen der Zugang zu Häfen innerhalb der Gemeinschaft verweigert wurde, werden in der Überprüfungsdatenbank verfügbar gemacht und gemäß Artikel 26 und Anhang XIII veröffentlicht.