



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 1.6.2023
COM(2023) 272 final

2023/0172 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEC(2023) 210 final} - {SWD(2023) 165 final} - {SWD(2023) 166 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Vorgeschlagen wird eine Änderung der Richtlinie 2009/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten.¹

Aufgrund seiner Geschichte und seines internationalen Charakters hat sich im Seeverkehr eine besondere Regulierungsstruktur entwickelt. Die Sicherheit des Seeverkehrs und der Schutz der Meeresumwelt werden durch das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ) geregelt, zu dessen Vertragsparteien auch die Union gehört.² Das Übereinkommen, in dem auch die Verantwortlichkeiten eines Staates in seiner Eigenschaft als Flaggenstaat festgelegt werden, ist die Grundlage für die Ausarbeitung detaillierter internationaler Bestimmungen und Normen für die Konstruktion, die Ausrüstung, den Einsatz, das Management, die Instandhaltung und die Entsorgung von Schiffen sowie die Besatzung und deren Qualifikationen. Dies erfolgt auf internationaler Ebene im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO).³

In der Richtlinie 2009/21/EG (im Folgenden „Richtlinie“) wird die Durchsetzung der für Flaggenstaaten geltenden Bestimmungen auf Unionsebene geregelt. Die Verantwortung für die Überwachung der Konformität eines Schiffes mit bestimmten IMO-Übereinkommen⁴ liegt bei dem Staat, in dem das Schiff registriert ist und dessen Staatszugehörigkeit das Schiff besitzt – dem Flaggenstaat. Mit der Richtlinie werden zwei Hauptziele verfolgt: die Durchsetzung von Sicherheitsvorschriften und die Verhütung von Verschmutzung sowie die Sicherstellung, dass die Mitgliedstaaten ihren Pflichten als Flaggenstaaten nachkommen. Mit der Richtlinie soll daher sichergestellt werden, dass Schiffe, die unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats fahren, alle Anforderungen an die Sicherheit⁵ und die Verhütung von Verschmutzung erfüllen und für ihren Verwendungszweck geeignet sind.⁶ Weiterhin soll mit der Richtlinie sichergestellt werden, dass die EU-Mitgliedstaaten über angemessene Mittel verfügen, damit sie ihren Pflichten als Flaggenstaaten ordnungsgemäß, wirksam und

¹ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 132.

² Das SRÜ wurde 1982 unterzeichnet. Die Europäische Union hat das SRÜ 1984 ratifiziert. https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm

³ Zwar liegen die Zuständigkeit und Durchsetzung der Vorschriften an Bord bei dem jeweiligen Flaggenstaat, die Ausarbeitung der Bestimmungen und Vorschriften erfolgt jedoch auf internationaler Ebene im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (www.imo.org). Die IMO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen; alle EU-Mitgliedstaaten sind Mitglieder der IMO. Die Europäische Union ist zwar kein Mitglied, die Kommission hat jedoch wie viele andere zwischenstaatliche Organisationen Beobachterstatus.

⁴ Zu den internationalen Bestimmungen gehören beispielsweise 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 oder das Übereinkommen über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See von 1972 (COLREG 72). Die Bestimmungen über die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Schiffen werden von einer anderen UN-Organisation, der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), erlassen.

⁵ Bezugnahmen auf den Begriff „Sicherheit“ schließen im Allgemeinen die Sicherheit, die Gefahrenabwehr und die Verhütung von Verschmutzung ein.

⁶ Bevor ein Schiff die Einsatzerlaubnis erhält, müssen vom Flaggenstaat alle einschlägigen Zeugnisse für den jeweiligen Schiffstyp ausgestellt worden sein.

beständig nachkommen können.⁷ Hierbei handelt es sich um die erste Abwehrlinie für die Sicherheit des Seeverkehrs.

Da die Bestimmungen des Flaggenstaates jedoch nur für Schiffe gelten, die unter dieser Flagge fahren, und einige Flaggenstaaten nicht willens oder in der Lage sind, die geltenden Bestimmungen für ihre Flotten durchzusetzen, führen Beamte der Hafenstaatkontrolle Überprüfungen ausländischer Schiffe durch, wenn diese in Häfen liegen. Dabei handelt es sich um ein System der Überprüfung ausländischer Schiffe in Häfen anderer Staaten als des Flaggenstaates durch Beamte der Hafenstaatkontrolle (PSC), bei denen überprüft wird, ob die Befähigung des Kapitäns, der Offiziere und der Besatzung an Bord, der Zustand des Schiffes und seine Ausrüstung den Anforderungen der internationalen Übereinkommen – und in der Europäischen Union dem geltenden EU-Recht – entsprechen. Hierbei handelt es sich um die zweite Abwehrlinie.

Unabhängig von diesen beiden Ebenen der Gefahrenverhütung sind Unfälle nicht auszuschließen, und die Unfallursachen sollten im Hinblick auf eine kontinuierliche Verbesserung untersucht werden, damit sich ähnliche Unfälle nicht wiederholen. Die Richtlinie 2009/18/EG⁸ zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr stellt daher die dritte Abwehrlinie dar.

Die Richtlinie enthält Vorschriften, die auf eine gewisse Harmonisierung für Fälle abzielen, in denen ein Schiff die Flagge wechselt und ein Schiff (unter der Flagge eines Mitgliedstaats) im Anschluss an eine Hafenstaatkontrolle festgehalten wurde. Außerdem wird darin vorgeschrieben, dass sich alle EU-Mitgliedstaaten dem IMO-Audit unterziehen müssen. Die Richtlinie geht auch über die internationalen Anforderungen hinaus, indem sie die Mitgliedstaaten dazu verpflichtet, ein international zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem (QMS) für ihre flaggenstaatbezogenen Tätigkeiten einzurichten und zu pflegen. Darüber hinaus enthält die Richtlinie Querverweise auf eine Leistungsmessung der unter ihrer Flagge fahrenden Flotte im Rahmen der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle.

Es obliegt jedem EU-Mitgliedstaat, der als Flaggenstaat fungiert, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, einschließlich der Überprüfung und/oder Besichtigung an Bord, um festzustellen, dass das Schiff alle internationalen Bestimmungen und Vorschriften bzw. regionalen und/oder nationalen Bestimmungen und Vorschriften erfüllt, bevor er die einschlägigen Schiffszeugnisse ausstellt oder in seinem Namen ausstellen lässt, die als Nachweis für die Sicherheit des Schiffes dienen und bestätigen, dass es geeignet ist, auszulaufen. Diese Besichtigungen und Zeugnisse werden daher als vorgeschrieben bezeichnet.⁹ Der Reeder ist verpflichtet, das Schiff für alle Besichtigungen und Überprüfungen zur Verfügung zu stellen und sämtliche erforderlichen Nachrüstungen und Reparaturen vorzunehmen, um alle vorgeschriebenen Zeugnisse beizubehalten und auf den neuesten Stand zu bringen, die erforderlich sind, damit das Schiff auslaufen darf.¹⁰

⁷ Bei dem „Flaggenstaat“ eines Schiffes handelt es sich um den Staat, nach dessen Recht das Schiff registriert ist, also um die Nationalität des Schiffes. Nach dem SRÜ kann ein Schiff nur die Flagge eines einzigen Staates führen, und unterliegt der ausschließlichen Hoheitsgewalt dieses Flaggenstaates, der für sein Verhalten und die Einhaltung der Anforderungen an Sicherheit und Umweltschutz verantwortlich ist.

⁸ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114.

⁹ Wie im Harmonisierten System der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC, IMO-Entschließung A.1140(31), 2019) gefordert.

¹⁰ Ohne diese vorgeschriebenen Sicherheitszeugnisse kann das Schiff nicht versichert werden; ohne Versicherung darf das Schiff normalerweise nicht auslaufen.

Die internationale Regelung, die auch in den EU-Besitzstand im Bereich der Seeverkehrssicherheit aufgenommen wurde, ermöglicht es einem Flaggenstaat, die technischen Arbeiten an Klassifikationsgesellschaften (Nichtregierungsorganisationen, die technische Normen für den Bau und den Betrieb von Schiffen festlegen und pflegen) zu delegieren, die in seinem Namen die vorgeschriebenen Besichtigungen durchführen, die zur Überprüfung der Eignung des Schiffs für den jeweiligen Verwendungszweck erforderlich sind. Wenn eine Klassifikationsgesellschaft auf diese Weise tätig wird, wird sie zu einer anerkannten Organisation für diesen Flaggenstaat. Der Flaggenstaat kann der anerkannten Organisation auch erlauben, in seinem Namen Zeugnisse auszustellen.

Die Verantwortung, die dem Flaggenstaat obliegt, kann jedoch nicht delegiert werden. Die Flaggenstaaten sind nicht verpflichtet, anerkannte Organisationen einzusetzen; diese Entscheidung wird von jedem Flaggenstaat in Abhängigkeit von der Größe und Art seiner Flotte und seinen eigenen Ressourcen getroffen. Derzeit haben sich fast alle EU-Mitgliedstaaten, die als Flaggenstaaten fungieren, dafür entschieden, anerkannte Organisationen für verschiedene technische Arbeiten einzusetzen. Dies ist nach EU-Recht zulässig und geregelt¹¹, und die Kommission hat eine Liste¹² der Klassifikationsgesellschaften erstellt, unter denen die Mitgliedstaaten wählen können.

Da die Verantwortlichkeiten des Flaggenstaates nicht delegiert werden können, müssen die Flaggenstaaten de jure und de facto die unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe kontinuierlich überprüfen und die vorgeschriebenen Tätigkeiten überwachen, die in ihrem Namen von anerkannten Organisationen durchgeführt werden. Diese Aufgabe wird von den zwar Mitgliedstaaten wahrgenommen, allerdings in unterschiedlichem Maße, und auch hinsichtlich des Umfangs der Überprüfungen durch den Flaggenstaat haben die Mitgliedstaaten einen Ermessensspielraum. Im Wesentlichen gibt es zwei Arten der Kontrolle durch Flaggenstaaten an Bord von Schiffen, die unter ihrer Flagge fahren: 1) die vorgeschriebene Besichtigung, die zur Erteilung eines vorgeschriebenen Zeugnisses für das Schiff führt, und 2) Überprüfungen durch den Flaggenstaat, die als ergänzende Überprüfungen bezeichnet werden und nicht zur Zertifizierung des Schiffs führen. Überprüfungen im Rahmen der Flaggenstaatkontrolle dürfen nur vom Flaggenstaat selbst durchgeführt werden. Daher sind Überprüfungen durch den Flaggenstaat zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften und zur Überwachung von Sicherheitsaspekten von grundlegender Bedeutung. Sie erfordern technische Ressourcen mit entsprechendem Fachwissen und sind ein wesentlicher Bestandteil jeder Seeverkehrsverwaltung. Auf internationaler Ebene wird davon ausgegangen, dass alle Flaggenstaaten über entsprechende Ressourcen verfügen und die ihnen obliegenden Pflichten erfüllen. Damit soll sichergestellt werden, dass die Flaggenstaaten weltweit ihren internationalen Verpflichtungen ordnungsgemäß nachkommen und somit für gleiche Wettbewerbsbedingungen gesorgt ist. Allerdings trifft dies nicht immer zu.

Um dem entgegenzuwirken, hat die IMO nach der Annahme der Richtlinie den Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (IMO Instruments Implementation Code, III-Code) und das IMO-Audit¹³ ab 2016 für alle Flaggenstaaten der Welt, einschließlich der EU-Mitgliedstaaten, verbindlich vorgeschrieben. Mit dem III-Code und dem IMO-Audit soll sichergestellt werden, dass die Staaten alle erforderlichen Schritte unternehmen, um die Übereinkommen ordnungsgemäß umzusetzen und anzuwenden, und dass sie über die Mittel und Befugnisse verfügen, die sie als Flaggenstaaten benötigen, um ihren internationalen Verpflichtungen nachzukommen und die Einhaltung dieser Bestimmungen durch die unter ihrer Flagge

¹¹ Verordnung (EG) Nr. 391/2009 und Richtlinie 2009/15/EG.

¹² ABl. C 466 vom 7.12.2022, S. 24.

¹³ Die IMO hat jedoch keine Durchsetzungsbefugnisse.

fahrenden Schiffe zu gewährleisten. Nach dem IMO-Auditsystem müssen sich die IMO-Vertragsparteien alle sieben Jahre einem Audit unterziehen. Bei diesen Audits wird überprüft, ob alle IMO-Staaten mit einem Flaggenreister den III-Code und die einschlägigen Übereinkommen umsetzen. Die IMO hat jedoch keine Durchsetzungsbefugnisse. Mit den EU-Rechtsvorschriften für die Sicherheit des Seeverkehrs, die seit 1992 fester Bestandteil der Politik im Bereich der Sicherheit des Seeverkehrs sind, werden die von den IMO-Flaggenstaaten, einschließlich aller EU-Mitgliedstaaten mit einer unter ihrer Flagge fahrenden Flotte, vereinbarten Bestimmungen und Vorschriften umgesetzt, um deren Durchsetzbarkeit zu gewährleisten und Kontrollen ihrer Einhaltung zu ermöglichen. Im Gegensatz zur IMO wird auf EU-Ebene ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, wenn ein Staat in seiner Eigenschaft als Flaggenstaat gegen die Bestimmungen verstößt.

Die Richtlinie muss daher überarbeitet und die für den Flaggenstaat relevanten Teile des III-Codes müssen in die EU-Rechtsvorschriften aufgenommen werden, damit sie im Rahmen der EU-Rechtsordnung durchsetzbar sind.

In Anerkennung der Bedeutung des Seearbeitsübereinkommens, das nicht in den Anwendungsbereich der von der IMO durchgeführten Audits fällt, sondern in den Zuständigkeits- und Kontrollbereich der Internationalen Arbeitsorganisation, wurde die Richtlinie im Jahr 2013 durch eine separate Richtlinie über die Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 (MLC 2006)¹⁴ durch die Flaggenstaaten ergänzt.

Seit der Annahme der Richtlinie im Jahr 2009 gab es zudem technologische Fortschritte, insbesondere im Hinblick auf die Digitalisierung, wie z. B. die elektronische Meldung von schiffsbezogenen Zeugnissen und die elektronische Meldung nach Schiffsüberprüfungen. Für den Austausch dieser Informationen zwischen den EU-Mitgliedstaaten und mit den einschlägigen Systemen, einschließlich des von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) betriebenen Systems der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs¹⁵, wurden mehrere Initiativen eingeleitet, und zwar sowohl in Bezug auf den Austausch elektronischer Berichte im Anschluss an Überprüfungen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen im Linienverkehr¹⁶ als auch in Bezug auf einige Einzelheiten der vorgeschriebenen Zeugnisse, die von einer anerkannten Organisation ausgestellt wurden. Diese sollten in der Richtlinie über die Erfüllung der Flaggenstaatspflichten für alle Besichtigungen, Überprüfungen und Audits von Schiffen unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats berücksichtigt und weiterentwickelt werden. Dabei können auch Effizienzgewinne erzielt und der Verwaltungsaufwand verringert werden, da der Austausch solcher Informationen in einem von der EMSA betriebenen System eine bessere Vorbereitung und gezieltere Auswahl der zu überprüfenden Schiffe sowie eine stärkere Fokussierung während der Überprüfungen ermöglicht, wodurch diese effektiver werden. In diesem Zusammenhang entstehen auch Synergieeffekte mit der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle.

¹⁴ Richtlinie 2013/54/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über bestimmte Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten für die Einhaltung und Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 (ABl. L 329 vom 10.12.2013, S. 1).

¹⁵ Festgelegt in der Richtlinie 2002/59/EG.

¹⁶ 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).

Die Richtlinie wurde (neben anderen EU-Rechtsvorschriften) einer Ex-post-Bewertung und einer Eignungsprüfung der Rechtsvorschriften über den Seeverkehr unterzogen, die 2018 abgeschlossen wurde. Zudem wurde die Richtlinie von der Kommission ständig überwacht, wobei einige problematische Punkte festgestellt wurden. Diese betreffen 1) die Rechtsunsicherheit bei der Umsetzung neuer internationaler Bestimmungen auf EU-Ebene und 2) das Fehlen eines harmonisierten Konzepts für die Überprüfungen, die Kontrolle, die Überwachung und den Austausch von Informationen über die unter der Flagge des Flaggenstaats fahrende Flotte. Bei der Bewertung und der Eignungsprüfung wurde auch hervorgehoben, dass die nationalen Behörden über die erforderlichen Mittel und Befugnisse verfügen sollten, um ihren internationalen Verpflichtungen als Flaggenstaaten nachzukommen und deren Einhaltung durch die unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe sicherzustellen.

Vor diesem Hintergrund wurde ein Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2009/21/EG ausgearbeitet. Die Einzelziele der Überarbeitung bestehen darin,

- die Richtlinie zu aktualisieren und an die internationalen Bestimmungen anzupassen, um für mehr Kohärenz und Rechtsklarheit zu sorgen, insbesondere im Hinblick auf den III-Code;
- angemessene Überprüfungen von unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats fahrenden Schiffen und die Überwachung der Aufsicht über anerkannte Organisationen, die im Namen des Flaggenstaates tätig sind, zu gewährleisten, wozu auch stärker harmonisierte Überprüfungs-niveaus und eine einheitliche Aufsicht über anerkannte Organisationen im Rahmen eines EU-weiten Aufsichtssystems mit Beteiligung aller Mitgliedstaaten gehören;
- eine stärkere Nutzung digitaler Lösungen zu gewährleisten, insbesondere die Meldung, Verwendung und den Austausch elektronischer Zeugnisse, die mit den von der EMSA betriebenen Datenbanken interoperabel sind, um aufwendige papiergestützte Zertifizierungssysteme zu ersetzen und die Effizienz sowohl für die Verwaltungen als auch für die Schiffe zu erhöhen;
- ein harmonisiertes Konzept für die Erfassung, Meldung und Messung der Leistung der Flotten und Aufgaben der Flaggenstaaten zu gewährleisten. Hierzu gehören eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen den zuständigen nationalen Behörden in einem speziellen Forum sowie der Aufbau von Kapazitäten und Schulungsangebote der Flaggenstaaten. Außerdem muss das System zur Leistungsmessung aktualisiert und modernisiert werden, um eine wirksamere, kontinuierliche Verbesserung zu erreichen.

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

Der Vorschlag steht in vollem Einklang mit der Richtlinie 2009/16/EG¹⁷ über die Hafenstaatkontrolle und der Richtlinie 2009/18/EG¹⁸ über die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr. Die drei Richtlinien – die alle gleichzeitig geändert werden – müssen miteinander kohärent sein, und bei jeder vorgeschlagenen Änderung einer Richtlinie müssen die beiden anderen Richtlinien und das breitere internationale Regelungsumfeld berücksichtigt werden.

¹⁷ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

¹⁸ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der Vorschlag ist Teil des REFIT-Programms 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, insbesondere mit der Digitalisierung. Der durch die Verwendung von elektronischen Zeugnissen und elektronischen Meldungen des Flaggenstaats verringerte Verwaltungsaufwand dient der Vereinfachung. Der Austausch dieser Informationen in einem von der EMSA betriebenen System ermöglicht auch eine bessere Vorbereitung und gezieltere Auswahl der zu überprüfenden Schiffe sowie eine stärkere Fokussierung während der Überprüfungen, wodurch diese effektiver werden. Dies kann die Zeit, die an Bord verbracht wird, und folglich die Zeit, die das Schiff nicht fährt, verkürzen (verbesserte Abfertigungszeit), was qualitätsorientierten Seeverkehrsbetreibern zugute kommt. Dieser Änderungsvorschlag sowie die Änderungsvorschläge für die anderen Richtlinien über die Sicherheit des Seeverkehrs sind auch Teil des umfassenderen Besitzstandes im Bereich der Sicherheit des Seeverkehrs, der Elemente wie die EU-Rechtsvorschriften über anerkannte Organisationen¹⁹, das System der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs (SafeSeaNet)²⁰, die Verordnung zur Errichtung der EMSA²¹ und die Richtlinie über Ro-Ro-Fahrgastschiffe²² umfasst, wobei diese Elemente in engem Zusammenhang stehen.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

- **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 Rechtsinstrumente im Bereich der Erfüllung der Flaggenstaatspflichten im Seeverkehr gemäß Artikel 3 Absatz 2 AEUV in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen, findet das Subsidiaritätsprinzip weder auf diese Rechtsinstrumente noch auf die Unionsvorschriften zur Durchführung dieser Abkommen Anwendung.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag wurde unter Berücksichtigung der jüngsten Entwicklungen auf internationaler Ebene und der Ergebnisse der bereits erwähnten REFIT-Verfahren ausgearbeitet. Die Kommission hat auch eine Folgenabschätzung durchgeführt, um alternative Maßnahmen zur Erreichung der gleichen Ziele zu ermitteln, zu bewerten und zu beurteilen.

¹⁹ 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).

²⁰ Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

²¹ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

²² Richtlinie (EU) 2017/2110 über ein System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr (ABl. L 315 vom 30.11.2017, S. 61).

Ziel der vorgeschlagenen Änderung ist es, die Sicherheit des Seeverkehrs durch ein zeitgemäßes, kohärentes und harmonisiertes System in Bezug auf die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten und die Überwachung durch den Flaggenstaat zu verbessern, das auch Überprüfungen durch den Flaggenstaat und eine EU-weite Aufsicht über anerkannte Organisationen einschließt. Darauf haben sich die Mitgliedstaaten bereits weitgehend geeinigt, als sie den verbindlichen III-Code und das IMO-Audit, die 2016 in Kraft traten, annahmen.²³ Mit der vorgeschlagenen Maßnahme sollte die Sicherheits- und Umweltleistung von Schiffen unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats weiter verbessert und den Flaggenstaaten mehr Verantwortung übertragen werden, wobei sich die Belastung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle möglicherweise verringern würde.

Der Übergang zur Digitalisierung und die Verwendung elektronischer Zeugnisse wird Kosten verursachen, die jedoch begrenzt sind und durch die damit verbundenen Vorteile in Bezug auf Sicherheit und Effizienz ausgeglichen werden.

- **Wahl des Instruments**

Da an der Richtlinie 2009/21/EG nur einige Änderungen vorgenommen werden müssen, 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 im Jahr 2018 durchgeführte Ex-post-Bewertung²⁴ und Eignungsprüfung der Rechtsvorschriften über den Seeverkehr²⁵ ergaben, dass der Mehrwert der EU-Maßnahmen in der harmonisierten Umsetzung und Durchsetzung internationaler Bestimmungen in und gemäß EU-Rechtsvorschriften sowie in der Forderung und Förderung der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten liegt. In der Bewertung wurde der Beitrag der Richtlinie über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten zur Gewährleistung eines hohen und einheitlichen Sicherheitsniveaus und gleicher Wettbewerbsbedingungen zwischen den Mitgliedstaaten hervorgehoben, was wiederum zu einem sicheren und nachhaltigen Seeverkehr beigetragen hat.

Außerdem hat die Kommission aktiv die Fälle verfolgt, in denen die Leistung der Mitgliedstaaten in ihrer Eigenschaft als Flaggenstaaten hinter den Anforderungen des Völkerrechts und des EU-Rechts zurückblieb. In diesen Fällen forderte die Kommission die betroffenen Mitgliedstaaten auf, eine detaillierte Ursachenanalyse der Probleme vorzunehmen und einen Aktionsplan zu deren Behebung anzunehmen. Dies veranlasste viele Flaggenstaaten, der Qualität ihrer Flotte mehr Aufmerksamkeit zu widmen.

Die Eignungsprüfung zeigte jedoch deutlich, dass die EU-Politik im Bereich der Seeverkehrssicherheit auf breiterer Basis neu ausgerichtet werden muss. Dies bedeutet vor allem eine Stärkung der EU-Ebene für die „erste Abwehrlinie“, nämlich die Einhaltung der Vorschriften und vorbeugende Maßnahmen, die den Flaggenstaaten obliegen. In der Bewertung wurde festgestellt, dass der Schwerpunkt der gegenwärtigen Maßnahmen auf den Mitgliedstaaten als Hafen- und Küstenstaaten und weniger auf deren Eigenschaft als

²³ Die Angelegenheit fällt formell und rechtlich in die ausschließliche Zuständigkeit der Union, wie im Beschluss 2013/268/EU des Rates anerkannt wird, in dem der Standpunkt der Union dargelegt ist, der von den Mitgliedstaaten bei der IMO zum Zeitpunkt der Einigung über den III-Code und das IMO-Audit (2013) zu vertreten war.

²⁴ SWD (2018) 232 final.

²⁵ SWD (2018) 228 final.

Flaggenstaaten liegt. Die Eignungsprüfung zeigte, dass die einschlägigen flaggenstaatbezogenen Teile des verbindlichen III-Codes nicht in die Flaggenstaatrichtlinie aufgenommen wurden. Gleichzeitig wurde die Bedeutung der Aufrechterhaltung des IMO-Audits hervorgehoben. Bei der Eignungsprüfung wurden auch mehrere Bereiche ermittelt, in denen die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten verbessert werden könnte.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die wichtigsten Konsultationsmaßnahmen umfassten Folgendes:

- Zwischen März und April 2021 wurden vier Sondierungsgespräche mit Vertretern der wichtigsten Interessenträger auf EU-Ebene geführt, um insbesondere die allgemeine Problemdefinition und mögliche politische Optionen zu bekräftigen und zu präzisieren.
- Zwischen April und September 2021 führte der mit der externen Begleitstudie für die Folgenabschätzung beauftragte Berater dreiundzwanzig gezielte Befragungen von Interessenträgern der folgenden Kategorien durch: nationale Behörden (19), Vertreter der Industrie (3), Sachverständige (1).
- Der mit der externen Begleitstudie für die Folgenabschätzung beauftragte Berater organisierte eine gezielte Umfrage, die zwischen Dezember 2021 und Februar 2022 durchgeführt wurde und sich sowohl an nationale Behörden als auch an Interessenträger aus der Industrie richtete. Im September 2022 wurden gezielt Daten und Statistiken, insbesondere zu den Flaggenstaat-Überprüfern und der Anzahl der Überprüfungen, angefordert.
- Am 21. Oktober 2021 fand ein themenbezogener Workshop mit Behörden der Flaggenstaaten (17) und Sektorvertretern (8) – Reedern, Klassifikationsgesellschaften, Hafenorganisationen, Arbeitnehmervertretern – statt, bei dem es um mögliche Änderungen bei der Messung der Leistung des Flaggenstaats ging (Paradigmenwechsel bei den wesentlichen Leistungsindikatoren von der Flotte zur Governance).
- Ein abschließender Workshop wurde am 20. Januar 2022 durchgeführt. Dieser wurde in zwei Sitzungen mit verschiedenen Interessengruppen unterteilt – eine mit Behörden der Flaggenstaaten in der EU (23 Mitgliedstaaten waren vertreten) und eine mit Interessenträgern des maritimen Sektors. Im Mittelpunkt des Workshops stand das Sammeln von Meinungen über die endgültige Fassung der politischen Maßnahmen sowie die Bewertung der verschiedenen Auswirkungen. Zusätzliche Konsultationstätigkeiten wurden von der GD MOVE und dem mit der externen Begleitstudie für die Folgenabschätzung beauftragten Berater organisiert, um die Meinungen der Mitgliedstaaten und wichtiger Interessenträger zu den verschiedenen politischen Maßnahmen einzuholen, aber auch um die vorläufigen und endgültigen Ergebnisse der Begleitstudie für die Folgenabschätzung im Hinblick auf die Quantifizierung der Auswirkungen zu validieren. Diese Tätigkeiten fanden im Rahmen einer informellen Sitzung der für Seeverkehr zuständigen Direktoren der EU und des EWR (30. November 2021) und von 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) statt. Alle Teilnehmenden bestätigten, dass eine Anpassung an die IMO-Bestimmungen (III-Code) erforderlich ist.

- Auf Wunsch der Mitgliedstaaten und der Wirtschaft wurden im Herbst 2022 (August bis Oktober) bilaterale Gespräche mit Vertretern beider Seiten geführt. Diese erklärten insgesamt ihre Unterstützung, wobei sie sich vor allem auf die Aspekte der Digitalisierung und die Notwendigkeit, diese in die bevorzugte Option einzubeziehen, konzentrierten; einige Teilnehmer äußerten (sicherheitsbezogene) Bedenken hinsichtlich des Ansatzes, die vorgeschriebenen Besichtigungen wieder auf die Flaggenstaaten zu verlagern.
- Die bei den Interessenträgern eingeholten Informationen waren für die Kommission von entscheidender Bedeutung, um die politischen Optionen differenzierter auszugestalten, ihre jeweiligen Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Umwelt zu bewerten, sie zu vergleichen und zu bestimmen, welche Option das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Gesellschaft bietet und in vollem Umfang zu einer maßvollen, aber zugleich wirksameren und effizienteren Flaggenstaatkontrolle beiträgt, durch die die Einhaltung der Vorschriften gewährleistet ist. Außerdem halfen die Konsultationen der Kommission bei der Beurteilung der Frage, wie ein maßvoller Ansatz aussehen sollte, der die Sicherheit maximiert, gleichzeitig aber das Risiko minimiert, dass sich Wettbewerbsnachteile für die EU-Mitgliedstaaten ergeben und Schiffe von EU-Flaggen zu Flaggen von Drittländern wechseln. Die Erkenntnisse aus diesen Prozessen ergänzten die im Rahmen der externen Begleitstudie durchgeführte Sekundärforschung.
- Alle Flaggenstaatverwaltungen und Interessenträger aus der Wirtschaft befürworteten einen klaren und kohärenten Rechtsrahmen, der die folgenden internationalen Bestimmungen einbezieht: III-Code und IMO-Audit. Die bevorzugte politische Option wird von den nationalen Behörden unterstützt, da sie ein hohes Maß an interner und externer Kohärenz gewährleistet. Diese Option wird im Hinblick auf die große Vielfalt an Flottengrößen und -typen in den EU-Mitgliedstaaten als angemessen und verhältnismäßig angesehen. Die Flaggenstaatverwaltungen befürworten die Digitalisierung, z. B. elektronische Berichte über Überprüfungen durch den Flaggenstaat und elektronische Zeugnisse, sowie den Austausch dieser Dokumente mit anderen EU-Mitgliedstaaten und mit den Verwaltungen der Hafenstaatkontrolle. Die Interessenträger aus der Wirtschaft betrachten die Digitalisierung als einen Vorteil. Die EU-Mitgliedstaaten unterstützen uneingeschränkt eine weitere Harmonisierung der Überprüfungen und der Aufsicht über anerkannte Organisationen sowie den Aufbau von Kapazitäten und das Angebot von Schulungen. Die Mitgliedstaaten mit den (gemessen an der Zahl der Schiffe) größten Flotten unterstützen ebenfalls den maßvollen Ansatz der bevorzugten politischen Option, da er als weniger störend angesehen wird und die Wettbewerbsfähigkeit der unter Flaggen von EU-Mitgliedstaaten fahrenden Flotte und damit deren Zuverlässigkeit und Resilienz gewährleistet.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

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

Neben den Daten und Konsultationen, die in diesem Rahmen erhoben bzw. durchgeführt wurden, war für die Ausarbeitung dieses Vorschlags auch der Beitrag technischer und juristischer Sachverständiger für die konkrete Formulierung der technischen Begriffsbestimmungen und die verständliche Abfassung des Rechtstextes erforderlich. Dieses Fachwissen wurde innerhalb der Kommission und der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) gesammelt. Darüber wird auch in der dem Vorschlag beigelegten Arbeitsunterlage berichtet.

- **Folgenabschätzung**

Der Vorschlag basiert auf den Ergebnissen einer Folgenabschätzung, die durch eine von einem externen Berater mit spezifischen Kenntnissen in diesem Bereich durchgeführte Begleitstudie gestützt wurde.

In der Folgenabschätzung wurden vier Optionen für die Überarbeitung der Richtlinie geprüft und dabei folgende Konzepte als Richtschnur zugrunde gelegt:

1. Die Notwendigkeit der Einbeziehung und Anpassung an das internationale Vorschriftenwerk, das nach der Annahme der Richtlinie im Jahr 2009 entwickelt und von den EU-Mitgliedstaaten vereinbart wurde.
2. Sicherstellung der Zusammenarbeit, der kontinuierlichen Verbesserung und der Leistung durch Auswertung der bei der Umsetzung der Richtlinie gewonnenen Erkenntnisse.
3. Verstärkte Digitalisierung, um verstärkte und zielgerichtete Überprüfungen durch den Flaggenstaat und die Überwachung von anerkannten Organisationen zu ermöglichen. Die Richtlinie sollte auch die Verwendung elektronischer Zeugnisse erleichtern.
4. Sicherstellung eines effizienten und harmonisierten Konzepts für den Kapazitätsaufbau, für Überprüfungen und die Überwachung der unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats fahrenden Flotte mit dem Ziel, die technische und operative Fähigkeit der Verwaltungen der EU-Flaggenstaaten zur Erfüllung der ihnen obliegenden Pflichten zu gewährleisten.

Bei allen Optionen werden Lösungen für die festgestellten Probleme vorgeschlagen, sie unterscheiden sich jedoch in ihrem Umfang und ihrem Anspruch an die Harmonisierung und die Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften, wobei den Mitgliedstaaten ein gewisser Ermessensspielraum bei der Überprüfung und Überwachung der unter ihrer Flagge fahrenden Flotte eingeräumt wird. Bei allen Optionen sind Änderungen an der Richtlinie vorgesehen, indem die nunmehr verbindlichen einschlägigen flaggenstaatbezogenen Teile des III-Codes übernommen werden und das IMO-Audit verbindlich bleibt.

Im Rahmen von Option 1 würden zusätzlich Maßnahmen vorgeschlagen, die verhindern, dass nicht ausschließlich für die Verwaltungen der Flaggenstaaten tätige technische Mitarbeiter Tätigkeiten für diese Verwaltungen ausüben. Die Verwaltungen müssten Mittel für die Anwerbung, Einstellung und Weiterbeschäftigung von technischen Mitarbeitern für die Durchführung von Überprüfungen durch den Flaggenstaat und Überwachung von anerkannten Organisationen erhalten.

Bei Option 2 wäre es nicht untersagt, nicht ausschließlich für die Verwaltungen der Flaggenstaaten tätige technische Mitarbeiter einzusetzen, doch würde eingegrenzt werden, wann und für welche Art von Besichtigungen und unter welchen außergewöhnlichen Umständen diese zugelassen werden könnten. Mit dieser Option würden spezifische, der Größe und der Art der Flotte entsprechende Anforderungen an die Besichtigungen eingeführt, um sicherzustellen, dass alle EU-Flaggenstaatverwaltungen über einen Kernbestand an technischen Mitarbeitern innerhalb ihrer Verwaltung verfügen. Es würde eine Sachverständigengruppe für Flaggenstaatangelegenheiten eingesetzt. Für den Austausch schiffsbezogener Informationen wie elektronische Berichte der Überprüfungen durch den Flaggenstaat und elektronische Zeugnisse würden Anforderungen an die Digitalisierung eingeführt. Schließlich würde auch die Frage des Aufbaus gemeinsamer Kapazitäten und harmonisierter Schulungen (nach dem Erwerb der Qualifikation) für Flaggenstaat-Überprüfer berücksichtigt.

Option 3 würde ebenfalls verhindern, dass nicht ausschließlich für die Verwaltungen der Flaggenstaaten tätige technische Mitarbeiter eingesetzt werden, und die Flaggenstaatverwaltungen der Mitgliedstaaten müssten zusätzlich in der Lage sein, die vorgeschriebenen Tätigkeiten durchzuführen und die vorgeschriebenen Zeugnisse im Zusammenhang mit dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung zu erteilen. Alle nachfolgenden Audits könnten dann von anerkannten Organisationen durchgeführt werden. Schließlich würde mit Option 4 auch verlangt werden, dass die Flaggenstaatverwaltungen der Mitgliedstaaten über die Fähigkeit verfügen müssen, die vorgeschriebenen Besichtigungen durchzuführen und die entsprechenden vorgeschriebenen Zeugnisse für Schiffe der Kategorie „hohes Risiko“ auszustellen, bevor sie ihnen unter der Flagge eines Mitgliedstaats eine Einsatzerlaubnis erteilen. Auch mit dieser Option wäre daher der Einsatz von nicht ausschließlich für die Verwaltungen der Flaggenstaaten tätigen technischen Mitarbeitern untersagt.

Bei allen Maßnahmen auf EU-Ebene müssen die möglichen Auswirkungen auf die unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats fahrende Flotte und damit die strategische Resilienz sowie die Auswirkungen auf den Handel mit der EU als Ganzes (Vermeidung der Ausflaggung zu Drittländern) berücksichtigt werden. Die Folgenabschätzung kam zu dem Ergebnis, dass Option 2 zu bevorzugen ist.

Die Folgenabschätzung wurde dem Ausschuss für Regulierungskontrolle im Januar 2023 zur Genehmigung übermittelt. Der Ausschuss gab eine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten ab. Diese Bemerkungen wurden in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, die diesem Legislativvorschlag beiliegt, berücksichtigt.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Die Initiative hat eine REFIT-Dimension im Hinblick auf die Anpassung und Vereinfachung der Sicherheitsvorschriften und die Unterstützung der Behörden der Mitgliedstaaten bei der besseren Erfüllung ihrer Überprüfungs- und Meldeverpflichtungen.

Zudem enthält die bevorzugte Option Elemente der Vereinfachung, da sie die Ausstellung, die Verwendung und den Austausch elektronischer Dokumente – beispielsweise im Zusammenhang mit Überprüfungen durch den Flaggenstaat und elektronischen Zeugnissen für das Schiff – verdeutlichen wird. Damit werden eine effizientere Vorbereitung und Fokussierung von Überprüfungen durch den Flaggenstaat (sowie von Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle) sowie eine bessere Überwachung des Schiffes und der im Namen des Flaggenstaates durchgeführten Tätigkeiten ermöglicht. Bei dieser Option kann jederzeit die Einhaltung der Vorschriften durch die unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats fahrenden Schiffe kontrolliert werden. Die Unterstützung der nationalen Flaggenstaatbehörden durch die EMSA beim Aufbau von Kapazitäten und bei Schulungsmaßnahmen zur Durchführung von Überprüfungen durch Flaggenstaaten sowie die Bereitstellung einer speziellen Datenbank für Überprüfungsberichte werden die Harmonisierung und Standardisierung in der gesamten EU verbessern.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die gegenwärtigen Nettokosten des Vorschlags für den Unionshaushalt belaufen sich auf 7 bis 8,1 Mio. EUR für den Zeitraum 2025-2050. Die Auswirkungen des Vorschlags auf den

Haushalt werden in dem Finanzbogen, der diesem Vorschlag zur Information beigelegt ist, ausführlicher beschrieben. Die Auswirkungen des Vorschlags auf den Haushalt sind bereits in dem 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 enthalten.

Die Auswirkungen auf den Haushalt über den derzeitigen MFR hinaus sind – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – ein indikativer Überblick.

5. WEITERE ANGABEN

• Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten

Zu dem Vorschlag gehört auch ein Durchführungsplan, in dem die zur Umsetzung notwendigen Maßnahmen aufgeführt sind und die in dieser Hinsicht wichtigsten technischen, rechtlichen und zeitlichen Herausforderungen aufgezeigt werden.

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 für die Datenbank für Überprüfungsberichte.

Die Durchführung wird von der Kommission mit Unterstützung der EMSA überwacht. Außerdem führt die EMSA im Rahmen ihrer Unterstützungsfunktion für die Kommission nach einem festgelegten Zyklus Kontrollbesuche in den Mitgliedstaaten durch, um die Maßnahmen vor Ort zu überprüfen.²⁶ Die Mitgliedstaaten müssen weiterhin über ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) verfügen, um nachzuweisen, dass ihre Organisation, ihre Strategien, Verfahren, Ressourcen und Dokumentation zur Erfüllung ihrer Aufgaben geeignet sind. Dieses muss zertifiziert und anschließend einem regelmäßigen Audit unterzogen werden. Die Mitgliedstaaten müssen der Kommission und/oder der EMSA die Ergebnisse der von der IMO und der akkreditierten Stelle durchgeführten Audits mitteilen, damit die nationalen Flaggenstaatbehörden ihre QMS-Zertifizierung beibehalten können. Das überarbeitete Leistungssystem wird zusammen mit den in die Datenbank hochgeladenen Überprüfungsberichten und elektronischen Zeugnissen eine gezielte Überwachung ermöglichen.

• 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

Artikel 1 des Entwurfs der Änderungsrichtlinie bildet deren Hauptteil und enthält Änderungen an zahlreichen Bestimmungen der Richtlinie 2009/21/EG.

²⁶ Die EMSA führt diese Kontrollbesuche gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs als Teil ihrer Hauptaufgaben durch; daher dürften keine zusätzlichen Kosten entstehen.

Gegenstand, Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

Mit Nummer 1 wird Artikel 3 geändert, um einige Verweise auf IMO-Instrumente in den bestehenden Begriffsbestimmungen zu aktualisieren und weitere für die Richtlinie relevante Begriffsbestimmungen aufzunehmen, insbesondere den III-Code.

Bedingungen für die Einsatzerlaubnis für Schiffe

Mit Nummer 2 wird Artikel 4 dahingehend geändert, dass vor der Erteilung der Einsatzerlaubnis für das Schiff die Nutzung der Datenbank zur Überprüfung des Zustands des Schiffes (sowie gegebenenfalls der Daten aus vorherigen Überprüfungen) vorgeschrieben wird.

Mit Nummer 3 werden die Artikel 4a bis 4c eingefügt.

Der neue Artikel 4a verpflichtet den Mitgliedstaat in seiner Eigenschaft als Flaggenstaat zur Einhaltung des III-Codes und zur Durchführung ergänzender Überprüfungen durch den Flaggenstaat, um die Sicherheit der Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats zu gewährleisten.

Nach dem neuen Artikel 4b müssen die Verwaltungen über angemessene Ressourcen verfügen, die der Größe und Art der Flotte (unter der Flagge registrierte Schiffe) entsprechen, um ihrer Verpflichtung zu zusätzlichen Überprüfungen nachkommen und die Anforderungen im Rahmen des EU-weiten Aufsichts- und Überwachungssystems für anerkannte Organisationen erfüllen zu können. Die genauen Einzelheiten zu diesen Ressourcen für die Durchführung von Überprüfungen der unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats fahrenden Flotte und die Überwachung von anerkannten Organisationen werden in einer Durchführungsmaßnahme festgelegt.

Im neuen Artikel 4c werden die Verantwortlichkeiten und der gemeinsame Aufbau von Kapazitäten für die Mitarbeiter des Flaggenstaats festgelegt. Dazu gehört die kontinuierliche Entwicklung von Schulungsprogrammen und -materialien, in denen die Aktualisierungen der internationalen IMO-Übereinkommen sowie mögliche neue Anforderungen aufgrund von Umweltaspekten, insbesondere im Hinblick auf neue Technologien (z. B. Antrieb, neue Kraftstoffarten usw.), berücksichtigt werden.

Maßnahmen im Zusammenhang mit oder im Anschluss an die Überwachung von Schiffen unter einer Flagge der EU

Mit Nummer 4 wird Artikel 5 dahingehend geändert, dass die Mitgliedstaaten in ihrer Eigenschaft als Flaggenstaaten verpflichtet werden, das System der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs (SafeSeaNet) zu nutzen, um die unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe zu kontrollieren und zu überwachen und beispielsweise zu überprüfen, ob sie im Rahmen der Hafenstaatkontrolle festgehalten werden. Diese Änderung wirkt auch der mangelnden Flexibilität der Flaggenstaatregelung in Krisenfällen oder bei unerwarteten Ereignissen wie der COVID-19-Pandemie entgegen.

Elektronische Informations- und Überprüfungsdatenbank

Unter Nummer 5 wird Artikel 6 durch die Einführung elektronischer Dokumente geändert, die über ein nationales Register für die elektronische Zeugniserteilung, das mit der Überprüfungsdatenbank gemäß dem neuen Artikel 6a kompatibel ist, erfasst, aufbewahrt, gemeldet und ausgetauscht werden müssen. Bei den elektronischen Dokumenten handelt es sich unter anderem um elektronische Überprüfungsberichte und elektronische Zeugnisse.

Mit Nummer 6 werden ein neuer Artikel 6a und die Einrichtung der Überprüfungsdatenbank eingeführt, die von der Kommission betrieben werden soll. Sie basiert auf der bereits in Betrieb befindlichen Überprüfungsdatenbank für die Meldung von Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle und von Fahrgastschiffsüberprüfungen und wird dieselben technischen Merkmale aufweisen. Für die elektronische Übermittlung von elektronischen Zeugnissen werden die in der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle festgelegten technischen Lösungen verwendet, die auf der bereits für anerkannte Organisationen verwendeten technischen Lösung basieren, um die in den EU-Rechtsvorschriften für anerkannte Organisationen festgelegten Anforderungen für den Austausch von elektronischen Zeugnissen zu erfüllen.

Ziel ist es, auf den bestehenden Systemen aufzubauen, weitere Synergien zu schaffen, Doppelarbeit zu vermeiden und Informationen so weit wie möglich wiederzuverwenden und sich dabei auf ein einziges interoperables System zu stützen.

Überwachung der Einhaltung der Vorschriften und der Leistung

Mit Nummer 7 wird Artikel 7 geändert, um zu verdeutlichen, welche Informationen nach einem IMO-Audit veröffentlicht werden müssen. Außerdem wird die Anforderung eingeführt, dass der Mitgliedstaat als geprüfter Mitgliedstaat der Kommission die Möglichkeit einräumt, mit Unterstützung der EMSA diese IMO-Audits zu beobachten. Ziel ist es, Transparenz zu gewährleisten und Synergien zwischen IMO-Audits und Kontrollbesuchen der EMSA zu ermöglichen.

Qualitätsmanagement und Leistung von Flaggenstaaten

Mit Nummer 8 wird Artikel 8 geändert und der Geltungs- und Erfassungsbereich des Qualitätsmanagementsystems dahingehend präzisiert, dass alle Register unter der Aufsicht des Flaggenstaats – unabhängig davon, ob es sich um herkömmliche (sogenannte Erstregister), internationale oder ausländische oder ähnliche Register (sogenannte Zweitregister) handelt – sowie alle flaggenstaatbezogenen Tätigkeiten seiner Verwaltung erfasst werden.

Ferner werden die Bedingungen für die Kontrolle eingeführt, wenn der Flaggenstaat nicht ausschließlich für ihn tätige Besichtiger einsetzt oder einsetzen wird, und es wird die Anforderung eingeführt, dass alle Beteiligten sicherstellen müssen, dass keine Interessenkonflikte bestehen.

Schließlich sollte die gegenwärtige Leistungsmessung mittels eines Durchführungsrechtsakts überarbeitet und modernisiert werden, wobei eine Reihe weiterer Kriterien sowie ein ähnliches Leistungssystem für anerkannte Organisationen berücksichtigt werden sollten. Außerdem werden die Anforderungen, die die Mitgliedstaaten für ihre eigene Leistungsbewertung anwenden müssen, sowie die Verpflichtung der Kommission, die Gesamtergebnisse öffentlich zugänglich zu machen, eingeführt.

Unter Nummer 9 wird Artikel 9 gestrichen.

Zusammenarbeit und Informationsaustausch

Unter Nummer 10 werden die Artikel 9a und 9b eingeführt.

Mit dem neuen Artikel 9 wird eine hochrangige Gruppe für Flaggenstaatangelegenheiten eingesetzt, die sich aus den Flaggenstaatbehörden der Mitgliedstaaten und Sachverständigen

zusammensetzt, um alle flaggenstaatbezogenen und sonstigen relevanten Fragen zu erörtern. Mit dem neuen Artikel 9b wird ein dynamisches elektronisches Meldeinstrument zur Sammlung von Informationen und Statistiken eingeführt.

Ausschussverfahren

Unter Nummer 11 wird Artikel 10 mit dem aktuellen Wortlaut in Bezug auf Ausschussverfahren für Durchführungsrechtsakte aktualisiert.

Delegierte Rechtsakte

Nach Nummer 12 ist die Kommission ermächtigt, delegierte Rechtsakte zur Aktualisierung des Anhangs zu erlassen, wobei für alle Aktualisierungen das Regressionsverbot in Bezug auf Standards gilt. Das bedeutet, dass bei Änderungen auf internationaler Ebene die Standards des EU-Instruments zumindest auf dem derzeitigen Niveau beibehalten werden.

Ausübung der Befugnisübertragung

Nummer 13 enthält den Standardwortlaut für die Ausübung der Befugnisübertragung.

Anhänge

Nummer 14 enthält einen neuen Anhang mit den flaggenstaatbezogenen Teilen 1 und 2 der IMO-Entschließung A.1070(28) über einen Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (IMO Instruments Implementation Code, III-Code).

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten

(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 Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²⁷,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²⁸,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Sicherheit des Seeverkehrs in der Union und der Bürgerinnen und Bürger, die ihn nutzen, sowie der Schutz der Umwelt sollten zu jeder Zeit gewährleistet sein.
- (2) Gemäß den Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 (UNCLOS) und der Übereinkommen, deren Verwahrer die IMO ist, sind die Unterzeichnerstaaten dieser Instrumente verpflichtet, alle Gesetze und Vorschriften zu erlassen und alle sonstigen Maßnahmen zu treffen, die erforderlich sind, um diesen Instrumenten volle Wirksamkeit zu verleihen und dadurch zu gewährleisten, dass sich im Hinblick auf den Schutz des menschlichen Lebens auf See und den Schutz der Meeresumwelt ein Schiff für seinen Verwendungszweck eignet.
- (3) Da alle Mitgliedstaaten Vertragspartei der IMO-Übereinkommen sein und den darin festgelegten Verpflichtungen in Bezug auf Schiffe, die ihre Flagge führen, nachkommen müssen, sollten die verbindlichen Bestimmungen dieser Übereinkommen in das Unionsrecht aufgenommen werden, damit die wirksame Anwendung der IMO-Übereinkommen in der Union gewährleistet ist. Zu diesem Zweck müssen die Mitgliedstaaten ihren Verpflichtungen als Flaggenstaaten im Einklang mit der IMO-Entschließung A.1070(28) (angenommen am 4. Dezember 2013) über den Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code), der die von den Flaggenstaaten umzusetzenden verbindlichen Bestimmungen enthält, wirksam und konsequent nachkommen.
- (4) Da die IMO-Entschließung A.948(23) durch die IMO-Entschließung A.1156(32) widerrufen wurde, sollten die Mitgliedstaaten auf Schiffe, die ihre Flagge führen, harmonisierte Anforderungen für die Besichtigung und Zeugniserteilung durch den

²⁷ ABl. C vom , S. .

²⁸ ABl. C vom , S. .

Flaggenstaat anwenden, wie sie in den der IMO-Entschließung A.1156(32) über ein harmonisiertes System der Besichtigung und Zeugniserteilung angefügten einschlägigen Verfahren und Leitlinien vorgesehen sind.

- (5) Auf internationaler Ebene fällt die Untersuchung von Seeunfällen in die Zuständigkeit der Flaggenstaaten, während sie auf Unionsebene unabhängig durchgeführt und durch die Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁹ geregelt wird. Die vorliegende Richtlinie sollte die Richtlinie 2009/18/EG unberührt lassen.
- (6) Bestimmte Durchführungsrechtsakte, die nach dem Inkrafttreten der Richtlinie 2009/21/EG erlassen wurden und Aspekte der Übertragung von Befugnissen auf anerkannte Organisationen bereits teilweise umsetzen, sind zu berücksichtigen.
- (7) Die Seebehörden der Mitgliedstaaten sollten zur Erfüllung ihrer Flaggenstaatspflichten auf angemessene Ressourcen, einschließlich einer Kapazität für technische Entscheidungen, zurückgreifen können, die der Größe und der Art ihrer Flotte entsprechen und den einschlägigen Anforderungen der IMO Rechnung tragen. Um die Leistung von Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, zu verbessern, ist es auch erforderlich, die strenge und gründliche Überwachung der anerkannten Organisationen, die für die Mitgliedstaaten Flaggenstaatspflichten wahrnehmen, zu harmonisieren, auch in Bezug auf die Ausarbeitung von Vorschriften und Entwurfsprüfungen.
- (8) Mindestkriterien und Überprüfungsziele für diese Ressourcen sollten auf der Grundlage der praktischen Erfahrungen der Mitgliedstaaten, einschließlich des Einsatzes von nicht ausschließlich für sie tätigen Überprüfern, im Wege von Durchführungsmaßnahmen festgelegt werden.
- (9) Ein harmonisiertes Programm für den Kapazitätsaufbau, das Flaggenstaat-Besichtiger und Flaggenstaat-Überprüfer nach dem Erwerb ihrer Qualifikationen absolvieren müssen, sollte gleiche Ausgangsbedingungen für die Seebehörden gewährleisten und die Leistung von Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, verbessern.
- (10) Die Mitgliedstaaten sollten das mit der Richtlinie 2002/59/EG³⁰ eingeführte System der Union für den Austausch von Seeverkehrsdaten und -diensten (SafeSeaNet) für die Überwachung von unter ihrer Flagge fahrenden Schiffen, die Seeraumüberwachung und die Lageerfassung auf See nutzen.
- (11) Die Einrichtung und Entwicklung einer elektronischen Datenbank mit wesentlichen Informationen über Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, sollte zu einem verstärkten Informationsaustausch beitragen, die Leistung einer Flotte, die hohen Qualitätsansprüchen genügt, noch transparenter machen und eine verstärkte Überwachung der Flaggenstaatspflichten ermöglichen und damit gleiche Ausgangsbedingungen für die Seebehörden gewährleisten.
- (12) Solche wesentlichen Informationen, einschließlich elektronischer Berichte und Schiffszeugnisse im Anschluss an Flaggenstaat-Überprüfungen, sollten allen

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

³⁰ Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

beteiligten Behörden und der Kommission für Überwachungszwecke und zur effizienteren Durchführung jeder Art von Überprüfungen zur Verfügung stehen.

- (13) Das verbindliche Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten wendet die Standardverfahren des Qualitätsmanagements an, damit festgestellt werden kann, inwieweit die Mitgliedstaaten ihren Pflichten und ihrer Verantwortung als Flaggenstaaten gemäß den verbindlichen IMO-Übereinkommen, deren Partei sie sind, gerecht werden und diese durchsetzen; zugleich wird so eine kohärente und wirksame Umsetzung der geltenden IMO-Instrumente sichergestellt und den Mitgliedstaaten beim Ausbau ihrer Fähigkeiten geholfen. Die Mitgliedstaaten sollten daher weiterhin den Nachweis erbringen, dass sie die verbindlichen IMO-Instrumente gemäß der von der IMO-Versammlung am 4. Dezember 2013 angenommenen Entschließung A.1067(28) über das Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten anwenden.
- (14) Die Kommission, die von der mit der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates³¹ errichteten Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (European Maritime Safety Agency, EMSA) unterstützt wird, sollte von den als Flaggenstaaten von der IMO geprüften Mitgliedstaaten als Beobachterin eingeladen und einbezogen werden, damit die Kohärenz zwischen dem IMO-Audit und den Bewertungen der Kommission gewährleistet ist, die die EMSA im Namen der Kommission im Rahmen ihres Besuchs- und Überprüfungsprogramms zur Überwachung der Umsetzung der Rechtsvorschriften der Union im Bereich der Seeverkehrssicherheit durchführt.
- (15) Um die Leistung der unter europäischer Flagge fahrenden Schiffe weiter zu verbessern und gleiche Ausgangsbedingungen für die Seebehörden zu gewährleisten, sollte klargestellt werden, dass eine Zertifizierung der Qualität der Verwaltungsverfahren im Rahmen des Qualitätsmanagementsystems gemäß ISO oder gleichwertigen Normen für alle Register – sowohl nationale (Erstregister) als auch internationale (Zweitregister) – gilt, für die der Mitgliedstaat als Flaggenstaat verantwortlich ist. Darüber hinaus sollten alle damit zusammenhängenden Tätigkeiten – einschließlich der Zuständigkeiten, der Befugnisse, der wechselseitigen Beziehungen und der Berichterstattungs- und Kommunikationsmittel – aller Personen, die für Flaggenstaaten Besichtigungen oder Überprüfungen durchführen oder daran beteiligt sind, sowie aller sonstigen an der Durchführung von Überprüfungen mitwirkenden Personen, die nicht ausschließlich für die zuständige Behörde des Mitgliedstaats tätig sind und die bestimmte Überprüfungen, die nicht vorgeschriebene Besichtigungen sind, durchführen können, definiert werden. Um Unabhängigkeit sicherzustellen, sollte dokumentiert werden, dass es keine Interessenkonflikte der beteiligten Personen gibt.
- (16) Eine Bewertung und Überprüfung des Leistungssystems für Flaggenstaaten, das auf gemeinsamen transparenten, zuverlässigen und objektiven zentralen Leistungskriterien beruht und auf ähnlichen derzeitigen Systemen aufbaut, sollte alle Mitgliedstaaten bei ihrer kontinuierlichen Verbesserung und Einhaltung der Vorschriften unterstützen.
- (17) Um Angelegenheiten der Flaggenstaaten, einschließlich technischer Fragen, zu erörtern und den Austausch von Fachwissen und Informationen zu erleichtern, sollte eine hochrangige Gruppe für Angelegenheiten der Flaggenstaaten eingerichtet werden, die sich aus den nationalen Behörden der Mitgliedstaaten, Flaggenstaat-

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

Sachverständigen und Flaggenstaat-Überprüfern, gegebenenfalls auch aus dem Privatsektor, zusammensetzt.

- (18) Es sollte ein elektronisches Berichterstattungsinstrument eingerichtet werden, um die kohärente Erhebung einschlägiger Statistiken sowie Seeverkehrsdaten und -informationen aus den Mitgliedstaaten weiter zu verbessern.
- (19) Um zu gewährleisten, dass die Bestimmungen dieser Richtlinie stets auf dem neuesten Stand sind und die Mitgliedstaaten somit ihre völkerrechtlichen Verpflichtungen im Wege der Anwendung der Richtlinie erfüllen können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Aktualisierung des Anhangs zu erlassen. 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 Rechtsetzung³² 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.
- (20) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates beschlossen werden³³. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung der Richtlinie 2009/21/EG in Bezug auf einheitliche Maßnahmen zur Festlegung der Mindestanforderungen für angemessene Ressourcen, die der Größe und der Art der jeweiligen Flotte entsprechen, und für ein gemeinsames harmonisiertes System zur Messung der Leistung von Flaggenstaaten 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 Rates ausgeübt werden.
- (21) Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) sollte die erforderliche Unterstützung leisten, um die Umsetzung der Richtlinie 2009/21/EG sicherzustellen.
- (22) Entsprechend dem in Artikel 5 des Vertrags genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (23) Die Richtlinie 2009/21/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

³² ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

³³ 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).

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Richtlinie 2009/21/EG

Die Richtlinie 2009/21/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) ‚IMO-Audit‘ ein Audit, das im Einklang mit den Bestimmungen der von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) angenommenen Entschließung A.1067(28) (‚Rahmen und Verfahren für das Audit der IMO-Mitgliedstaaten‘) in der jeweils geltenden Fassung durchgeführt wird;“

b) Die folgenden Buchstaben werden angefügt:

„f) ‚Übereinkommen‘ die Übereinkommen mit ihren Protokollen und Änderungen sowie die damit zusammenhängenden verbindlichen Codes gemäß Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³⁴, mit Ausnahme des Seearbeitsübereinkommens 2006 (MLC 2006), in der jeweils geltenden Fassung;

g) ‚III-Code‘ die Teile 1 und 2 der von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) angenommenen Entschließung A.1070(28) (‚Code für die Anwendung der IMO-Instrumente‘), ausgenommen Teil 2 Nummer 16 Absatz 1, Nummer 18 Absatz 1 und Nummern 19, 29, 30, 31 und 32;

h) ‚Flaggenstaat-Besichtiger‘ einen öffentlichen Bediensteten, der ausschließlich für die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats tätig ist und von dieser ordnungsgemäß ermächtigt wurde, Besichtigungen und Audits im Zusammenhang mit den vorgeschriebenen Zeugnissen durchzuführen, und der die Anforderung der Unabhängigkeit nach Artikel 8 Absatz 1 erfüllt;

i) ‚Flaggenstaat-Überprüfer‘ einen öffentlichen Bediensteten, der ausschließlich für die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats tätig ist und von dieser ordnungsgemäß ermächtigt wurde, ergänzende Flaggenstaat-Überprüfungen durchzuführen, und der die Anforderung der Unabhängigkeit nach Artikel 8 Absatz 1 sowie die Mindestkriterien nach Anhang XI der Richtlinie 2009/16/EG erfüllt;

j) ‚sonstige an der Durchführung von Überprüfungen mitwirkende Personen‘ Personen, die nicht ausschließlich für die zuständige Behörde des Mitgliedstaats tätig sind, sondern sich in einem Vertragsverhältnis mit dieser befinden und von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats ordnungsgemäß ermächtigt wurden, von der zuständigen Behörde festgelegte Überprüfungen, die keine vorgeschriebenen Besichtigungen

³⁴ Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

sind, durchzuführen, und die die Kriterien für Kommunikation, Qualifikation und Unabhängigkeit nach Artikel 8 Absatz 1 erfüllen;

- k) ‚ergänzende Flaggenstaat-Überprüfung‘ eine Überprüfung an Bord, die nicht zur Zeugniserteilung führt;
- j) ‚HSSC‘ die von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) angenommene Entschließung A.1156(32) (‚Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC), 2021‘) in der jeweils geltenden Fassung.“

2. Artikel 4 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

3. Die folgenden Artikel 4a bis 4c werden eingefügt:

„Artikel 4a

Sicherheit von Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen

- (1) Die Mitgliedstaaten wenden im internationalen Schiffsverkehr uneingeschränkt die verbindlichen Flaggenstaatbestimmungen der IMO-Übereinkommen gemäß den darin festgelegten Bedingungen auf die darin genannten Schiffe an und wenden den III-Code im Anhang dieser Richtlinie an, ausgenommen Teil 2 Nummer 16 Absatz 1, Nummer 18 Absatz 1 und Nummern 19, 29, 30, 31 und 32.
- (2) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass Schiffe, die zum Führen ihrer Flagge berechtigt sind, den internationalen Vorschriften entsprechen. Zu diesen Maßnahmen gehört, dass sie
 - a) Schiffen das Auslaufen verbieten, bis dieses unter Einhaltung der internationalen Vorschriften erfolgen kann;
 - b) sicherstellen, dass Schiffe, die zum Führen ihrer Flagge berechtigt sind, im Einklang mit den Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC) besichtigt wurden;
 - c) die ergänzenden Flaggenstaat-Überprüfungen von Schiffen durchführen, um sich zu vergewissern, dass der tatsächliche Zustand des Schiffs den mitgeführten Zeugnissen entspricht.
- (3) Die Mitgliedstaaten sorgen für die Behebung aller Mängel, die bei einer nach Absatz 2 Buchstabe c durchgeführten Überprüfung bestätigt oder festgestellt werden.
- (4) Nach Abschluss einer Überprüfung erstellt der Flaggenstaat-Überprüfer einen Bericht gemäß Anhang IX der Richtlinie 2009/16/EG.

Artikel 4b

Anforderungen an die Sicherheit und die Verhütung von Verschmutzung

(1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass seine Verwaltung über angemessene Ressourcen verfügt, die der Größe und der Art seiner Flotte entsprechen, insbesondere um den Verpflichtungen gemäß Artikel 4a und den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels nachzukommen.

(2) Jeder Mitgliedstaat stellt die Aufsicht über die Tätigkeiten der Flaggenstaat-Besichtiger, Flaggenstaat-Überprüfer und anerkannten Organisationen sicher und nimmt am EU-Überwachungssystem für anerkannte Organisationen teil, das die in Artikel 9a Absatz 1 genannte hochrangige Gruppe für Angelegenheiten von Flaggenstaaten festlegt.

(3) Die Mitgliedstaaten schaffen oder erhalten eine Kapazität für Entwurfsprüfungen und für technische Entscheidungen, die der Größe und der Art ihrer Flotte entspricht.

(4) Um die Harmonisierung der nach Artikel 4a Absatz 2 Buchstabe c vorgesehenen ergänzenden Flaggenstaat-Überprüfungen sicherzustellen, erlässt die Kommission nach Rücksprache mit der in Artikel 9a Absatz 1 genannten hochrangigen Gruppe für Angelegenheiten von Flaggenstaaten Durchführungsrechtsakte zur Festlegung einheitlicher Maßnahmen für die Bestimmung der Mindestanforderungen, um den Verpflichtungen nach Absatz 1 nachzukommen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 4c

Gemeinsamer Aufbau von Kapazitäten beim Personal von Flaggenstaaten

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass das für Besichtigungen, Überprüfungen und Audits von Schiffen und Unternehmen verantwortliche oder sie durchführende Personal dem harmonisierten System gemäß Absatz 2 entspricht.

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

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Der einzige Absatz wird als Absatz 1 nummeriert.

b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Die Mitgliedstaaten entwickeln und führen ein geeignetes Kontroll- und Überwachungsprogramm ein, das gegebenenfalls das in Artikel 22a Absatz 3 und Anhang III der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³⁵ genannte System der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs („SafeSeaNet“) nutzt, um rechtzeitig auf

³⁵ Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

Situationen gemäß Absatz 1 dieses Artikels sowie auf Sicherheitsvorfälle und mutmaßliche Umweltverschmutzung reagieren zu können.“

5. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

Elektronische Informationen und elektronischer Austausch

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

- a) Angaben zum Schiff (Name, IMO-Nummer usw.);
- b) vorgeschriebene Zeugnisse (vollständig, vorläufig oder provisorisch) mit Datum der Besichtigungen, gegebenenfalls zusätzlicher und ergänzender Besichtigungen und Audits;
- c) Identifikation der an der Zeugniserteilung und Klassifikation des Schiffes beteiligten anerkannten Organisationen;
- d) Identifikation der zuständigen Behörde, die das Schiff im Rahmen der Hafenstaatkontrolle überprüft hat, und Zeitpunkte der Überprüfungen;
- e) Ergebnis der Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle (Mängel: ja oder nein, Festhaltemaßnahmen: ja oder nein);
- f) Identifikation der Schiffe, die in den vorangegangenen zwölf Monaten vom betreffenden Mitgliedstaat ausgeflaggt wurden.
- g) Bericht(e) im Anschluss an eine Flaggenstaat-Besichtigung oder Flaggenstaat-Überprüfung gemäß Artikel 4a Absatz 2 Buchstabe b oder c.

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

6. Folgender Artikel 6a wird eingefügt:

„Artikel 6a

Überprüfungsdatenbank

(1) Die Kommission entwickelt, unterhält und aktualisiert eine Überprüfungsdatenbank mit den in Artikel 6 genannten Informationen. Alle Mitgliedstaaten werden an diese Datenbank angebunden. Die Datenbank wird auf der Grundlage der in Artikel 24 der Richtlinie 2009/16/EG vorgesehenen Überprüfungsdatenbank errichtet und bietet ähnliche Funktionen wie die letztgenannte Datenbank.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Informationen über die gemäß dieser Richtlinie durchgeführten Überprüfungen, einschließlich Informationen über Mängel, unverzüglich an die Überprüfungsdatenbank übermittelt werden, sobald der/die Bericht(e) gemäß Artikel 4a Absatz 4 abgeschlossen ist/sind.

(3) Die Kommission stellt sicher, dass anhand der von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Überprüfungsdaten alle für die Durchführung dieser Richtlinie relevanten Daten aus der Überprüfungsdatenbank abgerufen werden können.

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

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

7. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

Überwachung der Einhaltung der Vorschriften und der Leistung der Mitgliedstaaten

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um ihre Verwaltung mindestens alle sieben Jahre dem IMO-Audit zu unterziehen, und veröffentlichen das Ergebnis des Audits sowie etwaige Abhilfemaßnahmen in der von der IMO eingerichteten Datenbank des Globalen Integrierten Schifffahrtssystem (Global Integrated Shipping Information System, GISIS). Die Mitgliedstaaten machen diese Informationen im Einklang mit den einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften zur Vertraulichkeit auch der Öffentlichkeit zugänglich.

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

(3) Die Kommission erhebt die erforderlichen Informationen und führt Besuche in den Mitgliedstaaten gemäß Artikel xx der Verordnung (EU) xx/xx des Europäischen Parlaments und des Rates³⁷ [anzunehmende EMSA-Verordnung] durch, um die wirksame Umsetzung dieser Richtlinie zu gewährleisten und zu prüfen, ob die Flaggenstaatpflichten eingehalten werden und das EU-Überwachungssystem für anerkannte Organisationen funktioniert.“

8. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Jeder Mitgliedstaat führt ein Qualitätsmanagementsystem für alle Tätigkeiten seiner Verwaltung im Zusammenhang mit den Flaggenstaatpflichten ein, das alle von ihm geführten Register erfasst, und pflegt dieses System. Das Qualitätsmanagementsystem ist gemäß den international geltenden Qualitätsnormen zu zertifizieren.

³⁶ Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1).

³⁷ Verordnung (EU) xx/xx des Europäischen Parlaments und des Rates ... [EMSA-Verordnung]

Das Qualitätsmanagementsystem umfasst eine Definition der Zuständigkeiten, der Befugnisse und der wechselseitigen Beziehungen aller Personen, einschließlich der sonstigen an der Durchführung von Überprüfungen mitwirkenden Personen, die für den Flaggenstaat Tätigkeiten mit Bezug oder mit Auswirkungen auf die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung von Verschmutzung anordnen, ausführen oder überwachen. Diese Zuständigkeiten sind zu dokumentieren, wobei anzugeben ist, welche Art von Überprüfungstätigkeiten die sonstigen an der Durchführung von Überprüfungen mitwirkenden Personen durchführen und welchen Umfang diese Tätigkeiten haben dürfen und wie diese Personen zu kommunizieren und zu berichten haben.

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

Alle Personen, die eine Besichtigung oder Überprüfung durchführen, unterzeichnen eine Erklärung über das Nichtvorliegen eines Interessenkonflikts, die ihre Unabhängigkeit in Bezug auf die durchzuführenden Tätigkeiten bescheinigt und die von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats aufbewahrt wird.“

b) Folgende Absätze werden angefügt:

„(2a) Die Mitgliedstaaten bewerten ihre Leistung jährlich auf der Grundlage der Ergebnisse der im Rahmen des Qualitätsmanagementsystems gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels durchgeführten Tätigkeiten und der Flaggenstaatleistung gemäß Absatz 2b des vorliegenden Artikels sowie Artikel 7 und ermitteln Gebiete, auf denen Verbesserungen möglich sind.

(2b) Um ein gemeinsames harmonisiertes Leistungssystem für die Zwecke des Absatzes 2a sicherzustellen, erlässt die Kommission nach Beratung mit der in Artikel 9a Absatz 1 genannten hochrangigen Gruppe für Angelegenheiten von Flaggenstaaten Durchführungsrechtsakte, um die Einzelheiten eines überarbeiteten Leistungssystems gemäß Absatz 2 dieses Artikels festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß Artikel 10 Absatz 2 erlassen.

In die Bewertung der Leistung der Flaggenstaaten fließen unter anderem die Ergebnisse der Flaggenstaat-Überprüfungen, die Festhaltequoten im Rahmen der Hafenstaatkontrolle, Unfallstatistiken, Kommunikations- und Informationsabläufe, Jahresverluststatistiken (ohne angenommene Totalverluste) sowie andere geeignete Leistungsindikatoren ein, damit festgestellt werden kann, ob die Personalausstattung, die Ressourcen und die Verwaltungsverfahren zur Erfüllung der Flaggenstaatspflichten angemessen sind.

(2c) Die Kommission stellt auf einer öffentlichen Website Informationen über die Leistung der Flaggenstaaten zur Verfügung und aktualisiert diese.“

9. Artikel 9 wird aufgehoben.

10. Es werden die folgenden Artikel eingefügt:

„Artikel 9a

Hochrangige Gruppe für Angelegenheiten von Flaggenstaaten

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

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

Sie gibt sich eine Geschäftsordnung.

(2) Die hochrangige Gruppe für Angelegenheiten von Flaggenstaaten hat unter anderem folgende Aufgaben:

- a) Ausarbeitung von Empfehlungen für einen gemeinsamen Ansatz bei den Flaggenstaat-Überprüfungen und Verfahren und Leitlinien für die Kontrolle von Schiffen;
- b) Unterstützung der Kommission bei der Entwicklung eines gemeinsamen Berichtsformats, einschließlich des Zeitplans für Flaggenstaat-Überprüfungen/die Überwachung der anerkannten Organisationen;
- c) Unterstützung der Kommission bei der Entwicklung der technischen Methode zur Ermittlung der in Artikel 4b genannten angemessenen Ressourcen, die der Größe und der Art der Flotte entsprechen;
- d) Unterstützung der Kommission bei der Entwicklung von Maßnahmen zur Förderung des Aufbaus von Kapazitäten gemäß Artikel 4c, insbesondere im Hinblick auf die Aktualisierung von Wissen über Änderungen der Übereinkommen und neue Technologien;
- e) Entwicklung und Umsetzung des EU-Überwachungssystems für anerkannte Organisationen gemäß Artikel 7;
- f) Bereitstellung von Leitlinien für die Nutzung der in den einschlägigen Seeverkehrsdatenbanken der Union vorhandenen Informationen für Flaggenstaat-Überprüfungen/die Überwachung der anerkannten Organisationen, um die Ressourcen für die Überwachung der anerkannten Organisationen effizienter zu nutzen, z. B. durch Bündelung nach Schwerpunktbereichen;
- g) Unterstützung der Kommission bei der technischen Entwicklung der in Artikel 8 Absatz 2b genannten Leistungskriterien;
- h) Unterstützung der Kommission bei der Ausarbeitung von Leitlinien, Mustern und dergleichen für die Berichtspflichten gemäß Artikel 9b;
- i) Unterstützung bei der Analyse der Leistung von Flaggenstaaten sowie der Analyse von Audits des Qualitätsmanagementsystems und von IMO-Audits, wobei Ergebnisse und Folgemaßnahmen verglichen werden, um bewährte Verfahren zu ermitteln;

- j) Unterstützung der Kommission bei der Entwicklung von Maßnahmen, um Folgendes festzulegen:
 - i) harmonisierte Verfahren für die Anwendung von Ausnahmeregelungen und gleichwertigen Regelungen entsprechend den IMO-Übereinkommen;
 - ii) harmonisierte Auslegungen in Angelegenheiten, die in den Übereinkommen dem Ermessen der Verwaltungen überlassen wurden;
 - iii) einheitliche Auslegungen der Bestimmungen der Übereinkommen.

Artikel 9b

Informationen und Daten

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

- a) in Bezug auf die Verwaltung von Anforderungen an die Sicherheit und die Verhütung von Verschmutzung über
 - i) die Größe und das Alter der unter ihrer Flagge fahrenden Flotte hinsichtlich der Anzahl und Bruttoreaumzahl konventioneller Schiffe;
 - ii) die Anzahl der Flaggenstaat-Überprüfer/-Besichtiger/-Auditoren und sonstigen an der Durchführung von Überprüfungen mitwirkenden Personen;
 - iii) die Anzahl der durchgeführten Flaggenstaat-Besichtigungen, Flaggenstaat-Überprüfungen und Flaggenstaat-Audits;
 - iv) die Anzahl der ein- und ausgeflaggten Schiffe, aufgeschlüsselt nach Schiffstyp und Ursprungs- oder Bestimmungsland;
- b) in Bezug auf das Qualitätsmanagement und Audits über
 - i) geplante oder bestätigte Termine für das IMO-Audit;
 - ii) geplante oder bestätigte Termine für das Audit des Qualitätsmanagementsystems sowie den Umfang der Zertifizierung des Qualitätsmanagementsystems;
- c) in Bezug auf die Übertragung von Befugnissen über
 - i) die ermächtigten anerkannten Organisationen, die übertragenen Aufgaben und die im Namen des Mitgliedstaats ausgestellten Zeugnisse.“

11. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt, der durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 eingesetzt wurde. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.“

12. Folgender Artikel 10a wird eingefügt:

„Artikel 10a

Delegierte Rechtsakte

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 10b zur Änderung des Anhangs 1 zu erlassen, um neuen Flaggenstaatbestimmungen und -pflichten, die auf internationaler Ebene, insbesondere im Rahmen der IMO, entwickelt werden, Rechnung zu tragen.

Die Änderungen der IMO-Übereinkommen und des Codes für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code) können gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 aus dem Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden.“

13. Folgender Artikel 10b wird eingefügt:

„Artikel 10b

Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10a wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [xx] 202X übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 10a kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 10a erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer

Frist von zwei Monaten nach Übermittlung des betreffenden Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.“

14. Der Text im Anhang der vorliegenden Richtlinie wird der Richtlinie 2009/21/EG als Anhang angefügt.

Artikel 2

Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen: ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie] die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende 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 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten

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 Maßnahme³⁸

☒ 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)

Die allgemeinen Ziele der Änderung der Richtlinie 2009/21/EG sind 1) die Aufrechterhaltung gleicher Wettbewerbsbedingungen und die Vermeidung von Marktverzerrungen, 2) die Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus im Seeverkehr und 3) die Verhütung von Meeresverschmutzung aufgrund von Unfällen auf See. Diese Überarbeitung sollte daher auch zur Erreichung des Nachhaltigkeitsziels 3 („Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern“) und des Nachhaltigkeitsziels 14 („Ozeane, Meere und Meeresressourcen im Sinne nachhaltiger Entwicklung erhalten und nachhaltig nutzen“) beitragen.

1.4.2. Einzelziel(e)

Die Einzelziele der Richtlinie bestehen darin,
die Richtlinie über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten an neue internationale Bestimmungen anzupassen,
angemessene Überprüfungen und eine angemessene Überwachung/Aufsicht zu gewährleisten,
eine stärkere Nutzung digitaler Lösungen zu gewährleisten,
einen harmonisierten Ansatz für die Erfassung, Meldung und Messung der Leistung der Flotten und Aufgaben der Flaggenstaaten zu gewährleisten.

³⁸

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 das hohe Sicherheitsniveau der Flaggenstaatkontrolle unionsweit harmonisiert und digitalisierte Lösungen eingeführt werden, sodass die Effizienz der Schiffsüberwachung, der Durchführung von Schiffsüberprüfungen im Rahmen der Flaggenstaatkontrolle und des Austauschs relevanter Informationen gesteigert wird. Ferner wird erwartet, dass er das Funktionieren des Binnenmarktes verbessert, da er für mehr Klarheit sorgt und mögliche Zweideutigkeiten für die Behörden der Flaggenstaaten beseitigt.

Außerdem dürfte er auch zu einer Verringerung der Zahl der Toten und Verletzten sowie des auf See verlorenen Bunkeröls führen.

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 auf der Grundlage von IMO-Audits, die über das IMO-GISIS und Kontrollbesuche der EMSA in den Mitgliedstaaten zur Überprüfung der Umsetzung der Richtlinie im Namen der Kommission überwacht werden, ermittelt.

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Richtlinie in Bezug auf das Einzelziel Nr. 2 wird anhand der Zahl der ausgetauschten Überprüfungsberichte der Flaggenstaaten, der Verwendung der Feststellungen, der Folgemaßnahmen mit den anerkannten Organisationen, der Sicherheitsempfehlungen für die Verwaltungen der Flaggenstaaten, der Zahl der in die Flaggenregister aufgenommenen Schiffe und der Zahl der aus den Flaggenregistern gestrichenen oder suspendierten Schiffe, die über das THETIS-System überwacht werden, sowie der Berichte der Verwaltungen der Flaggenstaaten ermittelt. Aber auch die Zahl der technischen Mitarbeiter und der Überprüfungen, der Anteil der Überprüfungen der Flotte unter der Flagge des Mitgliedstaats und die Zahl der Besichtigter des Flaggenstaats pro Schiff, die in das spezielle Meldesystem eingegeben werden, fließen in die Beurteilung der Wirksamkeit ein.

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Richtlinie in Bezug auf das Einzelziel Nr. 3 wird anhand der Zahl der elektronischen Zeugnisse und der elektronischen Berichte der Flaggenstaaten ermittelt, die in das Meldemodul (THETIS) eingegeben werden.

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Richtlinie in Bezug auf das spezifische Ziel 4 wird anhand der Leistungsmessindikatoren im Leistungsmesssystem ermittelt.

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 muss technische Lösungen für das Register für elektronische Zeugnisse, die Meldung von elektronischen Zeugnissen und Überprüfungsberichten des Flaggenstaats sowie Instrumente für die Validierung einführen und neue Module entwickeln. Die EMSA muss außerdem einen Mechanismus und ein Muster für die Meldung von Informationen und Statistiken entwickeln und Maßnahmen zum Aufbau gemeinsamer Kapazitäten sowie harmonisierte Schulungen (nach dem Erwerb der Qualifikation) für Flaggenstaat-Überprüfer und/oder -Besichtigter und/oder -Auditoren einführen; zu diesem Zweck muss ein gemeinsamer Lehrplan für Flaggenstaat-Überprüfer entwickelt werden sowie Schulungen für Flaggenstaat-Überprüfer in Bezug auf neue Technologien, insbesondere im Bereich der

erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffe, die im Hinblick auf das Paket „Fit für 55“ besonders wichtig sind, sowie im Bereich der Automatisierung.

Bis 2025 wird ein zusätzliches VZÄ für die Entwicklung des neuen Moduls für die elektronischen Zeugnisse sowie ein zusätzliches VZÄ für die Bereitstellung von IT-Fachwissen und maritimem Fachwissen in den maritimen Unterstützungsdiensten benötigt.

- 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)

Ohne ein Tätigwerden der Union bliebe die derzeitige Rechtsunsicherheit bestehen, und die EU-Mitgliedstaaten würden internationale Verpflichtungen in unkoordinierter Weise in nationales Recht umsetzen. Letztlich würde dies dazu führen, dass die Bürgerinnen und Bürger der EU, die Sicherheit des Seeverkehrs und die Umwelt weniger geschützt wären. Die Übernahme internationaler Bestimmungen in das EU-Recht ermöglicht auch die unverzichtbare Unterstützung, die die EMSA den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Auswahl der zu überprüfenden Schiffe, die Erfassung und den Austausch von Ergebnissen der Überprüfungen sowie in Bezug auf die Schulung für die von ihnen durchgeführten Überprüfungen durch den Flaggenstaat gewährt. Reisende und Bürger im Allgemeinen können sich darauf verlassen, dass in der gesamten Union ein ähnlicher Sicherheitsstandard besteht und die Ergebnisse der Überprüfungen bzw. Kontrollen (sowohl durch die Flaggen- als auch durch die Hafenstaaten) ausgetauscht und überwacht werden, sodass keine Schwachstelle im Bereich der Sicherheit des Seeverkehrs entsteht.

Erwarteter Unionsmehrwert (ex post)

Die wirksame Umsetzung der internationalen Bestimmungen, insbesondere des Codes für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code), sollte durch die Richtlinie sichergestellt werden. Die sich aus der Richtlinie über die Erfüllung der Flaggenstaatspflichten ergebenden rechtlichen Verpflichtungen und deren Durchsetzung ermöglichen eine stärkere Harmonisierung, Konsistenz und Kohärenz zwischen den Mitgliedstaaten und ihren Verantwortlichkeiten.

Die Richtlinie gewährleistet ein harmonisiertes und kohärentes Konzept für Schiffe, die unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats fahren, da darin verbindliche internationale Bestimmungen aufgenommen und konsolidiert werden und Rechtssicherheit im Rahmen der Rechtsordnung der EU geschaffen wird.

- 1.5.3. *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

Mit der Richtlinie über die Erfüllung der Flaggenstaatspflichten wird die harmonisierte Umsetzung und Durchsetzung internationaler Bestimmungen in und gemäß EU-Rechtsvorschriften sichergestellt und die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten gefordert und gefördert. Die Bewertung der Richtlinie hat jedoch gezeigt, dass die EU-Politik im Bereich der Seeverkehrssicherheit auf breiterer Basis neu ausgerichtet werden muss. Dies bedeutet eine Stärkung der EU-Ebene für die „erste Abwehrlinie“, nämlich die Einhaltung der Vorschriften und vorbeugende Maßnahmen, die den Flaggenstaaten obliegen. Der Schwerpunkt der gegenwärtigen Maßnahmen liegt auf den Mitgliedstaaten als Hafen- und

Küstenstaaten und weniger auf deren Eigenschaft als Flaggenstaaten. Somit fehlen in der Richtlinie die einschlägigen flaggenstaatbezogenen Teile des verbindlichen III-Codes.

Die Ergebnisse der Ex-post-Bewertung sind in der Folgenabschätzung zu dieser Initiative enthalten (Zusammenfassung in Anhang 7).

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

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

Die vorgeschlagene Überarbeitung wird Synergien mit anderen Elementen des EU-Rechtsrahmens schaffen, insbesondere mit der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle und der Richtlinie 2009/18/EG über die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr.

Der Vorschlag ist mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar, auch wenn er eine Neuprogrammierung innerhalb der Rubrik 1 in Bezug auf den jährlichen Beitrag zur EMSA erfordert (Ausgleich der Auswirkungen auf den Haushalt durch kompensatorische Kürzung der geplanten Ausgaben innerhalb des CEF-Bereichs Verkehr (02 03 01)). Die Auswirkungen des vorliegenden Vorschlags auf den Haushalt sind 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 über den derzeitigen MFR hinaus sind – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – ein indikativer Überblick.

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

Die Auswirkungen dieser Initiative auf den Haushalt beziehen sich auf die zusätzlichen Ressourcen, die für die zunehmend wichtige Rolle der EMSA im Hinblick auf die Unterstützung der Flaggenstaaten bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen aus der vorgeschlagenen Richtlinie erforderlich sind (d. h. in Bezug auf die elektronischen Zeugnisse die Entwicklung und Pflege eines Meldemoduls (THETIS) für die Verwendung elektronischer Zeugnisse durch alle Flaggenstaaten und anerkannten Organisationen, die Entwicklung von Validierungs- und Überprüfungsinstrumenten sowie die Entwicklung eines Moduls für die elektronischen Überprüfungsberichte der Flaggenstaaten, in Bezug auf die Meldestatistiken die Weiterentwicklung eines Meldeinstruments/Zugangstors zur Unterstützung der Anwendungen und in Bezug auf den Kapazitätsaufbau die Entwicklung eines gemeinsamen Lehrplans für Flaggenstaat-Besichtigter und die Durchführung von Schulungen zu neuen Technologien, insbesondere zu erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und zur Automatisierung).

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 vorliegenden Vorschlags auf den Haushalt sind 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 über den derzeitigen MFR hinaus sind – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – ein indikativer Überblick.

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)³⁹

☐ 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 insgesamt 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.

³⁹

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. VERWALTUNGSMABNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

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

Die Kommission wird für die Umsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie insgesamt verantwortlich sein.

Die EMSA führt im Namen der Kommission Kontrollbesuche in den Mitgliedstaaten durch, um die Maßnahmen vor Ort zu überprüfen. In den jeweiligen Besuchsberichten werden etwaige Mängel und verbesserungswürdige Bereiche aufgezeigt.

Die Kommission und/oder die EMSA nehmen ergänzend zu den Kontrollbesuchen und Überprüfungen der EMSA im Namen der Kommission als Beobachter am Audit der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation teil. Die EMSA wird auch eine horizontale Analyse durchführen, aus der hervorgeht, wie die Rechtsvorschriften funktionieren, welche Lücken bestehen und wie diese geschlossen werden können, und sie wird der Kommission und den Mitgliedstaaten Bericht erstatten und die Ergebnisse wahrscheinlich in Workshops erörtern.

Die Kommission wird außerdem eine Sachverständigengruppe für Flaggenstaatangelegenheiten einsetzen, um die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission zu fördern.

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 wird für die Umsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie insgesamt verantwortlich sein. Die Kommission wird von der EMSA gegebenenfalls bei der Bereitstellung von IT-Diensten und der Entwicklung der IT-Instrumente, die für die Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie über die Berichterstattung, Überwachung und Prüfung erforderlich sind, sowie bei der Organisation von Schulungen unterstützt werden. Die Mitgliedstaaten müssen die Richtlinie innerhalb der in der Richtlinie genannten Frist in ihr nationales Recht umsetzen. Die Durchsetzungsmaßnahmen werden im Rahmen der bestehenden Kontrollen durchgeführt, insbesondere bei der Flaggenstaatkontrolle und im Rahmen des Leistungssystems für Flaggenstaaten.

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

Während die Kommission insgesamt für die Durchführung der vorgeschlagenen Richtlinie verantwortlich sein wird, wird die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs für die Durchführung ihrer Tätigkeiten und die Umsetzung ihres internen Kontrollrahmens verantwortlich sein. Sie muss IT-Instrumente und -Module entwickeln und Schulungen für die Beamten der Flaggenstaatkontrolle anbieten, und die Mitgliedstaaten werden verpflichtet sein, für die Durchsetzung zu sorgen.

Die EMSA ist am besten in der Lage, Aufgaben im Zusammenhang mit der Berichterstattung und Bewertung von Compliance-Aufgaben 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 Zertifikaten und Schulungen erfordern.

Die Mitgliedstaaten sind – auch aufgrund völkerrechtlicher Verpflichtungen – am besten in der Lage, für die Durchsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie zu sorgen, insbesondere indem sie die Flaggenstaatkontrolle weiterhin einheitlich 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 der Strategie überwacht die GD MOVE Leistungsindikatoren für die Ausführung des Haushaltsplans, die Prüfungsempfehlungen und administrative Angelegenheiten. Die Agentur legt halbjährlich einen Bericht vor. Die Kontrollen der Aufsicht über die Agentur sowie der damit verbundenen Finanz- und Haushaltsführung stehen im Einklang mit der Kontrollstrategie der GD MOVE, die 2022 aktualisiert wurde.

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 Überarbeitung werden zusätzliche Mittel sowohl für die EMSA, die IT-Instrumente und -Module entwickeln und Schulungen für die Beamten der Flaggenstaatkontrolle anbieten wird, als auch für die Kommission bereitgestellt.

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 Abschluss ist ähnlich wie bei den der Agentur gewährten Haushaltszuschüssen.

Die zusätzlichen Aufgaben, die sich aus der vorgeschlagenen Richtlinie ergeben, dürften keine spezifischen zusätzlichen Kontrollen nach sich ziehen. Daher dürften die Kontrollkosten für die GD MOVE (gemessen am Wert 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 darauf abzielen, Betrug und Unregelmäßigkeiten zu verhindern. Die Mitgliedstaaten müssen über ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) verfügen, um nachzuweisen, dass ihre Organisation, ihre Strategien, Verfahren, Ressourcen und Dokumentation zur Erfüllung ihrer Aufgaben geeignet sind. Dieses muss zertifiziert und anschließend einem regelmäßigen Audit unterzogen werden. Die Mitgliedstaaten müssen der Kommission und/oder der EMSA die Ergebnisse der von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation und der akkreditierten Stelle durchgeführten Audits mitteilen, damit die nationalen Flaggenstaatbehörden ihre QMS-Zertifizierung beibehalten können.

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 vom OLAF vorgelegten Methodik und den Leitlinien für die Betrugsbekämpfungsstrategie sowie auf der Betrugsbekämpfungsstrategie der GD MOVE beruht. Diese Strategie bietet einen Rahmen, der sich mit Fragen der Prävention und Aufdeckung von Betrug sowie mit den Bedingungen für Untersuchungen von Betrug auf Agenturebene befasst. Die EMSA passt ihre Strategien und Maßnahmen kontinuierlich an und verbessert sie, um ein Höchstmaß an Integrität des EMSA-Personals zu fördern, eine wirksame Prävention und Aufdeckung von Betrugsrisiken zu unterstützen und geeignete Verfahren für die Meldung und Bearbeitung von potenziellen Betrugsfällen und deren Ergebnissen festzulegen. Darüber hinaus verabschiedete die EMSA im Jahr 2015 ihre Strategie zur Vermeidung von Interessenkonflikten für den Verwaltungsrat.

Die 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 ⁴⁰	von EFTA-Ländern ⁴¹	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten ⁴²	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen

⁴⁰ GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

⁴¹ EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

⁴² Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.

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 Mehr- jährigen Finanz- rahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM	von EFTA- Ländern	von Kandidaten- ländern und potenziellen Kandidaten	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN

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)	0,368	1,041	1,266	4,412	7,087
	Zahlungen	(3b)	0,368	1,041	1,266	4,412	7,087
Mittel INSGESAMT für die EMSA	Verpflichtungen	=1+1a +3a	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336
	Zahlungen	=2+2a +3b	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336

Die Auswirkungen auf den Haushalt über den derzeitigen MFR hinaus sind – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – ein
indikativer Überblick.

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 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.	INSGESAMT
GD: <.....>							
• Personal							
• 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	INSGESAM T
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336
	Zahlungen	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336

Die Auswirkungen auf den Haushalt über den derzeitigen MFR hinaus sind – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – ein indikativer Überblick.

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 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.						INSGESAMT	
	ERGEBNISSE																	
	↓	Art ⁴³	Durch- schnitts- kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Gesamt zahl
EINZELZIEL Nr. 1 ⁴⁴ ...																		
- 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.

⁴³ Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer).

⁴⁴ Wie unter 1.4.2. („Einzelziel(e) ...“) beschrieben.

3.2.3. Geschätzte Auswirkungen auf den Personalbedarf der EMSA

3.2.3.1. Zusammenfassung

- ☐ 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	INSGESAMT
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	-----------

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

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

Die Auswirkungen auf den Haushalt über den derzeitigen MFR hinaus sind – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – ein indikativer Überblick.

Personalbedarf (VZÄ):

	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028-2034	INSGESAMT
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	-----------

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

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

Die Auswirkungen auf den Haushalt über den derzeitigen MFR hinaus sind – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – ein indikativer Überblick.

Die EMSA wird mit der Vorbereitung der Einstellung beginnen, sobald der Vorschlag angenommen ist. Die Kosten werden auf der Grundlage der Annahme geschätzt, dass die zwei VZÄ zum 1. Juli 2025 eingestellt werden. Für das erste Jahr werden also 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 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.		
• Im Stellenplan vorgesehene 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)⁴⁵							
20 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation)							
20 02 03 (VB, ÖB, ANS, LAK und JFD in den Delegationen)							
Haushaltslinie(n) (bitte angeben) ⁴⁶	- in den zentralen Dienststellen ⁴⁷						
	- 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 angeben)							
INSGESAMT							

⁴⁵ VB = Vertragsbedienstete, ÖB = örtliche Bedienstete, ANS = abgeordnete nationale Sachverständige, LAK = Leiharbeitskräfte, JFD = Juniorfachkräfte in Delegationen.

⁴⁶ Teilobergrenze für aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

⁴⁷ Hauptsächlich für die Fonds der EU-Kohäsionspolitik, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFAF).

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 zugewiesenen Aufgaben erfordern eine Neuprogrammierung der Haushaltslinie für den jährlichen Beitrag zur 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 über den derzeitigen MFR hinaus sind – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – ein indikativer Überblick.

- ☐ Der Vorschlag/Die Initiative erfordert eine Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder eine Revision des Mehrjährigen Finanzrahmens.⁴⁸

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 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.			Insgesamt
Bitte geben Sie die kofinanzierende Einrichtung an.								
Kofinanzierung INSGESAMT								

⁴⁸ Siehe Artikel 12 und 13 der Verordnung (EU, Euratom) 2020/2093 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 ⁴⁹						
		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 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.

--

⁴⁹ 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) 272 final

ANNEX

ANHANG

des

**Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates
zur Änderung der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten**

{SEC(2023) 210 final} - {SWD(2023) 165 final} - {SWD(2023) 166 final}

ANHANG

„ANHANG

EntschlieÙung A.1070(28)

(angenommen am 4. Dezember 2013).

CODE FÜR DIE ANWENDUNG DER IMO-INSTRUMENTE (III-CODE)

TEIL 1 – GEMEINSAME BEREICHE

Zielsetzung

1. Ziel dieses Codes ist es, die Sicherheit im weltweiten Seeverkehr sowie den Schutz der Meeresumwelt zu verbessern und Staaten bei der Anwendung von Rechtsinstrumenten der Organisation zu unterstützen.
2. Verschiedene Staaten werden diesen Code entsprechend ihren eigenen spezifischen Gegebenheiten betrachten und sollen nur zur Anwendung der Rechtsinstrumente verpflichtet sein, denen sie als Vertragsregierungen oder Vertragsparteien angehören. Aufgrund ihrer geografischen Lage und spezifischen Gegebenheiten können manche Staaten eine wichtigere Rolle als Flaggenstaat und eine weniger wichtige Rolle als Hafenstaat oder Küstenstaat spielen, während andere eine wichtigere Rolle als Küstenstaat oder als Hafenstaat und eine weniger wichtige Rolle als Flaggenstaat spielen mögen.

Strategie

3. Um das Ziel dieses Codes zu erreichen, wird den Staaten empfohlen,
 - (1) eine Gesamtstrategie zu entwickeln, um sicherzustellen, dass sie ihre internationalen Pflichten und Verantwortlichkeiten als Flaggen-, Hafen- und Küstenstaat erfüllen;
 - (2) eine Methodik zur Überwachung und Bewertung der Strategie im Hinblick auf deren Eignung dazu zu schaffen, eine wirksame Anwendung und Durchsetzung einschlägiger verbindlicher internationaler Rechtsinstrumente sicherzustellen; und
 - (3) die Strategie fortlaufend zu überprüfen, um die organisatorische Gesamtleistung und Leistungsfähigkeit als Flaggen-, Hafen- und Küstenstaat zu erreichen, aufrechtzuerhalten und zu verbessern.

Allgemeines

4. Nach den allgemeinen Vorschriften des Rechts der Verträge und der IMO-Übereinkommen sollen die Staaten die Verantwortung dafür tragen, Gesetze und sonstige Vorschriften zu erlassen sowie alle weiteren Schritte zu ergreifen, die gegebenenfalls notwendig sind, um diesen Rechtsinstrumenten voll und ganz Wirksamkeit zu verleihen und auf diese Weise den Schutz des menschlichen Lebens auf See sowie den Schutz der Meeresumwelt sicherzustellen.
5. Bei der Ergreifung von Maßnahmen zur Verhütung, Verringerung und Bekämpfung der Verschmutzung der Meeresumwelt sollen die Staaten so vorgehen, dass sie weder unmittelbar noch mittelbar Schädigungen oder Gefährdungen aus einem Gebiet in ein anderes verlagern oder eine Art von Verschmutzung in eine andere umwandeln.

Anwendungsbereich

6. Der Code zielt auf die Behandlung derjenigen Aspekte ab, die eine Vertragsregierung oder eine Vertragspartei beachten muss, um den einschlägigen internationalen Rechtsinstrumenten, denen sie als Vertragsregierung oder Vertragspartei angehört, voll und ganz Wirksamkeit zu verleihen; zu diesen zählen:

- (1) der Schutz des menschlichen Lebens auf See;
- (2) die Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe;
- (3) die Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten;
- (4) die Freiborde;
- (5) die Schiffsvermessung; und
- (6) die Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See.

7. Die folgenden Gebiete sollen bei der Entwicklung von Strategiekonzepten, Rechtsvorschriften, den zugehörigen Regeln und Bestimmungen sowie von Verwaltungsverfahren für die Anwendung und Durchsetzung dieser Pflichten und Verantwortlichkeiten durch den Staat Berücksichtigung finden und behandelt werden:

- (1) Hoheitsbefugnisse;
- (2) Organisation und Kompetenzen;
- (3) Rechtsvorschriften, Regeln und Bestimmungen;
- (4) Verkündung der anwendbaren verbindlichen internationalen Rechtsinstrumente, Regeln und Bestimmungen;
- (5) Durchsetzungsregelungen;
- (6) Kontroll-, Besichtigungs-, Überprüfungs-, Audit-, Bestätigungs-, Genehmigungs- und Zulassungsfunktionen;
- (7) Auswahl, Anerkennung, Genehmigung, Ermächtigung und Überwachung anerkannter Organisationen, soweit zutreffend, und der ernannten Besichtiger;
- (8) Untersuchungen, die der Organisation gemeldet werden müssen; und
- (9) Übermittlung von Berichten an die Organisation und andere Verwaltungen.

Erste Maßnahmen

8. Wenn ein neues oder geändertes Rechtsinstrument der Organisation für einen Staat in Kraft tritt, soll die Regierung dieses Staates in der Lage sein, es mittels geeigneter nationaler Rechtsvorschriften anzuwenden und durchzusetzen und über die zur Anwendung und Durchsetzung erforderliche Infrastruktur verfügen. Dies bedeutet, dass die Regierung des Staates

- (1) in der Lage sein soll, Gesetze zu erlassen, die eine wirksame Ausübung der Hoheitsgewalt und Kontrolle in administrativen, technischen und sozialen Belangen in Bezug auf Schiffe, die die Flagge dieses Staates führen, ermöglichen und insbesondere die Rechtsgrundlage schaffen für allgemeine Anforderungen hinsichtlich der Register, die Überprüfung von Schiffen, Gesetze zur Gewährleistung

der Sicherheit und zur Verhütung von Verschmutzung, die auf diese Schiffe Anwendung finden, sowie für die Ausarbeitung damit zusammenhängender Regeln;

(2) über eine Rechtsgrundlage für die Durchsetzung ihrer nationalen Gesetze und sonstigen Vorschriften, einschließlich der damit verbundenen Untersuchungs- und Strafverfahren, verfügen soll; und

(3) über ausreichendes Personal mit Fachwissen im Bereich des Seeverkehrs verfügen soll, das sie beim Erlass der erforderlichen nationalen Gesetze unterstützt und alle Verantwortlichkeiten des Staates, einschließlich der in den jeweiligen Übereinkommen vorgeschriebenen Berichterstattung, erfüllen kann.

Übermittlung von Informationen

9. Der Staat soll allen Betroffenen seine Strategie gemäß Nummer 3 bekannt machen; diese Bekanntmachung soll Angaben zu seinen nationalen Rechtsvorschriften umfassen.

Aufzeichnungen

10. Soweit zweckdienlich sollen als Nachweis für die Einhaltung der Vorschriften und das wirksame Tätigwerden des Staates Aufzeichnungen angefertigt und gepflegt werden. Die Aufzeichnungen sollen lesbar, leicht auffindbar und abrufbar bleiben. Zur Festlegung der erforderlichen Kontrollen für Auffinden, die Speicherung, den Schutz, den Abruf, die Aufbewahrungszeit und Anordnung von Aufzeichnungen soll ein dokumentiertes Verfahren ausgearbeitet werden.

Verbesserung

11. Die Staaten sollen die Wirksamkeit der Maßnahmen, die ergriffen werden, um die Übereinkommen und Protokolle, die sie angenommen haben, umzusetzen, ständig verbessern. Verbesserungen sollen erzielt werden durch die konsequente und wirksame Anwendung und Durchsetzung der entsprechenden nationalen Rechtsvorschriften und durch die Überwachung der Einhaltung.

12. Der Staat soll eine Kultur fördern, die Gelegenheiten zur Verbesserung der Leistung im Bereich von Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Sicherheit im Seeverkehr und dem Umweltschutz bietet; diese könnten unter anderem Folgendes umfassen:

(1) Fortbildungsprogramme im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr und der Verschmutzungsverhütung;

(2) regionale und nationale Übungen im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr und der Verschmutzungsverhütung, die ein breites Spektrum nationaler, regionaler und internationaler Seeschifffahrtsorganisationen und -unternehmen sowie von Seeleuten einbeziehen; und

(3) Nutzung eines Belohnungs- und Anreizsystems für Schifffahrtsunternehmen und Seeleute im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit und Verschmutzungsverhütung.

13. Darüber hinaus soll der Staat Maßnahmen zur Ermittlung und Beseitigung der Ursachen von Nichteinhaltungen von Vorschriften ergreifen, um eine Wiederholung zu verhindern; diese Maßnahmen sollen unter anderem Folgendes umfassen:

(1) die Überprüfung und Analyse von Fällen der Nichteinhaltung von Vorschriften;

(2) die Ergreifung erforderlicher Abhilfemaßnahmen; und

(3) die Überprüfung der ergriffenen Abhilfemaßnahmen.

14. Der Staat soll die zur Beseitigung der Ursachen für die Nichteinhaltung von Vorschriften erforderlichen Maßnahmen ermitteln, um eine Wiederholung der Nichteinhaltung zu verhindern.

TEIL 2 – FLAGGENSTAATEN

15. Um ihre Verantwortlichkeiten und Pflichten wirksam zu erfüllen, sollen Flaggenstaaten

(1) durch den Erlass nationaler Rechtsvorschriften und Leitlinien Strategiekonzepte einführen, die die Anwendung und Durchsetzung aller Übereinkommen und Protokolle mit Bezug auf die Sicherheit im Seeverkehr und die Verschmutzungsverhütung, denen sie als Vertragsparteien angehören, unterstützen; und

(2) innerhalb ihrer Verwaltungen die Verantwortlichkeiten für die gegebenenfalls erforderliche Fortschreibung und Überarbeitung aller eingeführten einschlägigen Strategiekonzepte zuweisen.

16. Ein Flaggenstaat soll Ressourcen aufbauen und Verfahren festlegen, mit denen ein Sicherheits- und Umweltschutzprogramm durchgeführt werden kann, das mindestens umfassen soll:

(1) Verwaltungsanweisungen zur Anwendung der einschlägigen internationalen Regeln und Vorschriften sowie die Ausarbeitung und Veröffentlichung aller möglicherweise erforderlichen nationalen Auslegungsbestimmungen einschließlich der Zeugnisse, die von einer Klassifikationsgesellschaft, die vom Flaggenstaat nach SOLAS-Regel XI-1/1 anerkannt wird, erteilt wurden und die vom Flaggenstaat zum Nachweis der Einhaltung der schiffbaulichen, mechanischen, elektrischen und/oder anderen Anforderungen eines Internationalen Übereinkommens, dem der Flaggenstaat als Vertragspartei angehört, oder zur Einhaltung einer Anforderung der nationalen Bestimmungen des Flaggenstaats vorgeschrieben sind;

(2) Einhaltung der Anforderungen der einschlägigen internationalen Rechtsinstrumente unter Anwendung eines Audit- und Überprüfungsprogramms, das von etwaigen Verwaltungsstellen, die die erforderlichen Zeugnisse und die entsprechende Dokumentation ausstellen und/oder von etwaigen Einrichtungen, denen vom Staat Befugnisse für die Erteilung der erforderlichen Zeugnisse und der entsprechenden Dokumentation übertragen worden sind, unabhängig ist;

(3) Einhaltung der Anforderungen im Zusammenhang mit den internationalen Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten. Dies umfasst unter anderem

1. die Ausbildung, die Beurteilung der Befähigung und die Erteilung von Befähigungszeugnissen von Seeleuten;

2. Zeugnisse und Vermerke, die die Befähigung der Seeleute unter Verwendung der einschlägigen Terminologie sowie von Begriffen, die denjenigen entsprechen, die im für das Schiff ausgestellten Schiffsbesatzungszeugnis verwendet werden, genau wiedergeben;

3. die unparteiische Untersuchung jedes gemeldeten Fehlers von Inhabern durch den Staat erteilter Befähigungszeugnisse und Vermerke, der eine unmittelbare Gefahr für das menschliche Leben oder Eigentum auf See oder für die Meeresumwelt darstellen kann, unabhängig davon, ob er Konsequenz eines Handelns oder Unterlassens war;

4. Regelungen für den Entzug, die Aussetzung oder die Aufhebung durch den Staat erteilter Befähigungszeugnisse oder Vermerke soweit dies angezeigt und erforderlich ist, um Betrug zu verhindern; und

5. Verwaltungsvereinbarungen, auch über Tätigkeiten in den Bereichen Ausbildung, Beurteilung der Befähigung sowie Zeugniserteilung, die auf dem Gebiet eines anderen Staates durchgeführt werden, und die zum Inhalt haben, dass der Flaggenstaat seine Verantwortung dafür akzeptiert, die Befähigung von Kapitänen, Offizieren und anderen Seeleuten zu gewährleisten, die auf Schiffen Dienst tun, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind;

(4) die Durchführung von Unfalluntersuchungen und die angemessene sowie rechtzeitige Bearbeitung von Fällen, die Schiffe betreffen, bei denen Mängel festgestellt wurden; und

(5) die Ausarbeitung, Dokumentation und Bereitstellung von Leitlinien zu den in den einschlägigen Rechtsinstrumenten enthaltenen Vorschriften, die den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

17. Ein Flaggenstaat soll sicherstellen, dass Schiffe, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind, ausreichend und effizient besetzt sind; hierbei sollen einschlägige und bestehende Maßnahmen wie die von der Organisation angenommenen Grundsätze für eine sichere Schiffsbesetzung Berücksichtigung finden.

Übertragung von Befugnissen

18. Ein Flaggenstaat, der eine anerkannte Organisation ermächtigt, in seinem Namen Besichtigungen, Überprüfungen und Audits durchzuführen, Zeugnisse und Dokumente auszustellen, Schiffe anzumarken und weitere gesetzlich vorgeschriebene Tätigkeiten durchzuführen, die nach den Übereinkommen der Organisation oder seinen nationalen Rechtsvorschriften vorgeschrieben sind, soll solche Ermächtigungen ausschließlich im Hinblick auf Schiffe, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind, im Einklang mit den einschlägigen Vorschriften der verbindlichen internationalen Rechtsinstrumente regeln, um

(1) zu bestimmen, ob die anerkannte Organisation über angemessene Ressourcen in Bezug auf ihre technischen, managementbezogenen und Recherchefähigkeiten verfügt, um die ihr übertragenen Aufgaben entsprechend den festgelegten Normen für anerkannte Organisationen, die im Namen der Verwaltung tätig sind, nach den einschlägigen Rechtsinstrumenten der Organisation wahrnehmen zu können;

(2) diesen eine formelle schriftliche Vereinbarung zwischen der Verwaltung und der anerkannten Organisation zugrunde zu legen, die mindestens die Bestandteile, die in den einschlägigen Rechtsinstrumenten der Organisation festgelegt sind oder gleichwertige rechtliche Regelungen umfasst, und die auf der Mustervereinbarung zur Ermächtigung von anerkannten Organisationen, die im Namen der Verwaltung tätig werden, beruhen kann;

(3) spezifische Anweisungen für das Vorgehen in Fällen festzulegen, in denen ein Schiff nicht auslaufen kann, ohne dass dies eine Gefährdung des Schiffes oder der Personen an Bord oder eine unangemessene Gefährdung oder Schädigung der Meeresumwelt zur Folge hätte;

(4) der anerkannten Organisation alle einschlägigen nationalen Rechtsinstrumente sowie die zugehörigen Auslegungen, die dem Übereinkommen Wirksamkeit verleihen, zur Verfügung zu stellen und – ausschließlich im Hinblick auf die Anwendung auf Schiffe, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind – festzulegen,

ob etwaige zusätzliche Normen der Verwaltung in irgendeiner Hinsicht über die Anforderungen der Übereinkommen hinausgehen; und

(5) vorzuschreiben, dass die anerkannte Organisation Aufzeichnungen führen muss, wodurch der Verwaltung Daten zur Verfügung gestellt werden, die sie bei der Auslegung der in den einschlägigen internationalen Rechtsinstrumenten enthaltenen Anforderungen unterstützen.

19. Kein Flaggenstaat soll seine anerkannten Organisationen beauftragen, auf andere als die Schiffe, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind, Anforderungen in Bezug auf ihre Klassifikationsregeln, Vorschriften, Verfahren oder die Durchführung anderer gesetzlich vorgeschriebener Zertifizierungsvorgänge anzuwenden, die über die Anforderungen der Übereinkommen und der verbindlichen Rechtsinstrumente der Organisation hinausgehen.

20. Der Flaggenstaat soll ein Aufsichtsprogramm mit angemessenen Ressourcen für die Überwachung seiner anerkannten Organisation(en) und die Kommunikation mit dieser/diesen schaffen oder an einem solchen Programm teilnehmen, um sicherzustellen, dass er seine internationalen Verpflichtungen uneingeschränkt erfüllt, indem er

(1) von seinem Recht Gebrauch macht, ergänzende Besichtigungen durchzuführen, um sicherzustellen, dass Schiffe, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind, den Anforderungen der anwendbaren internationalen Rechtsinstrumente entsprechen;

(2) ergänzende Besichtigungen durchführt, wenn er dies für erforderlich hält, um sicherzustellen, dass Schiffe, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind, den nationalen Anforderungen entsprechen, welche die verbindlichen internationalen Anforderungen ergänzen; und

(3) Personal bereitstellt, das über gute Kenntnisse der Regeln und Vorschriften des Flaggenstaats und der anerkannten Organisationen verfügt und in der Lage ist, die anerkannten Organisationen wirksam zu überwachen.

21. Ein Flaggenstaat, der einen oder mehrere Besichtiger zur Durchführung von Besichtigungen, Audits und Überprüfungen in seinem Auftrag ernennt, soll solche Ernennungen, soweit zutreffend, in Übereinstimmung mit den Hinweisen in Nummer 18, insbesondere Absätze 3 und 4, regeln.

Durchsetzung

22. Ein Flaggenstaat soll alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass die zum Führen seiner Flagge berechtigten Schiffe und unter seine Hoheitsgewalt fallenden Einrichtungen und Personen die internationalen Regeln und Normen einhalten, damit gewährleistet ist, dass er seine internationalen Pflichten erfüllt. In diesem Zusammenhang soll er unter anderem

(1) Schiffen, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind, das Auslaufen verbieten, bis dieses unter Einhaltung der internationalen Regeln und Normen erfolgen kann;

(2) für die regelmäßige Überprüfung von Schiffen, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind, sorgen, um zu prüfen, ob der tatsächliche Zustand des Schiffes und seiner Besatzung mit den Zeugnissen, die auf ihm mitgeführt werden, im Einklang steht;

(3) vorsehen, dass der Besichtiger im Zuge der regelmäßigen Überprüfung gemäß Absatz 2 sicherstellen soll, dass die den Schiffen zugeteilten Seeleute vertraut sind mit

1. ihren spezifischen Aufgaben; und

2. Einrichtungen, Anlagen, Ausrüstung und Verfahren des Schiffes;

(4) sicherstellen, dass die gesamte Schiffsbesatzung in der Lage ist, ihre Tätigkeiten in einer Notsituation und bei der Wahrnehmung von Funktionen, die für die Sicherheit im Seeverkehr oder die Verhütung oder Eindämmung von Verschmutzungen von entscheidender Bedeutung sind, wirksam zu koordinieren;

(5) in seinen nationalen Gesetzen und sonstigen Vorschriften angemessene Sanktionen vorsehen, die streng genug sind, um von einem Verstoß gegen die internationalen Regeln und Normen durch Schiffe, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind, abzuschrecken;

(6) im Anschluss an eine Untersuchung ein Verfahren gegen Schiffe einleiten, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind, wenn sie gegen internationale Regeln und Normen verstoßen haben; dabei ist es unerheblich, wo sich ein solcher Verstoß zugetragen hat;

(7) in seinen nationalen Gesetzen und sonstigen Vorschriften angemessene Sanktionen vorsehen, die streng genug sind, um von einem Verstoß gegen die internationalen Regeln und Normen durch Personen, die im Besitz eines von diesem Mitgliedstaat ausgestellten Zeugnisses oder Vermerks sind, abzuschrecken; und

(8) im Anschluss an eine Untersuchung ein Verfahren gegen Personen einleiten, die im Besitz von Zeugnissen oder Vermerken sind, wenn sie gegen internationale Regeln und Normen verstoßen haben; dabei ist es unerheblich, wo sich ein solcher Verstoß zugetragen hat.

23. Ein Flaggenstaat soll gegebenenfalls ein Kontroll- und Überwachungsprogramm ausarbeiten und umsetzen, um

(1) für schnelle und gründliche Unfalluntersuchungen zu sorgen, gegebenenfalls mit Meldung an die Organisation;

(2) die Sammlung statistischer Daten vorzusehen, sodass Trendanalysen zur Ermittlung von Problembereichen durchgeführt werden können; und

(3) rechtzeitig auf von Hafen- oder Küstenstaaten gemeldete Mängel und behauptete Verschmutzungsfälle reagieren zu können.

24. Der Flaggenstaat soll zudem

(1) durch nationale Rechtsvorschriften sicherstellen, dass die anwendbaren internationalen Rechtsinstrumente eingehalten werden;

(2) eine angemessene Anzahl qualifizierter Personen für die Anwendung und Durchsetzung der nationalen Rechtsvorschriften nach Nummer 15 Absatz 1 bereitstellen, unter anderem für die Durchführung von Untersuchungen und Besichtigungen;

(3) eine ausreichende Anzahl qualifizierter Personen bereitstellen, die für den Flaggenstaat Vorfälle untersuchen, bei denen Schiffe, die zum Führen der Flagge dieses Staates berechtigt sind, von einem Hafenstaat festgehalten worden sind;

(4) eine ausreichende Anzahl qualifizierter Personen bereitstellen, die für den Flaggenstaat Vorfälle untersuchen, bei denen die Gültigkeit eines Zeugnisses oder Vermerks oder die Befähigung von Personen, die im Besitz eines von diesem Flaggenstaat ausgestellten Zeugnisses oder Vermerks sind, von einem Hafenstaat infrage gestellt wird; und

(5) die Ausbildung und die Überwachung der Tätigkeit der Besichtiger und Untersucher des Flaggenstaats gewährleisten.

25. Wird ein Flaggenstaat davon unterrichtet, dass ein Schiff, das zum Führen seiner Flagge berechtigt ist, von einem Hafenstaat festgehalten wird, soll der Flaggenstaat dafür sorgen, dass geeignete Abhilfemaßnahmen ergriffen werden, um das betreffende Schiff umgehend in Einklang mit den geltenden internationalen Instrumenten zu bringen.

26. Ein Flaggenstaat oder eine anerkannte Organisation, die in seinem Namen tätig ist, soll einem Schiff nur dann ein internationales Zeugnis erteilen oder mit einem Vermerk versehen, wenn er oder sie sich zuvor davon überzeugt hat, dass es alle einschlägigen Anforderungen erfüllt.

27. Ein Flaggenstaat soll einer Person nur dann ein internationales Befähigungszeugnis oder einen Vermerk erteilen, wenn er sich zuvor davon überzeugt hat, dass die Person alle einschlägigen Anforderungen erfüllt.

Für den Flaggenstaat tätige Besichtiger

28. Der Flaggenstaat soll die Zuständigkeiten, Befugnisse und die Beziehung aller Personen zueinander festlegen und dokumentieren, die Tätigkeiten mit Bezug oder Auswirkungen auf die Sicherheit im Seeverkehr und die Verschmutzungsverhütung anordnen, durchführen oder überprüfen.

29. Das Personal, das für Besichtigungen, Überprüfungen und Audits von Schiffen und Unternehmen, die von den einschlägigen verbindlichen internationalen Rechtsinstrumenten erfasst werden, zuständig ist oder diese durchführt, soll mindestens über Folgendes verfügen:

(1) geeignete Qualifikationen von einer Ausbildungseinrichtung für Schiffsbetrieb oder Nautik sowie einschlägige Erfahrung auf See als Schiffsoffizier, der im Besitz eines gültigen Befähigungszeugnisses für die Führungsebene ist oder war und der die Kenntnisse in Schiffsbetriebstechnik seit Erteilung des Befähigungszeugnisses aufrechterhalten hat; oder

(2) einen vom Flaggenstaat anerkannten Hochschul- oder einen gleichwertigen Abschluss in einem einschlägigen technischen oder naturwissenschaftlichen Gebiet; oder

(3) eine Zulassung als Besichtiger, die im Wege eines formalisierten Ausbildungsprogramms erlangt wurde, das zu dem gleichen Erfahrungs- und Befähigungsniveau als Besichtiger führt, wie es in Nummer 29 Absätze 1 und 2 und Nummer 32 vorgeschrieben ist.

30. Personal, das nach Nummer 29 Absatz 1 qualifiziert ist, soll für einen Zeitraum von mindestens drei Jahren als nautischer oder technischer Offizier Dienst getan haben.

31. Personal, das nach Nummer 29 Absatz 2 qualifiziert ist, soll für einen Zeitraum von mindestens drei Jahren in einer einschlägigen Dienststellung Dienst getan haben.

32. Darüber hinaus soll solches Personal über im Rahmen von Ausbildungsprogrammen erworbene und dokumentierte angemessene praktische und theoretische Kenntnisse in Bezug auf Schiffe und ihren Betrieb sowie über die Vorschriften der einschlägigen nationalen und internationalen Rechtsinstrumente verfügen, die es benötigt, um seine Pflichten als im Auftrag des Flaggenstaats tätige Besichtiger zu erfüllen.

33. Andere an der Durchführung solcher Tätigkeiten beteiligte Personen sollen über eine den Aufgaben, zu deren Durchführung sie berechtigt sind, angemessene Bildung und Ausbildung verfügen und entsprechend beaufsichtigt werden.

34. Es wird empfohlen, einschlägige Erfahrung als Begutachter als Vorteil zu werten; fehlt es an Vorerfahrung, soll die Verwaltung für eine angemessene praktische Ausbildung vor Ort sorgen.

35. Der Flaggenstaat soll ein dokumentiertes System zur Qualifizierung des Personals und zu seiner laufenden Weiterbildung entsprechend den Aufgaben, zu deren Durchführung es berechtigt ist, einführen.

36. Je nach der/den wahrzunehmenden Funktion(en) sollen die Qualifikationen Folgendes umfassen:

- (1) Kenntnis der einschlägigen internationalen und nationalen Regeln und Vorschriften für Schiffe, Schifffahrtsunternehmen, Besatzung, Ladung und Betrieb;
- (2) Kenntnis der bei der Wahrnehmung der Besichtigungs-, Zertifizierungs-, Kontroll-, Untersuchungs- und Überwachungsfunktionen anzuwendenden Verfahren;
- (3) Verständnis der Ziele und Zwecke der internationalen und nationalen Rechtsinstrumente für die Sicherheit im Seeverkehr und den Schutz der Meeresumwelt und der mit diesen zusammenhängenden Programme;
- (4) Verständnis der internen und externen Vorgänge, sowohl an Bord als auch an Land;
- (5) die erforderliche berufliche Befähigung, um die übertragenen Aufgaben wirksam und effizient durchführen zu können;
- (6) umfassendes Sicherheitsbewusstsein in allen Lagen, auch in Bezug auf die eigene Sicherheit; und
- (7) Ausbildung oder Erfahrung in den verschiedenen durchzuführenden Aufgaben und vorzugsweise auch in den zu beurteilenden Funktionen.

37. Der Flaggenstaat soll dem Besichtigter ein Ausweisdokument ausstellen, das dieser bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben mit sich führt.

Untersuchungen des Flaggenstaats

38. Sicherheitsuntersuchungen sollen von unparteiischen und objektiven Untersuchern durchgeführt werden, die über eine geeignete Qualifikation und über Sachkenntnisse in Bereichen verfügen, die mit dem Unfall im Zusammenhang stehen. Vorbehaltlich einer Vereinbarung darüber, welcher Staat bzw. welche Staaten die Untersuchung durchführen wird bzw. werden, soll der Flaggenstaat zu diesem Zweck, unabhängig davon, wo sich der Unfall oder das Vorkommnis ereignet hat, qualifizierte Untersucher zur Verfügung stellen.

39. Dem Flaggenstaat wird empfohlen, sicherzustellen, dass die einzelnen Untersucher über Arbeitskenntnisse und praktische Erfahrung auf den Fachgebieten verfügen, die zu ihren üblichen Pflichten zählen. Darüber hinaus wird dem Flaggenstaat empfohlen, zur Unterstützung der einzelnen Untersucher bei der Wahrnehmung von Pflichten außerhalb ihrer üblichen Aufgaben dafür sorgen, dass erforderlichenfalls Fachwissen in den folgenden Bereichen leicht zugänglich ist:

- (1) Navigation und Kollisionsverhütungsregeln;
- (2) Vorschriften des Flaggenstaats für Befähigungszeugnisse;
- (3) Ursachen von Meeresverschmutzung;
- (4) Befragungstechniken;
- (5) Erhebung von Beweismitteln; und

(6) Beurteilung der Auswirkungen des „Faktors Mensch“.

40. Es wird empfohlen, alle Unfälle mit Personenschäden, die eine Abwesenheit vom Dienst von drei oder mehr Tagen zur Folge haben, und alle durch Arbeitsunfälle und Unfälle, an denen Schiffe des Flaggenstaats beteiligt waren, verursachten Todesfälle zu untersuchen und die Ergebnisse solcher Untersuchungen zu veröffentlichen.

41. Schiffsunfälle sollen entsprechend den einschlägigen internationalen Rechtsinstrumenten untersucht und gemeldet werden, wobei der Unfalluntersuchungscode in seiner gegebenenfalls geänderten Fassung sowie die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien berücksichtigt werden sollen. Der Untersuchungsbericht soll entsprechend den vorstehend genannten Richtlinien zusammen mit den Anmerkungen des Flaggenstaats der Organisation zugeleitet werden.

Beurteilung und Überprüfung

42. Ein Flaggenstaat soll in regelmäßigen Abständen seine Leistung im Hinblick auf die Durchführung der Verwaltungsvorgänge und -verfahren und den Einsatz der Ressourcen beurteilen, die zur Erfüllung seiner Pflichten aus den Übereinkommen, denen er als Vertragspartei angehört, notwendig sind.

43. Die Maßnahmen zur Beurteilung der Leistung von Flaggenstaaten sollen unter anderem die Erfassung von Festhaltequoten im Rahmen der Hafenstaatkontrolle, Ergebnissen der Flaggenstaatsüberprüfungen, Unfallstatistiken, Unterrichts- und Informationsabläufen, Jahresverluststatistiken (ausgenommen Totalverluste) und von sonstigen geeigneten Leistungsindikatoren beinhalten, sodass festgestellt werden kann, ob die Personalausstattung, die Ressourcen und die Verwaltungsverfahren zur Einhaltung ihrer Flaggenstaatspflichten ausreichend sind.

44. Bereiche, für die eine regelmäßige Überprüfung empfohlen wird, können unter anderem die folgenden umfassen:

- (1) die Verluste in der Flotte und die Unfallquoten zur Ermittlung von Trends innerhalb festgelegter Zeiträume;
- (2) die Anzahl bestätigter Fälle festgehaltener Schiffe im Verhältnis zur Größe der Flotte;
- (3) die Anzahl bestätigter Fälle von Inkompetenz oder Fehlverhalten von Personen, die im Besitz von Zeugnissen oder Vermerken sind, die vom Flaggenstaat oder in seinem Namen erteilt wurden;
- (4) die Reaktionen auf Mängelberichte oder Maßnahmen von Hafenstaaten;
- (5) die Untersuchungen bei sehr schweren und schweren Seeunfällen und aus diesen gezogene Lehren;
- (6) die eingesetzten technischen und sonstigen Ressourcen;
- (7) die Ergebnisse von Überprüfungen, Besichtigungen und Kontrollen von Schiffen der Flotte;
- (8) die Untersuchung von Arbeitsunfällen;
- (9) die Anzahl der Vorkommnisse und Verstöße gegen die einschlägigen internationalen Vorschriften zur Verhütung der Meeresverschmutzung; und
- (10) die Anzahl der ausgesetzten oder entzogenen Zeugnisse, Vermerke, Genehmigungen usw.“

•