



Brüssel, den 28. November 2023  
(OR. en)

15953/23

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2023/0172(COD)**

---

---

TRANS 532  
MAR 156  
OMI 83  
IA 324  
CODEC 2260

## BERICHT

---

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Rat

---

Nr. Vordok.: 15161/23

Nr. Komm.dok.: 10103/23

---

Betr.: Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatspflichten  
– *Allgemeine Ausrichtung*

---

## I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 1. Juni 2023 den oben genannten Vorschlag übermittelt.
2. Der Vorschlag betrifft eine Änderung der Richtlinie 2009/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Erfüllung der Flaggenstaatspflichten<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 132.

3. In der Richtlinie 2009/21/EG wird die Durchsetzung der für Flaggenstaaten geltenden Bestimmungen auf Unionsebene geregelt. Die Verantwortung für die Überwachung der Konformität eines Schiffes mit bestimmten IMO-Übereinkommen liegt bei dem Staat, in dem das Schiff registriert ist und dessen Staatszugehörigkeit das Schiff besitzt – dem Flaggenstaat. Mit der Richtlinie soll sichergestellt werden, dass die Mitgliedstaaten über angemessene Mittel verfügen, damit sie ihren Pflichten als Flaggenstaaten ordnungsgemäß, wirksam und beständig nachkommen können.
4. Mit der Überarbeitung der Richtlinie werden folgende spezifische Ziele verfolgt:
- Aktualisierung der Richtlinie und ihre Anpassung an die internationalen Bestimmungen zwecks größerer Kohärenz und mehr Rechtsklarheit, insbesondere im Hinblick auf den Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (IMO Instruments Implementation Code, III-Code);
  - Gewährleistung angemessener 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, wozu auch stärker harmonisierte Überprüfungs-niveaus und eine einheitliche Aufsicht über anerkannte Organisationen im Rahmen eines EU-weiten Aufsichtssystems mit Beteiligung aller Mitgliedstaaten gehören;
  - Gewährleistung einer stärkeren Nutzung digitaler Lösungen, 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, und
  - Gewährleistung eines harmonisierten Konzepts für die Erfassung, Meldung und Messung der Leistung der Flotten und Aufgaben der Flaggenstaaten. 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.

5. Die Kommission hat den Vorschlag im Rahmen ihres Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) und als unmittelbare Folgemaßnahme zu einer Ex-post-Evaluierung<sup>1</sup> und einer Eignungsprüfung der Rechtsvorschriften über den Seeverkehr<sup>2</sup> angenommen, die 2018 durchgeführt wurden.
6. Der Vorschlag stützt sich auf die Ergebnisse einer Folgenabschätzung<sup>3</sup>, die auf einer externen Begleitstudie beruhte. Die Folgenabschätzung wurde in einer Sitzung der Gruppe vorgestellt und eingehend geprüft, ohne dass die Delegationen größere Bedenken aufwarfen.

## II. PRÜFUNG DURCH DIE ANDEREN ORGANE

7. Am 13. Juli 2023 hat der Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) des Europäischen Parlaments Frau Vera Tax (S&D, Niederlande) zur Berichterstatterin ernannt. Frau Tax hat ihren Berichtsentwurf am 19. September vorgelegt, und derzeit ist eine Abstimmung im TRAN-Ausschuss über diesen Vorschlag für den 7. Dezember geplant.
8. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat am 20. September 2023 zu dem Vorschlag Stellung genommen.<sup>4</sup> Der Ausschuss der Regionen hat am 23. Juni 2023 beschlossen, keine Stellungnahme abzugeben.

## III. STAND DER BERATUNGEN IM RAT

9. Die Gruppe „Seeverkehr“ hat den Vorschlag in mehreren Sitzungen, beginnend im September 2023, erörtert. Alle Delegationen bekundeten ihre allgemeine Unterstützung für die Ziele des Kommissionsvorschlags im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr und den Schutz der Meeresumwelt.
10. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hat auf seiner Tagung vom 22. November 2023 seine Unterstützung für den jüngsten Kompromiss bestätigt und dem Rat empfohlen, auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie – Verkehr) am 4. Dezember 2023 eine allgemeine Ausrichtung festzulegen.

---

<sup>1</sup> Dok. 9131/18 + ADD 1.

<sup>2</sup> Dok. 9128/18 + ADD 1.

<sup>3</sup> Dok. 10115/23 + ADD 1 + ADD 2.

<sup>4</sup> Dok. 13385/23.

11. Am Kommissionsvorschlag wurden eine Reihe von Änderungen vorgenommen. Viele dieser Änderungen sollen für Klarheit und Kohärenz mit internationalen Vorschriften und Verfahren, insbesondere denen des III-Codes, sorgen. Darüber hinaus sei auf einige inhaltliche Änderungen hingewiesen, die im Folgenden aufgeführt werden.
12. Die Mitgliedstaaten unterstützen die Ziele eines Aufsichtsprogramms, mit dem überprüft werden soll, ob die Schiffe, die ihre Flagge führen, und die in ihrem Namen handelnden anerkannten Organisationen die einschlägigen Anforderungen erfüllen. Für die Priorisierung von Flaggenstaat-Überprüfungen wurde nachdrücklich ein risikobasierter Ansatz befürwortet, der eine effizientere Nutzung der Ressourcen ermöglicht. Aus diesem Grund wurden mögliche Kriterien für einen solchen risikobasierten Ansatz in Artikel 4a aufgenommen, wobei den Mitgliedstaaten Flexibilität eingeräumt wurde, ihre eigenen Verfahren und Anweisungen zu verwenden, solange diese mit den Bestimmungen des III-Codes im Einklang stehen.
13. Angesichts der erheblichen Größenunterschiede zwischen den Flotten und der Gefahr, übermäßigen Verwaltungsaufwand zu schaffen, sprachen sich die Mitgliedstaaten gegen den Vorschlag der Kommission aus, spezifische Anforderungen einzuführen und festzulegen, was für die nationalen Verwaltungen als angemessene Mittel zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen als Flaggenstaat angesehen werden sollte. Der Wortlaut von Artikel 4b wurde daher geändert, und die Mitgliedstaaten werden weiterhin ihre Verwaltungsstrukturen so einrichten können, dass sie ihren besonderen Gegebenheiten am besten entsprechen.
14. Der Vorschlag der Kommission, sie systematisch als Beobachterin zu IMO-Audits einzuladen und sie daran teilnehmen zu lassen, wurde von den Mitgliedstaaten nicht unterstützt, da die Möglichkeit einer solchen Teilnahme der Kommission (mit Unterstützung der EMSA) bereits besteht.
15. Im Allgemeinen unterstützen die Mitgliedstaaten die Digitalisierung und die Einführung elektronischer Instrumente, allerdings gab der von der Kommission vorgeschlagene Umsetzungspfad Anlass zu Bedenken hinsichtlich der Entwicklungskosten für neue Datenbanken (für Mitgliedstaaten, die nicht über solche Datenbanken verfügen), aber auch hinsichtlich der Kosten für die Vernetzung bestehender Datenbanken. Daher wurde der Wortlaut von Artikel 6a geändert, um die Kommission mit der Einrichtung einer neuen „Datenbank für Informationen über Schiffe“ zur Nutzung durch die Mitgliedstaaten zu beauftragen, die auch elektronische Zeugnisse ausstellen und überprüfen kann. Ein solcher freiwilliger Ansatz hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ihre bestehenden Datenbanken weiter zu nutzen.

16. Die Mitgliedstaaten haben die Einsetzung einer hochrangigen Gruppe für Angelegenheiten von Flaggenstaaten mit umfangreichen Aufgaben in diesem Bereich nicht unterstützt, weshalb Artikel 9a gestrichen wurde. Die Kommission wird jedoch aufgefordert, die Möglichkeit zu prüfen, ein Forum von Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten, die sich mit Flaggenstaat-Angelegenheiten befassen, sowie von anderen Interessenträgern einzurichten, um Informationen und bewährte Verfahren auszutauschen und Leitlinien zu Themen wie Verfahren für Schiffsüberprüfungen, Schulungsressourcen für Überprüfer, risikobasierte Kriterien, die zur Verbesserung der Wirksamkeit von Überprüfungen verwendet werden können, usw. zu erarbeiten.
17. Die Aufnahme des bereits verbindlichen III-Codes in den Anhang gab unter den Mitgliedstaaten Anlass zu Bedenken; sie ziehen einen dynamischen Verweis auf den III-Code im Text vor. Damit würden in Zukunft potenzielle Konflikte zwischen EU- und internationalen Vorschriften, da sie sich weiterentwickeln könnten, vermieden. Daher wurde der Anhang gestrichen.
18. Um einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand für Binnenmitgliedstaaten zu vermeiden, können Mitgliedstaaten, die nicht über in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallende Schiffe, die ihre Flagge führen, verfügen, von den Bestimmungen der Richtlinie abweichen (Artikel 11 Absatz 3 und Erwägungsgrund 20b). Dies würde bedeuten, dass diese Mitgliedstaaten, solange diese Voraussetzung erfüllt ist, nicht zur Umsetzung der Richtlinie verpflichtet wären.
19. Schließlich würde die von der Kommission vorgeschlagene Umsetzungsfrist (ein Jahr nach Inkrafttreten der Änderungsrichtlinie) auf vier Jahre verlängert.
20. In der aktuellen Phase des Verfahrens erhält die Kommission einen Verfahrensvorbehalt zu allen Änderungen ihres Vorschlags aufrecht.

#### IV. **FAZIT**

21. Der Rat wird daher ersucht, auf der Grundlage des in der Anlage wiedergegebenen Kompromisses eine *allgemeine Ausrichtung* zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten festzulegen.

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 Sozialausschusses<sup>6</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>7</sup>,

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.

---

<sup>6</sup> ABl. C ... vom ..., S. ....

<sup>7</sup> ABl. C ... vom ..., S. ....

- (2) Gemäß den Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 (UNCLOS) und der Übereinkommen, deren Verwahrer die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ist, sind die Unterzeichnerstaaten dieser Instrumente verpflichtet, alle Gesetze und Vorschriften anzunehmen 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) Alle Mitgliedstaaten sollten die erforderlichen Maßnahmen treffen, um den in den IMO-Übereinkommen festgelegten Verpflichtungen in Bezug auf Schiffe, die ihre Flagge führen, nachzukommen, damit die wirksame Anwendung dieser Übereinkommen in der Union gewährleistet ist. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten ihren Verpflichtungen als Flaggenstaaten im Einklang mit der am 4. Dezember 2013 angenommenen IMO-Entschließung A.1070(28) über den Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code), der die von den Flaggenstaaten umzusetzenden verbindlichen Bestimmungen enthält, wirksam und konsequent nachkommen.
- (3a) Unbeschadet der in den IMO-Übereinkommen festgelegten Bestimmungen über höhere Gewalt sollten die Mitgliedstaaten in Krisensituationen, die die körperliche Unversehrtheit der Personen gefährden können, die für Besichtigungen, Überprüfungen, Audits und Kontrollen zuständig sind oder diese durchführen, in der Lage sein, Beschränkungen für solche Tätigkeiten einzuführen, wobei der Einsatz dieser Schiffe weiterhin gestattet wird.
- (3b) Die folgenden internationalen Instrumente in ihrer jeweiligen aktuellen Fassung nehmen Bezug auf die Anwendung des III-Codes: das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974, das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 in der Fassung des zugehörigen Protokolls von 1978, das Protokoll von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973, in seiner durch das zugehörige Protokoll von 1978 geänderten Fassung, das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten von 1978, das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 und das zugehörige Protokoll von 1988, das Internationale Schiffsvermessungsübereinkommen von 1969 und das Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See.

- (3c) Flaggenstaat-Besichtiger sind die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zur Besichtigung und Zertifizierung von Schiffen ermächtigten Besichtiger. Diese Personen können von anderen Personen unterstützt werden, etwa von Personen, die für die Inspektion von Funkanlagen zuständig sind. Diese Personen sollten jedoch keine Techniker einschließen, die an der Wartung von Rettungsmitteln beteiligt sind, oder Besichtiger, die nicht unmittelbar an der Besichtigung der Handelsflotte beteiligt sind.
- (3d) Um seinen internationalen Verpflichtungen nachzukommen, sollte ein Flaggenstaat nach Abschnitt 22 des III-Codes alle erforderlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass Schiffe, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind, und Personen, die seiner Hoheitsgewalt unterstehen, internationale Vorschriften und Normen einhalten. Insbesondere nimmt Abschnitt 22.2 Bezug auf Überprüfungen, mit denen kontrolliert werden soll, ob der tatsächliche Zustand des Schiffs und seiner Mannschaft den mitgeführten Zeugnissen entspricht. Die Häufigkeit solcher Überprüfungen sollte von den Mitgliedstaaten entweder auf der Grundlage eines risikobasierten Ansatzes oder ihrer eigenen Verfahren und Anweisungen, einschließlich quantitativer oder qualitativer Kriterien, festgelegt werden. Die in dieser Richtlinie genannten Überprüfungen durch die Flaggenstaaten sollten darauf ausgerichtet sein, die Einhaltung des III-Codes sicherzustellen und nicht die Einhaltung der Rechtsvorschriften der Union, die sich aus den IMO-Übereinkommen ergeben.
- (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 Flaggenstaat anwenden, wie sie in den der IMO-Entschließung A.1156(32) über ein harmonisiertes System der Besichtigung und Zeugniserteilung beigefügten einschlägigen Verfahren und Leitlinien vorgesehen sind. Die Anhänge der Leitlinien für die Besichtigung sind zu befolgen, soweit dies von den Flaggenstaat-Besichtigern für notwendig erachtet wird.
- (5) Auf internationaler Ebene fällt die Untersuchung von Seeunfällen in die Zuständigkeit der Flaggenstaaten, während auf Unionsebene gilt, dass die Grundsätze für die Untersuchung von Seeunfällen, wie etwa die Unabhängigkeit der Untersuchungsstellen in den Mitgliedstaaten, durch die Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates geregelt werden<sup>8</sup>. Die vorliegende Richtlinie sollte die Richtlinie 2009/18/EG unberührt lassen.
- (6) (gestrichen)

---

<sup>8</sup> 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).

- (7) Die Behörden der Mitgliedstaaten sollten zur Erfüllung ihrer Flaggenstaatpflichten auf angemessene Ressourcen zurückgreifen können, die der Größe und der Art ihrer Flotte entsprechen und den einschlägigen Anforderungen der IMO Rechnung tragen. 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 Einklang mit dem Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (A.1070(28)) (III-Code) festgelegt werden.
- (7a) Die Mitgliedstaaten können unbeschadet der einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften gestatten, dass Besichtiger und Überprüfer des Flaggenstaats, die ausschließlich für die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats tätig sind, andere Arbeiten, wie wissenschaftliche oder akademische Tätigkeiten, durchführen können, sofern dies nicht zu Interessenkonflikten führt oder ihre Unabhängigkeit beeinträchtigt.
- (8) (gestrichen)
- (9) (gestrichen)
- (10) (gestrichen)
- (11) Die Einrichtung und Entwicklung einer elektronischen Datenbank, die wesentliche Informationen über Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, enthält und die Möglichkeit bietet, elektronischen Zeugnisse auszustellen, sollte zu einem verstärkten Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten beitragen. Die Entwicklung einer gemeinsamen und einheitlichen Datenbank für die Ausstellung elektronischer Zeugnisse, einschließlich der Instrumente zur Überprüfung ihrer Gültigkeit, würde einen greifbaren Durchbruch bei der Digitalisierung des Seeverkehrs in der Union erleichtern und dazu beitragen. Sie würde den operativen Bedarf der betreffenden Akteure unterstützen, insbesondere jener Mitgliedstaaten, die nicht in der Lage waren, ihre eigenen Systeme für elektronische Zeugnisse zu entwickeln, und würde zu einer effizienteren Nutzung der verfügbaren begrenzten Ressourcen beitragen.
- (12) Zu Kontrollzwecken sollte empfohlen werden, dass wesentliche Informationen wie Angaben zum Schiff, eingetragene Eigentümer und Daten zu den Schiffszeugnissen für alle betroffenen Behörden und die Kommission zugänglich sind.

- (13) Die Mitgliedstaaten sollten 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 in der jeweils geltenden Fassung anwenden.
- (14) (gestrichen)
- (15) Um die Leistung der unter europäischer Flagge fahrenden Schiffe weiter zu verbessern und gleiche Ausgangsbedingungen für die Seebehörden der Mitgliedstaaten zu gewährleisten, sollte eine Zertifizierung der Qualität der Verwaltungsverfahren im Rahmen des Qualitätsmanagementsystems gemäß ISO- oder gleichwertigen Normen für die mit Besichtigungen, Überprüfungen, Audits, Kontrollen und Zeugniserteilung befassten operativen Teile der Seebehörde gelten, für die der Mitgliedstaat als Flaggenstaat verantwortlich ist. Darüber hinaus sollten alle einschlägigen 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 an der Durchführung von Überprüfungen, die keine vorgeschriebenen Besichtigungen oder Flaggenstaat-Überprüfungen sind, mitwirken können, präzisiert werden. Mit Hilfe des Qualitätsmanagementsystems sollte sichergestellt werden, dass die Aufgaben, die anerkannten Organisationen im Rahmen dieser Richtlinie übertragen werden, den Anweisungen des Flaggenstaats entsprechen, und es sollte die hierzu erforderlichen Kontrollmaßnahmen einschließen. Die Mitgliedstaaten sollten geeignete Maßnahmen ergreifen, um Interessenkonflikte der beteiligten Personen im Zusammenhang mit den von ihnen auszuführenden Tätigkeiten zu vermeiden, damit deren Unabhängigkeit gewährleistet ist.
- (16) (gestrichen)
- (17) (gestrichen)
- (18) (gestrichen)
- (19) (gestrichen)

- (20) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen betreffend die Datenbank für Informationen über Schiffe sollten erlassen werden. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2009/21/EG sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>9</sup> ausgeübt werden.
- (20a) Die Kommission sollte die Möglichkeit prüfen, ein Forum von Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten, die sich mit Flaggenstaat-Angelegenheiten befassen, sowie gegebenenfalls von weiteren Interessenträgern einzurichten, um regelmäßig Informationen und bewährte Verfahren auszutauschen und Leitlinien zu Themen wie Verfahren für Schiffsüberprüfungen, Schulungsressourcen für Überprüfer, risikobasierte Kriterien, die zur Verbesserung der Wirksamkeit von Überprüfungen verwendet werden können, die etwaige Entwicklung eines gemeinsamen harmonisierten Leistungssystems, Kriterien für die Analyse der Leistung von Flaggenstaaten im Hinblick auf die Ermittlung bewährter Verfahren und allen anderen für die Umsetzung dieser Richtlinie relevanten Fragen zu erarbeiten.
- (20b) Um zu vermeiden, dass Mitgliedstaaten, die nicht über in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallende Schiffe, die ihre Flagge führen, verfügen, ein unverhältnismäßiger Verwaltungsaufwand auferlegt wird, sollten diese Mitgliedstaaten, so lange diese Voraussetzung erfüllt ist, nicht zur Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie verpflichtet sein.
- (21) (gestrichen)
- (22) Da die Ziele dieses Beschlusses, nämlich die Sicherheit im Seeverkehr zu erhöhen und Umweltverschmutzung durch Schiffe zu vermeiden, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs oder ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

---

<sup>9</sup> 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).

(23) Die Richtlinie 2009/21/EG sollte daher geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*

**Änderung der Richtlinie 2009/21/EG**

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

- 1. Artikel 1 Absatz 1 Buchstaben a und b erhalten folgende Fassung:
  - „a) sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten ihren Zuständigkeiten und Pflichten als Flaggenstaaten wirksam und beständig nachkommen, und
  - b) die Sicherheit zu erhöhen und die Umweltverschmutzung durch Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, zu vermeiden.“
0. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 2*

Geltungsbereich

Diese Richtlinie gilt für die Verwaltung des Staates, dessen Flagge das Schiff führt, und zwar für Schiffe, die der Zeugniserteilung unterliegen und auf Auslandsfahrten eingesetzt werden.“

1. Artikel 3 wird wie folgt geändert:
  - a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:
    - „a) ‚Schiff‘ ein Schiff oder Fahrzeug, das die Flagge eines Mitgliedstaats im Geltungsbereich der einschlägigen IMO-Übereinkommen, auf die der III-Code anwendbar ist, führt und für das ein Zeugnis verlangt wird;“

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 einschließlich ihrer Protokolle und Änderungen, mit denen die Anwendung des III-Codes verbindlich vorgeschrieben wird, und die damit zusammenhängenden verbindlichen Codes in der jeweils geltenden Fassung;

g) ‚III-Code‘ die von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) angenommene Entschließung A.1070(28) (‚Code für die Anwendung der IMO-Instrumente‘), Teil 2, ausgenommen die Nummern 16, 18, 19, 20, 21, 29, 30, 31, 32, 34, 38, 39, 40 und 41 in der jeweils geltenden Fassung;

h) ‚Flaggenstaat-Besichtiger‘ einen ausschließlich für die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats tätigen und von ihr ordnungsgemäß ermächtigten öffentlichen Bediensteten, der für Besichtigungen, Kontrollen und Audits von Schiffen und Unternehmen zuständig ist, die unter die einschlägigen verbindlichen internationalen Instrumente fallen, oder diese durchführt und der die Anforderung der Unabhängigkeit nach Artikel 8 Absatz 1 erfüllt;

(i) ‚Flaggenstaat-Überprüfer‘

i) einen öffentlichen Bediensteten, der ausschließlich für die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats tätig ist und von dieser ordnungsgemäß ermächtigt wurde, oder

ii) eine Person, die nicht ausschließlich für die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats tätig ist und auf Ad-hoc-Basis oder im Rahmen eines Vertragsverhältnisses mit der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats von dieser ordnungsgemäß ermächtigt wurde,

Flaggenstaat-Überprüfungen durchzuführen, und die die Anforderungen in Bezug auf Qualifikation und Unabhängigkeit gemäß Artikel 8 Absatz 1 erfüllt;

- j) ‚sonstige an der Durchführung von Besichtigungen mitwirkende Personen‘ von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats oder einer in seinem Namen handelnden anerkannten Organisation ordnungsgemäß ermächtigte Personen, die Flaggenstaat-Besichtiger bei der Durchführung von Besichtigungen entsprechend der Vorgaben der zuständigen Behörde unterstützen können und die Kriterien für Kommunikation, Qualifikation und Unabhängigkeit nach Artikel 8 Absatz 1 erfüllen;
- k) ‚Flaggenstaat-Überprüfung‘ eine Überprüfung, die nicht zur Zeugniserteilung führt, sondern mit der geprüft werden soll, ob der tatsächliche Zustand des Schiffs und seiner Mannschaft den mitgeführten Zeugnissen entspricht; wird die Überprüfung nicht an Bord durchgeführt, so wird dasselbe Maß an Sicherheit wie bei Vor-Ort-Überprüfungen gewährleistet;
- 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, 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, ergreift er die seines Erachtens geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass das betreffende Schiff die geltenden internationalen Regeln und Vorschriften erfüllt. Diese Maßnahmen können von einer anerkannten Organisation, die im Namen des Mitgliedstaats handelt, ergriffen werden, sofern sie von dessen zuständiger Behörde hierzu ordnungsgemäß ermächtigt wurde. Insbesondere überprüft der Mitgliedstaat die Berichte über das Sicherheitsniveau des Schiffs und stützt sich dabei – sofern vorhanden – auf die Überprüfungsberichte und Zertifikate, die in seiner eigenen Datenbank oder gegebenenfalls in der Datenbank für Informationen über Schiffe nach Artikel 6a (im Falle von Mitgliedstaaten, die sich für diese Option entschieden haben) enthalten sind. Er konsultiert erforderlichenfalls den vorherigen Flaggenstaat, um zu klären, ob noch etwaige von dem betreffenden Flaggenstaat ermittelte Mängel oder Sicherheitsprobleme weiterhin ungelöst sind.“

3. Die folgenden Artikel 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 Übereinkommen gemäß den darin festgelegten Bedingungen auf die darin genannten Schiffe an.
- (2) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass Schiffe, die zum Führen ihrer Flagge berechtigt sind, den internationalen Regeln, Vorschriften und Normen im Zusammenhang mit diesen Übereinkommen genügen. Ferner ergreifen die Mitgliedstaaten folgende Maßnahmen:
- a) (gestrichen)
  - b) Sie stellen sicher, 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) und – sofern dies als notwendig erachtet wird – gemäß deren Anhängen besichtigt wurden;
  - ba) sie stellen sicher, dass ein Besichtiger, der für eine anerkannte Organisation tätig ist, dieselben Aufgaben wie Flaggenstaat-Besichtiger wahrnehmen kann, wenn er hierzu von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats ermächtigt wurde; und
  - c) sie führen Flaggenstaat-Überprüfungen durch, um sich zu vergewissern, dass der tatsächliche Zustand des Schiffs den mitgeführten Zeugnissen entspricht; solche Überprüfungen können nach einem risikobasierten Ansatz durchgeführt werden, der folgende Kriterien umfassen kann:
    - i) Berichte über Mängel und Nichteinhaltungen von Bestimmungen bei vorgeschriebenen Besichtigungen, Audits und Kontrollen, die der Flaggenstaat durchgeführt hat;
    - ii) Berichte über sehr schwere Unfälle;
    - iii) Schiffe, die von einer für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Behörde festgehalten oder mit einem Einsatzverbot belegt wurden;

- iv) Schiffe, die eine von jedem Mitgliedstaat festgelegte Mängelquote für Hafenstaatkontrollen überschreiten;
- v) Berichte über Mängel infolge von Überprüfungen, die gemäß den nationalen Rechtsvorschriften durchgeführt wurden, soweit dies von den einzelnen Mitgliedstaaten für angemessen erachtet wird.

Die Mitgliedstaaten können von dem risikobasierten Ansatz abweichen und Flaggenstaat-Überprüfungen nach ihren eigenen Verfahren, Anweisungen und einschlägigen Informationen im Einklang mit dem III-Code durchführen.

- (3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass alle Mängel, die bei einer nach Absatz 2 Buchstabe c durchgeführten Überprüfung bestätigt oder festgestellt werden, innerhalb eines angemessenen vom Flaggenstaat festgelegten Zeitraums behoben werden.
- (4) Nach Abschluss einer Flaggenstaat-Überprüfung erstellt der Flaggenstaat-Überprüfer einen Bericht über die Ergebnisse dieser Tätigkeit.

#### *Artikel 4b*

##### Anforderungen an die Sicherheit und die Verhütung von Verschmutzung

- (1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass seine Verwaltung über angemessene interne oder beauftragte externe Ressourcen verfügt, die der Größe und der Art seiner Flotte entsprechen und hinsichtlich der durchzuführenden Verwaltungsverfahren und Prozessen notwendig sind, um insbesondere den Verpflichtungen gemäß Artikel 4a und den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels nachzukommen.
- (2) Jeder Mitgliedstaat sorgt für eine entsprechende Aufsicht über die Tätigkeiten von Flaggenstaat-Besichtigern, Flaggenstaat-Überprüfern und sonstigen an der Durchführung von Besichtigungen mitwirkenden Personen sowie von anerkannten Organisationen.
- (3) Die Mitgliedstaaten schaffen oder erhalten eine interne oder beauftragte externe Kapazität für Entwurfsprüfungen und für technische Entscheidungen, die der Größe und der Art ihrer Flotte entspricht.
- (4) (gestrichen)

## Artikel 4c

### Schulung und Kapazitätsaufbau

(1) Die für Besichtigungen, Überprüfungen, Audits und Kontrollen von Schiffen und Unternehmen zuständigen oder diese durchführenden Personen erhalten die für die Ausübung dieser spezifischen Tätigkeiten erforderlichen Schulungen.

(2) Die Mitgliedstaaten können ein Programm für den Kapazitätsaufbau für ihre Flaggenstaat-Überprüfer und -Besichtiger entwickeln und dieses ständig aktualisieren, indem sie neuen oder zusätzlichen Verpflichtungen Rechnung tragen, die sich aus den im III-Code genannten Übereinkommen und Instrumenten ergeben.“

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, um rechtzeitig auf Situationen gemäß Absatz 1 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 zugänglich gemacht werden:

- a) Angaben zum Schiff (Name, IMO-Nummer usw.);
  - b) Gültigkeitsdauer der vorgeschriebenen Zeugnisse (vollständig oder vorläufig) ;
  - c) Identifikation der an der Zeugniserteilung des Schiffes beteiligten anerkannten Organisationen;
  - d) (gestrichen)
  - e) (gestrichen)
  - f) Identifikation der Schiffe, die in den vorangegangenen zwölf Monaten vom betreffenden Mitgliedstaat ausgeflaggt wurden.
  - g) (gestrichen)
- (2) (gestrichen)

6. Folgender Artikel wird eingefügt:

*„Artikel 6a*

Datenbank für Informationen über Schiffe

- (1) Die Kommission entwickelt, unterhält und aktualisiert eine Datenbank für Informationen über Schiffe mit den in Artikel 6 genannten Informationen, die Dienste im Zusammenhang mit der Ausstellung und Prüfung elektronischer Zeugnisse für die Mitgliedstaaten bereitstellt. Die Mitgliedstaaten können an diese Datenbank angebunden werden. Die Datenbank kann auf der Grundlage der in Artikel 24 der Richtlinie 2009/16/EG vorgesehenen Datenbank errichtet werden und ähnliche Funktionen wie die letztgenannte Datenbank bieten.
- (2) Unbeschadet der nationalen Datenschutzanforderungen gilt für Mitgliedstaaten, die sich für die Nutzung der Datenbank für Informationen über Schiffe entscheiden, Folgendes:
- a) sie übermitteln die in Artikel 6 genannten Informationen,
  - b) sie können Informationen über die gemäß dieser Richtlinie durchgeführten Überprüfungen, einschließlich Informationen über Mängel und Zeugnisse, an die Datenbank für Informationen über Schiffe weitergeben und
  - c) sie können diese Datenbank nutzen, um elektronische Zeugnisse für ihre Schiffe auszustellen, zu unterzeichnen, zu bestätigen, zu verlängern und zu widerrufen, wobei sie sicherstellen, dass die Informationen kompatibel und interoperabel sind.
- (2a) Die Mitgliedstaaten können für die Erhebung der in Artikel 6 genannten Informationen ihre eigenen Datenbanken nutzen. Diese Informationen werden der Kommission mindestens einmal jährlich übermittelt. Die Kommission integriert die Daten in die Datenbank für Informationen über Schiffe.
- (3) Die Kommission stellt sicher, dass anhand der von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Überprüfungsdaten die für die Durchführung dieser Richtlinie relevanten Daten aus der Datenbank für Informationen über Schiffe abgerufen werden können.

(4) Mitgliedstaaten, die sich für die Nutzung der Datenbank entschieden haben, erhalten Zugang zu allen Informationen, die in der Datenbank für Informationen über Schiffe 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 Rates<sup>10</sup> errichteten Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) nicht entgegen.

(5) Mitgliedstaaten, die sich für die Nutzung der Datenbank entschieden haben, stellen sicher, dass die Gültigkeitsdauer der 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 Datenbank für Informationen über Schiffe übermittelt wird.

(5a) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Funktionsweise und der Kapazitäten der in Artikel 6a Absatz 2 Buchstabe a genannten Datenbank. Mitgliedstaaten, die Daten gemäß Absatz 2a des vorliegenden Artikels übermitteln, erhalten unter den in diesen Durchführungsrechtsakten festgelegten Bedingungen Zugang zu den gemäß Artikel 6a Absatz 2 Buchstabe a an die Datenbank übermittelten Informationen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

---

<sup>10</sup> 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).

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 in dem von der IMO beschlossenen Zyklus dem IMO-Audit zu unterziehen.

(2) (gestrichen)

(3) Die Kommission erhebt bei ihren Besuchen in den Mitgliedstaaten die erforderlichen Informationen, um die wirksame Umsetzung dieser Richtlinie zu gewährleisten und zu prüfen, ob die Einhaltung der Flaggenstaatpflichten durch die Verwaltung nach Maßgabe ihrer rechtlichen Verpflichtungen gemäß dieser Richtlinie generell funktioniert.“

8. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Mitgliedstaaten setzen ein Qualitätsmanagementsystem für die operativen Teile der Tätigkeiten ihrer Verwaltung mit Bezug zu den Flaggenstaatpflichten um und schreiben dieses fort. Das Qualitätsmanagementsystem ist gemäß den international geltenden Qualitätsnormen, wie die ISO-9001-Norm, zu zertifizieren.

Das Qualitätsmanagementsystem umfasst eine Definition der Zuständigkeiten, der Befugnisse und der wechselseitigen Beziehungen von Personen, die Besichtigungen, Überprüfungen, Audits und Kontrollen durchführen, und von Personen, die für Flaggenstaaten Tätigkeiten mit Bezug zu oder mit Auswirkungen auf die Verpflichtungen von Flaggenstaaten im Rahmen der Übereinkommen anordnen, ausführen oder überwachen. Diese Zuständigkeiten sind zu dokumentieren, wobei die Art und der Umfang der Überprüfungstätigkeiten anzugeben sind, die auch von Überprüfern, die nicht ausschließlich für den Flaggenstaat tätig sind, durchgeführt werden können, und zu präzisieren ist, wie diese Personen zu kommunizieren und zu berichten haben. Im Qualitätsmanagementsystem sind die Aufgaben angegeben, die von anderen an der Durchführung von Besichtigungen mitwirkenden Personen ausgeführt werden können.

Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass Überprüfer, die nicht ausschließlich für den Flaggenstaat tätig sind, und sonstige Personen, die an der Durchführung der Besichtigungen mitwirken, eine Ausbildung und entsprechende Schulungen erhalten haben bzw. einer Aufsicht unterliegen, die den Aufgaben, zu deren Ausführung sie berechtigt sind, angemessen sind, und dass sie in der Lage sind, Anweisungen, Verfahren und Kriterien des Flaggenstaats anzuwenden.

Die Mitgliedstaaten treffen geeignete Maßnahmen, um Interessenkonflikte für jede Person, die eine Besichtigung, Kontrolle oder Überprüfung durchführt, und hinsichtlich der Unabhängigkeit in Bezug auf die durchzuführenden Arbeiten zu vermeiden.

Das Qualitätsmanagementsystem deckt drei Jahre nach dem Datum der Umsetzung dieser Richtlinie die mit diesem Artikel zusammenhängenden Aspekte ab.“

a2. Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Die Mitgliedstaaten, die auf der im jüngsten Jahresbericht der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle veröffentlichten Liste der Staaten mit niedriger Leistung aufgeführt sind, legen der Kommission spätestens vier Monate nach Veröffentlichung des Berichts der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle einen Bericht über ihre Leistung als Flaggenstaat vor.

In dem Bericht sind die wichtigsten Gründe, die zu dem Festhalten geführt haben, bzw. für die Mängel, die zu dem Status „Staat mit niedriger Leistung“ geführt haben, anzugeben und zu analysieren.“

b) (gestrichen)

(9) Artikel 9 wird aufgehoben.

10. (gestrichen)
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. (gestrichen)

13. (gestrichen)

13a. In Artikel 11 wird folgender Absatz angefügt:

„(3) Abweichend von Absatz 1 Unterabsatz 1 können Mitgliedstaaten, die nicht über in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallende Schiffe, die ihre Flagge führen, verfügen, von der Verpflichtung zur Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie abweichen, sofern die oben genannte Voraussetzung erfüllt ist. Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, von dieser Ausnahme Gebrauch zu machen, so teilt er dies der Kommission bis zum [*Datum der Umsetzung*] mit. Die Kommission ist auch über alle späteren Änderungen in Kenntnis zu setzen.

Diese Mitgliedstaaten dürfen weder in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallenden Schiffen gestatten, ihre Flagge zu führen, noch diese Schiffe in ihr nationales Register eintragen, bevor sie diese Richtlinie umgesetzt und durchgeführt haben.“

14. (gestrichen)

## *Artikel 2*

### **Umsetzung**

Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum [*Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen: vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie*] die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

## *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 ... am ...

*Im Namen des Europäischen Parlaments*    *Im Namen des Rates*  
*Der Präsident /Die Präsidentin*