**Europäisches Parlament**
2019-2024

*Fischereiausschuss*

**2023/0172(COD)**

29.11.2023

# STELLUNGNAHME

des Fischereiausschusses

für den Ausschuss für Verkehr und Tourismus

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

Verfasserin der Stellungnahme: Ana Miranda

PA_Legam

## KURZE BEGRÜNDUNG

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

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

Im Zuge der Katastrophe wurden auch erhebliche Mängel in Bezug auf die Reaktion der spanischen Regierung – die in der Entschließung des Parlaments nach der Katastrophe hervorgehoben wurden[1] – sowie Unterschiede bei der Sicherheit des Seeverkehrs in der EU aufgezeigt. Das Parlament äußerte damals ernsthafte Bedenken in Bezug auf Gefälligkeitsflaggen; mit der Richtlinie über die Flaggenstaatpflichten aus dem Jahr 2009 wurde dazu beigetragen, diese Bedenken auszuräumen.

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

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

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

Es werden jedoch auch die jüngsten Entschließungen hervorgehoben, in denen das Europäische Parlament weiterhin Bedenken hinsichtlich der Frage der Ausflaggung und der

[1] P5_TA(2004)0350.

Gefälligkeitsflaggen zum Ausdruck gebracht hat.[2] Dies ist nach wie vor ein wichtiges Thema für die Umwelt und aus Sicht der Fischerei für diejenigen, deren Lebensgrundlage von dieser Umwelt abhängt. Diese Ansichten kommen auch in der breiteren Zivilgesellschaft zum Ausdruck, zum Beispiel in Galicien, wo sich die Plattform *Nunca Máis* nach der Katastrophe des Öltankers „Prestige“ weiterhin dafür einsetzt, dass alle Schiffe in EU-Gewässern die IMO-Normen einhalten.

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

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

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

## ÄNDERUNGSANTRÄGE

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

**Änderungsantrag 1**

**Vorschlag für eine Richtlinie**
**Erwägung 1**

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

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

***diesem Schutz der Umwelt abhängig sind.***

**Änderungsantrag 2**

**Vorschlag für eine Richtlinie**
**Erwägung 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(1a) Das Wohlergehen der im maritimen Sektor beschäftigten Arbeitnehmer, die Sicherung fairer Arbeitsbedingungen und ein angemessener Schutz der Seeleute sollten gewährleistet werden.*** |

*Begründung*

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

**Änderungsantrag 3**

**Vorschlag für eine Richtlinie**
**Erwägung 2**

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

Verwendungszweck eignet.

**Änderungsantrag 4**

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

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

**Änderungsantrag 5**

**Vorschlag für eine Richtlinie**
**Erwägung 5**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (5) Auf internationaler Ebene fällt die 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 Rates[29] geregelt wird. Die vorliegende Richtlinie sollte die Richtlinie 2009/18/EG unberührt lassen. | (5) Auf internationaler Ebene fällt die Untersuchung von Seeunfällen in die Zuständigkeit der Flaggenstaaten***; dabei sollte unbedingt dafür gesorgt werden, dass der Schwerpunkt bei Unfalluntersuchungen auf die Rechenschaftspflicht und die zu ziehenden Lehren gelegt wird, damit Unfälle in Zukunft verhindert werden; während*** auf Unionsebene ***die Untersuchung von Seeunfällen*** unabhängig durchgeführt und durch die Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[29] geregelt wird. Die vorliegende Richtlinie sollte die Richtlinie 2009/18/EG unberührt lassen. |
| [29] Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April | [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). | 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114). |

*Begründung*

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

**Änderungsantrag 6**

**Vorschlag für eine Richtlinie**
**Erwägung 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (7) Die Seebehörden der Mitgliedstaaten sollten zur Erfüllung ihrer Flaggenstaatpflichten auf angemessene Ressourcen, einschließlich einer Kapazität für technische Entscheidungen, zurückgreifen können, die der Größe und der Art ihrer Flotte entsprechen und den einschlägigen Anforderungen der IMO Rechnung tragen. Um die Leistung von Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, zu verbessern, ist es auch erforderlich, die strenge und gründliche Überwachung der anerkannten Organisationen, die für die Mitgliedstaaten Flaggenstaatpflichten wahrnehmen, zu harmonisieren, auch in Bezug auf die Ausarbeitung von Vorschriften und Entwurfsprüfungen. | (7) Die Seebehörden der Mitgliedstaaten sollten zur Erfüllung ihrer Flaggenstaatpflichten auf angemessene Ressourcen, einschließlich einer Kapazität für technische Entscheidungen, zurückgreifen können, die der Größe und der Art ihrer Flotte entsprechen und den einschlägigen Anforderungen der IMO Rechnung tragen. ***Den Verwaltungen unterhalb der Ebene der Mitgliedstaaten, die über Zuständigkeiten in der Fischerei verfügen, sollte im Einklang mit der Rechtsordnung der einzelnen Mitgliedstaaten volle Beachtung gewidmet werden.*** Um die Leistung von Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, zu verbessern, ist es auch erforderlich, die strenge und gründliche Überwachung der anerkannten Organisationen, die für die Mitgliedstaaten Flaggenstaatpflichten wahrnehmen, zu harmonisieren, auch in Bezug auf die Ausarbeitung von Vorschriften und Entwurfsprüfungen. |

**Änderungsantrag 7**

**Vorschlag für eine Richtlinie**
**Erwägung 8**

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

*Begründung*

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

**Änderungsantrag 8**

**Vorschlag für eine Richtlinie**
**Erwägung 9**

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

*Begründung*

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

**Änderungsantrag 9**

**Vorschlag für eine Richtlinie**
**Erwägung 11**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (11) Die Einrichtung und Entwicklung einer elektronischen Datenbank mit wesentlichen Informationen über Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, sollte zu einem verstärkten Informationsaustausch beitragen, die ***Leistung*** einer Flotte***, die hohen Qualitätsansprüchen genügt, noch transparenter machen*** und eine verstärkte Überwachung der Flaggenstaatpflichten ermöglichen und damit gleiche Ausgangsbedingungen für die Seebehörden gewährleisten. | (11) Die Einrichtung und Entwicklung einer elektronischen Datenbank mit wesentlichen Informationen über Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, sollte zu einem verstärkten Informationsaustausch beitragen, die ***Arbeitsbedingungen und Löhne*** einer Flotte ***weiter verbessern, um faire Beschäftigungspraktiken zu fördern,*** und eine verstärkte Überwachung der Flaggenstaatpflichten ermöglichen und damit gleiche Ausgangsbedingungen für die Seebehörden gewährleisten. |

**Änderungsantrag 10**

**Vorschlag für eine Richtlinie**
**Erwägung 12 a (neu)**

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

*Begründung*

*Die Sicherstellung des Zugangs zu Informationen für die zuständigen Behörden ist für die Zwecke der Überwachung von entscheidender Bedeutung. Darüber hinaus könnten*

*Vorkehrungen getroffen werden, um Hinweisgeber, die Sicherheits- oder Umweltverstöße melden, zu schützen und so zu einer Kultur der Transparenz und Rechenschaftspflicht beizutragen.*

**Änderungsantrag 11**

**Vorschlag für eine Richtlinie**
**Erwägung 12 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(12b) Die zuständigen Behörden sollten Mechanismen einrichten, über die Hinweisgeber Sicherheits- und Umweltverstöße melden können, ohne Vergeltungsmaßnahmen befürchten zu müssen.*** |

*Begründung*

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

**Änderungsantrag 12**

**Vorschlag für eine Richtlinie**
**Erwägung 17**

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

*Begründung*

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

**Änderungsantrag 13**

**Vorschlag für eine Richtlinie**
**Erwägung 18**

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

**Änderungsantrag 14**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (1) Bevor der betreffende Mitgliedstaat für ein Schiff, das die Berechtigung zum Führen der Flagge dieses Mitgliedstaats erhalten hat, die Einsatzerlaubnis erteilt, stellt er sicher, dass das betreffende Schiff 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 | (1) Bevor der betreffende Mitgliedstaat für ein Schiff, das die Berechtigung zum Führen der Flagge dieses Mitgliedstaats erhalten hat, die Einsatzerlaubnis erteilt, stellt er sicher, dass das betreffende Schiff ***insbesondere im Hinblick auf die Arbeitsbedingungen der Seefahrer und den Umweltschutz*** die geltenden internationalen Regeln und Vorschriften erfüllt. Insbesondere überprüft er die Berichte über das Sicherheitsniveau des Schiffes anhand der Überprüfungsberichte |

| | |
|---|---|
| vorherigen Flaggenstaat, um ***zu klären, ob noch etwaige von dem betreffenden Flaggenstaat ermittelte*** Mängel oder ***Sicherheitsprobleme weiter ungelöst sind***. | und Zeugnisse in der in Artikel 6a genannten Datenbank. Er konsultiert erforderlichenfalls den vorherigen Flaggenstaat, um ***etwaige nicht behobene Mängel oder Sicherheitsprobleme anzugehen. Durch diese Zusammenarbeit soll sichergestellt werden, dass unbehobene*** Mängel oder ***Sicherheitsbedenken vollständig behoben werden, bevor das Schiff betrieben wird***. |

**Änderungsantrag 15**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| a) Schiffen das Auslaufen verbieten, bis dieses unter Einhaltung der internationalen Vorschriften erfolgen kann; | a) Schiffen das Auslaufen verbieten, bis dieses unter Einhaltung der internationalen Vorschriften erfolgen kann; ***hierzu gehört auch die Durchführung regelmäßiger Sicherheitsübungen zur Vorbereitung der Besatzung auf Notfälle sowie die Durchsetzung der Vorschriften für Ruhezeiten der Besatzung, um müdigkeitsbedingte Unfälle zu verhindern;*** |

**Änderungsantrag 16**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| b) sicherstellen, dass Schiffe, die zum Führen ihrer Flagge berechtigt sind, im Einklang mit den Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC) besichtigt | b) sicherstellen, dass Schiffe, die zum Führen ihrer Flagge berechtigt sind, im Einklang mit den Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC) besichtigt wurden***. Hierzu gehört auch die*** |

| | |
|---|---|
| wurden*;* | ***Durchführung von Umweltaudits zur Bewertung der Einhaltung der Vorschriften im Zusammenhang mit Emissionen, Ballastwasser-Behandlung und anderen Umweltbelangen, die über standardmäßige Sicherheitsinspektionen hinausgehen;*** |

**Änderungsantrag 17**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***ba) eine Sicherheitskultur an Bord fördern, indem sie anregen, dass Beinahe-Vorfälle und die Sicherheit gefährdende Zustände gemeldet und die Sicherheitsverfahren kontinuierlich verbessert werden;*** |

**Änderungsantrag 18**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***bb) mit anderen Flaggenstaaten und internationalen Gremien zusammenarbeiten, um gemeinsame Überprüfungen durchzuführen, Informationen auszutauschen und die Durchsetzungsmaßnahmen zu harmonisieren, um die wirksame Durchsetzung internationaler Vorschriften und Normen sicherzustellen;*** |

**Änderungsantrag 19**

**Vorschlag für eine Richtlinie**

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

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

**Änderungsantrag 20**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***ca) moderne Überwachungstechnologien wie Satellitenortung und Fernsensoren einsetzen, um die Tätigkeiten eines Schiffes und die Einhaltung der Vorschriften in Echtzeit zu verfolgen;*** |

**Änderungsantrag 21**

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

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

**Änderungsantrag 22**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***ga) Informationen über die Umweltleistung des Schiffes, wie etwa Emissionsdaten (z. B. zu Treibhausgasemissionen und Schwefeloxidemissionen) und Daten über die Behandlung von Ballastwasser und anderen potenziellen Schadstoffen;*** |

**Änderungsantrag 23**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***gb) Einzelheiten zur Besatzung des Schiffes, einschließlich ihrer Qualifikationen, Zertifizierungen und Ruhezeiten, um die Einhaltung der Arbeits- und Sicherheitsvorschriften sicherzustellen;*** |

**Änderungsantrag 24**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***gc) Meldungen von Unfällen, Vorfällen oder Beinahe-Vorfällen zusammen mit den zu ihrer Bewältigung ergriffenen Maßnahmen, um zu einer proaktiven Sicherheitskultur beizutragen;*** |

**Änderungsantrag 25**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***gd) insbesondere bei Schiffen, die Gefahrstoffe oder Gefahrgut befördern, Informationen über Art, Menge und Umschlag der Fracht, um die Einhaltung der Beförderungs- und Sicherheitsvorschriften zu bewerten;*** |

**Änderungsantrag 26**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***ge) Daten im Zusammenhang mit dem Sicherheitsmanagementsystem des Schiffes, einschließlich Aufzeichnungen über Sicherheitsbesprechungen, Gefahrenbewertungen und ergriffene Abhilfemaßnahmen;*** |

**Änderungsantrag 27**

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

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

**Änderungsantrag 28**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***gg) Informationen über technische Verbesserungen, die Wartung der Ausrüstung und sicherheitsbezogene Modifikationen, die am Schiff vorgenommen wurden;*** |

**Änderungsantrag 29**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***gh) Aufzeichnungen über das Wohlergehen und die Lebensverhältnisse der Seeleute, einschließlich Aufzeichnungen über Beschwerden oder Bedenken der Besatzung;*** |

**Änderungsantrag 30**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***gi) die Fähigkeit der Mitgliedstaaten, die Echtheit und Gültigkeit der vom Schiff vorgelegten Zeugnisse und Unterlagen zu überprüfen, um Betrug zu bekämpfen und die Einhaltung der Vorschriften sicherzustellen;*** |

**Änderungsantrag 31**

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

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

**Änderungsantrag 32**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***ja) Ausarbeitung von Empfehlungen und Leitlinien für Überprüfungen durch den Flaggenstaat und Verfahren, bei denen der Schutz der Arbeitnehmerrechte*** |

***und die Sicherheit auf den Schiffen im Vordergrund stehen, wobei hierzu auch die Einbeziehung von Arbeitnehmervertretern in Sicherheitsüberprüfungen gehört;***

**Änderungsantrag 33**

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

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

**Änderungsantrag 34**

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

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

**Änderungsantrag 35**

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

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

**Änderungsantrag 36**

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

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

**Änderungsantrag 37**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***jf) Schaffung von Mechanismen für die Konfliktlösung und Streitbeilegung im Zusammenhang mit Überprüfungen*** |

***durch den Flaggenstaat und entsprechenden Verfahren, um faire und transparente Prozesse sicherzustellen.***

**Änderungsantrag 38**

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

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

**Änderungsantrag 39**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***ivb) Initiativen und Maßnahmen zur Förderung einer Sicherheitskultur an Bord von Schiffen, einschließlich Schulungsprogrammen, Sicherheitsübungen und Kampagnen zur Sensibilisierung der Besatzungsmitglieder für Sicherheitsverfahren;*** |

**Änderungsantrag 40**

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

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

**Änderungsantrag 41**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***ivd) die Zusammenarbeit mit anderen Mitgliedstaaten und internationalen Gremien zur Verbesserung der Sicherheit und der Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung, einschließlich gemeinsamer Inspektionen, des Informationsaustauschs und der Beteiligung an internationalen Initiativen zur Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs und des Umweltschutzes;*** |

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

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

## VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

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

## NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

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

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

| 1 | 0 |
|---|---|
| NI | Marc Tarabella |

Erklärung der benutzten Zeichen:
+ : dafür
- : dagegen
0 : Enthaltung