Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/3100

16.12.2024

RICHTLINIE (EU) 2024/3100 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 27. November 2024

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 ([1]),

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ([2]),

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) Es ist wichtig, die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute an Bord sowie die Ausbildung und Qualifikation der Seeleute im Einklang mit der Richtlinie 2013/54/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) und der Richtlinie (EU) 2022/993 des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) zu berücksichtigen, da Gesundheit, Sicherheit, Gefahrenabwehr und der Faktor Mensch eng miteinander verknüpft sind und es von größter Bedeutung ist, zu verhindern, dass es durch menschliches Versagen zu Schäden kommt.

(3) Gemäß den Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 (SRÜ) und der Übereinkommen, deren Verwahrer die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) ist (im Folgenden „IMO-Übereinkommen“), 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.

(4) Alle Mitgliedstaaten sollten die erforderlichen Maßnahmen treffen, um den in den IMO-Übereinkommen festgelegten Zuständigkeiten und Pflichten 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 Zuständigkeiten und Pflichten 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 (im Folgenden „III-Code“), der die von den Flaggenstaaten umzusetzenden verbindlichen Bestimmungen enthält, wirksam und beständig nachkommen. Gemäß Artikel 91 Absatz 1 des SRÜ muss eine echte Verbindung zwischen einem Schiff und seinem Flaggenstaat in der Auslegung durch die internationale Rechtsprechung bestehen, die sich in den Pflichten eines Flaggenstaats niederschlägt.

(5) 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, Inspektionen, 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.

([1]) ABl. C, C/2023/877 vom 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/877/oj.
([2]) Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 10. April 2024 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 18. November 2024.
([3]) 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).
([4]) Richtlinie (EU) 2022/993 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2022 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. L 169 vom 27.6.2022, S. 45).

(6) 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.

(7) Flaggenstaat-Besichtiger sind von den Verwaltungen der Mitgliedstaaten zur Besichtigung und Zertifizierung von Schiffen ermächtigte Besichtiger. Diese Besichtiger 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.

(8) 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 Inspektionen, ob der tatsächliche Zustand des Schiffs und seiner Besatzung den mitgeführten Zeugnissen entspricht. Die Häufigkeit solcher Inspektionen sollte von den Mitgliedstaaten entweder auf der Grundlage eines risikobasierten Ansatzes oder ihrer eigenen Verfahren und Anweisungen, einschließlich quantitativer oder qualitativer Kriterien, festgelegt werden.

(9) Auf internationaler Ebene fällt die Untersuchung von Seeunfällen in die Zuständigkeit des Flaggenstaates, 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 ([5]) geregelt werden. Die vorliegende Richtlinie gilt unbeschadet der Richtlinie 2009/18/EG.

(10) Die Verwaltungen 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 Inspektionsziele für diese Ressourcen sollten auf der Grundlage der praktischen Erfahrungen der Mitgliedstaaten, einschließlich des Einsatzes von Inspektoren, die nicht ausschließlich für den Flaggenstaat tätig sind, im Einklang mit dem III-Code festgelegt werden.

(11) Die Mitgliedstaaten können unbeschadet der einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften den Flaggenstaat-Besichtigern und Flaggenstaat-Inspektoren, die ausschließlich für die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats tätig sind, gestatten, andere Arbeiten, wie wissenschaftliche oder akademische Tätigkeiten, durchzuführen, sofern dies nicht zu Interessenkonflikten führt oder ihre Unabhängigkeit beeinträchtigt.

(12) Flaggenstaat-Besichtiger, Flaggenstaat-Inspektoren und sonstige an der Durchführung von Besichtigungen mitwirkende Personen sollten über die Qualifikationen verfügen, die für die Aufgaben, zu deren Durchführung sie berechtigt sind, erforderlich sind, entsprechende Schulungen erhalten und entsprechend beaufsichtigt werden. Die Kommission sollte mit Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) und in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten ein freiwilliges Schulungsprogramm zur Unterstützung der Verwaltungen der Flaggenstaaten in dieser Hinsicht entwickeln und die Koordinierung und den Austausch von Informationen und bewährten Verfahren erleichtern. Dieses Schulungsprogramm sollte auf dem neuesten Stand gehalten werden und neuen oder zusätzlichen Verpflichtungen Rechnung tragen, die sich aus den Instrumenten und Übereinkommen ergeben, z. B. in Bezug auf neue Technologien, soziale Fragen und andere relevante Entwicklungen.

(13) Die Einrichtung und Entwicklung einer elektronischen Datenbank, die wesentliche Informationen über Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, enthält und die Möglichkeit bietet, elektronische 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 spürbaren Durchbruch bei der Digitalisierung des Seeverkehrs in der Union erleichtern und dazu beitragen. Eine solche Datenbank würde den operativen Bedarf ihrer Nutzer unterstützen, insbesondere jener Mitgliedstaaten, die nicht in der Lage waren, ihre eigenen Systeme für elektronische Zeugnisse zu entwickeln, und würde zudem zu einer effizienteren Nutzung der verfügbaren begrenzten Ressourcen beitragen.

([5]) 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).

(14) Zu Kontroll- und Inspektionszwecken sollten wesentliche Informationen wie Angaben zum Schiff, seinem eingetragenen Eigentümer und seinen Zeugnissen für alle betroffenen Behörden und die Kommission zur Verfügung stehen.

(15) Die Mitgliedstaaten sollten weiterhin den Nachweis erbringen, dass sie die verbindlichen IMO-Instrumente gemäß der von der IMO am 4. Dezember 2013 angenommenen Entschließung A.1067(28) über den Rahmen und die Verfahren für das Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten in der jeweils geltenden Fassung anwenden.

(16) Um die Leistung der Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, weiter zu verbessern und gleiche Ausgangsbedingungen für die Verwaltungen der Mitgliedstaaten zu gewährleisten, ist eine Zertifizierung der Qualität der Verwaltungsverfahren im Rahmen des Qualitätsmanagementsystems gemäß ISO- oder gleichwertigen Normen erforderlich. Sie sollte für die mit Besichtigungen, Flaggenstaat-Inspektionen, Audits, Kontrollen und Zeugniserteilung befassten operativen Teile der Tätigkeiten der Verwaltung gelten, für die der Mitgliedstaat als Flaggenstaat verantwortlich ist, sowohl national (Erstregister) als auch international (Zweitregister). Darüber hinaus sollten alle einschlägigen Tätigkeiten — einschließlich der Einzelheiten der Zuständigkeiten, der Befugnisse, und der wechselseitigen Beziehungen von Personen und der Berichterstattungs- und Kommunikationsmittel — aller Personen, die für Flaggenstaaten Besichtigungen oder Inspektionen durchführen oder daran beteiligt sind, sowie aller sonstigen an der Durchführung von Inspektionen 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-Inspektionen sind, mitwirken können, präzisiert werden. Mit Hilfe des Qualitätsmanagementsystems sollte sichergestellt werden, dass die Aufgaben, die anerkannten Organisationen im Rahmen der Richtlinie 2009/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([6]) übertragen werden, im Einklang mit den Anweisungen des Flaggenstaats durchgeführt werden, und es sollte die hierzu erforderlichen Kontrollmaßnahmen einschließen. Die Mitgliedstaaten sollten geeignete Maßnahmen ergreifen, um Interessenkonflikte der betreffenden Personen im Zusammenhang mit den von ihnen auszuführenden Tätigkeiten zu vermeiden, damit die Unabhängigkeit dieser Personen gewährleistet ist.

(17) Die Kommission und die Mitgliedstaaten werden dazu angehalten, sich in Abstimmung mit der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) weiterhin für die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten einzusetzen.

(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) 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 ([7]) ausgeübt werden.

(20) Die Kommission sollte ein Forum von Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten, die sich mit Flaggenstaat-Angelegenheiten befassen, sowie gegebenenfalls von weiteren Interessenträgern einrichten, um regelmäßig Informationen und bewährte Verfahren auszutauschen und Leitlinien zu Themen wie Verfahren für Schiffsüberprüfungen, Schulungsressourcen für Inspektoren, risikobasierte Kriterien, die zur Verbesserung der Wirksamkeit von Inspektionen 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 der Richtlinie 2009/21/EG relevanten Fragen zu erarbeiten.

(21) Um einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand bei der Umsetzung dieser Richtlinie zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten bestimmte Ausnahmen anwenden, solange die betreffenden Bedingungen erfüllt sind. Mitgliedstaaten, die nicht über in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/21/EG fallende Schiffe, die ihre Flagge führen, verfügen, sollten nicht verpflichtet sein, Artikel 6 der Richtlinie 2009/21/EG in Bezug auf den Austausch von Informationen über Schiffe umzusetzen und durchzuführen. Mitgliedstaaten, die nicht über in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/21/EG fallende Schiffe, die ihre Flagge führen, verfügen, und ihr Register für diese Schiffe geschlossen haben, sollten nicht verpflichtet sein, die Richtlinie 2009/21/EG umzusetzen und durchzuführen.

(22) Die EMSA sollte Unterstützung für die Umsetzung der Richtlinie 2009/21/EG leisten, indem sie insbesondere auf Ersuchen der Mitgliedstaaten einschlägige Schulungen für Flaggenstaat-Besichtiger und Flaggenstaat-Inspektoren anbietet.

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

([7]) 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) Da die Ziele dieser Richtlinie, 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.

(24) 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 erhält folgende Fassung:

„(1) Ziel dieser Richtlinie ist es,

a) sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten ihren Zuständigkeiten und Pflichten als Flaggenstaaten wirksam und beständig nachkommen, und

b) die Sicherheit und die Lebens- und Arbeitsbedingungen zu verbessern und die Umweltverschmutzung durch Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, zu vermeiden."

2. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 2*

Geltungsbereich

Diese Richtlinie gilt für die Verwaltung des Mitgliedstaates, dessen Flagge das Schiff führt, und zwar in Bezug auf Schiffe, die der Zeugniserteilung unterliegen und auf Auslandsfahrten jeglicher Art eingesetzt werden."

3. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) ‚Schiff' ein Schiff oder Fahrzeug, für das ein oder mehrere Übereinkommen gelten, das unter der Flagge eines Mitgliedstaats fährt und für das ein Zeugnis verlangt wird;".

b) Buchstabe e erhält folgende Fassung:

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

c) 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 IMO angenommene Entschließung A.1070(28) (im Folgenden ‚Code für die Anwendung der IMO-Instrumente'), Teil 2, ausgenommen die Nummern 16, 18, 19, 20.3, 21, 29, 30, 31, 32, 34, 38, 39, 40 und 41 dieses Teils 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-Inspektor'

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 die auf Ad-hoc-Basis oder im Rahmen eines Vertragsverhältnisses mit der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats von dieser ordnungsgemäß ermächtigt wurde,

Flaggenstaat-Inspektionen 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 Verwaltung des Mitgliedstaats oder einer in seinem Namen handelnden anerkannten Organisation ordnungsgemäß ermächtigte Personen, die Flaggenstaat-Besichtiger bei der Durchführung von Besichtigungen entsprechend den Vorgaben der Verwaltung unterstützen können und die Anforderungen an die Kommunikation, Qualifikation und Unabhängigkeit nach Artikel 8 Absatz 1 erfüllen;

k) ‚Flaggenstaat-Inspektion' eine Inspektion, die nicht zur Zeugniserteilung führt, sondern mit der geprüft wird, ob der tatsächliche Zustand des Schiffs und seiner Besatzung den mitgeführten Zeugnissen entspricht;".

4. 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, einschließlich der Sicherheits-, Sozial- und Umweltnormen, erfüllt. Eine anerkannte Organisation, die im Namen des Mitgliedstaats handelt, kann Maßnahmen ergreifen, sofern sie von dessen zuständiger Behörde hierzu ordnungsgemäß ermächtigt wurde. Insbesondere überprüft der betreffende Mitgliedstaat oder gegebenenfalls die in seinem Namen handelnde anerkannte Organisation die Berichte des Flaggenstaats über das Sicherheitsniveau des Schiffs und stützt sich dabei — sofern vorhanden — auf die Inspektionsberichte und Zeugnisse, die in seiner eigenen Datenbank oder in der Datenbank für Informationen über Schiffe nach Artikel 6a — im Falle von Mitgliedstaaten, die sich für deren Nutzung der entschieden haben — enthalten sind. Der betreffende Mitgliedstaat konsultiert erforderlichenfalls den vorherigen Flaggenstaat, um zu klären, ob etwaige von dem betreffenden Flaggenstaat ermittelte Mängel oder Sicherheitsprobleme weiterhin ungelöst sind."

5. 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, die unter die Übereinkommen fallen, genügen; dazu gehört Folgendes:

a) 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

b) sie führen Flaggenstaat-Inspektionen durch, um sich zu vergewissern, dass der tatsächliche Zustand des Schiffs den mitgeführten Zeugnissen entspricht.

Die in Unterabsatz 1 Buchstabe b genannten Flaggenstaat-Inspektionen können nach einem risikobasierten Ansatz durchgeführt werden, der folgende Kriterien umfasst:

i) Berichte über Mängel und Abweichungen bei vorgeschriebenen Besichtigungen, Audits und Kontrollen, die der Flaggenstaat durchgeführt hat;

ii) einschlägige Unfalluntersuchungsberichte;

iii) von einer für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Behörde ergriffene Festhaltemaßnahmen oder Betriebsbeschränkungen;

iv) Überschreitungen einer von jedem Mitgliedstaat festgelegten Mängelquote für Hafenstaatkontrollen;

v) Berichte über Mängel infolge von Flaggenstaat-Inspektionen, die im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften durchgeführt wurden, soweit dies von den einzelnen Mitgliedstaaten für angemessen erachtet wird;

vi) sonstige relevante Informationen, die der Mitgliedstaat für erforderlich hält.

Mitgliedstaaten, die einen risikobasierten Ansatz anwenden, stellen sicher, dass Schiffe, für die keine ausreichenden Daten für die Berechnung der Risikoeinstufung vorliegen, mindestens alle fünf Jahre überprüft werden.

Die Mitgliedstaaten, die keinen risikobasierten Ansatz anwenden, führen Flaggenstaat-Inspektionen nach ihren eigenen Verfahren, Anweisungen und einschlägigen Informationen im Einklang mit dem III-Code durch. Sie stellen sicher, dass jedes Schiff mindestens alle fünf Jahre überprüft wird.

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass alle Mängel, für die Abhilfemaßnahmen erforderlich sind, einschließlich Sicherheits-, Sozial- und Umweltbelangen, und die bei einer nach Absatz 2 Buchstabe b durchgeführten Flaggenstaat-Inspektion bestätigt oder festgestellt wurden, innerhalb eines angemessenen vom Flaggenstaat festgelegten Zeitraums behoben werden.

(4) Nach Abschluss einer Flaggenstaat-Inspektion erstellt der Flaggenstaat-Inspektor einen Bericht über deren Ergebnisse.

Artikel 4b

Anforderungen an die Sicherheit und die Verhütung von Verschmutzung

(1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass seiner Verwaltung angemessene Ressourcen, die der Größe und der Art seiner Flotte entsprechen und hinsichtlich der durchzuführenden Verwaltungsverfahren, Prozesse und Ressourcen notwendig sind, um insbesondere den Verpflichtungen gemäß Artikel 4a und den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels nachzukommen, zur Verfügung stehen.

(2) Jeder Mitgliedstaat sorgt für eine entsprechende Aufsicht über die Tätigkeiten von Flaggenstaat-Besichtigern, Flaggenstaat-Inspektoren und sonstigen an der Durchführung von Besichtigungen mitwirkenden Personen sowie von anerkannten Organisationen.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass eine Kapazität für Entwurfsprüfungen und für technische Entscheidungen, die der Größe und der Art ihrer Flotte entspricht, geschaffen oder erhalten wird.

Artikel 4c

Schulung und Kapazitätsaufbau

(1) Die für Besichtigungen, Flaggenstaat-Inspektionen, 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-Inspektoren und Flaggenstaat-Besichtiger entwickeln und dieses ständig aktualisieren, indem sie neuen oder zusätzlichen Verpflichtungen Rechnung tragen, die sich aus den Übereinkommen ergeben.

(3) Die Kommission organisiert mit Unterstützung der durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) errichteten Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) und in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten — sofern angezeigt — und auf der Grundlage der Unterstützungsersuchen der Mitgliedstaaten einschlägige Schulungsmaßnahmen für Flaggenstaat-Inspektoren und Flaggenstaat-Besichtiger.

(*) 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);“

6. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 5*

Festhalten von Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen

(1) Wird die Verwaltung davon unterrichtet, dass ein Schiff, das die Flagge des betreffenden Mitgliedstaats führt, von einem Hafenstaat festgehalten wird, so überwacht sie nach den von ihr hierfür festgelegten Verfahren die Maßnahmen, mit denen das Schiff in Einklang mit den einschlägigen IMO-Übereinkommen gebracht wird.

(2) Die Mitgliedstaaten entwickeln und führen ein geeignetes Kontroll- und Überwachungsprogramm ein, um rechtzeitig auf Situationen gemäß Absatz 1 reagieren zu können."

7. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 6*

Elektronische Informationen und elektronischer Austausch

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die folgenden Informationen über Schiffe, die ihre Flagge führen, in ihrer aktuellen Fassung spätestens am 6. Januar 2031, in einem elektronischen Format zugänglich gemacht werden:

a) vorgeschriebene Zeugnisse (vollständig oder vorläufig) mit Datum der Besichtigungen, gegebenenfalls zusätzliche und ergänzende Besichtigungen und Audits;

b) Identifikation der Schiffe, die in den vorangegangenen zwölf Monaten vom betreffenden Mitgliedstaat ausgeflaggt wurden.

(2) Die Kommission entwickelt, unterhält und aktualisiert ein digitales interoperables Portal, das einen zentralen Zugangspunkt für die in Absatz 1 genannten Informationen bietet und es den Flaggenstaat-Inspektoren und Hafenstaatüberprüfern der Mitgliedstaaten ermöglicht, bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben auf diese Informationen zuzugreifen.

Die Kommission stellt dieses Portal für die Mitgliedstaaten elektronisch und kostenlos zur Verfügung.

Dieses Portal darf keine personenbezogenen Daten oder vertraulichen Informationen enthalten.

Die Kommission stellt die Interoperabilität des Portals mit der in Artikel 6a genannten Datenbank für Informationen über Schiffe sicher.

Dieses Portal muss bis spätestens 6. Januar 2028 eingerichtet werden.

(3) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der technischen Funktionsweise des in Absatz 2 dieses Artikels genannten Portals. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen."

8. 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. Diese Datenbank für Informationen über Schiffe wird bis zum 6. Januar 2030 eingerichtet. Die Mitgliedstaaten können an diese Datenbank angebunden werden. Die Datenbank kann auf der Grundlage der in Artikel 24 der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) 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 können Informationen über die gemäß dieser Richtlinie durchgeführten Flaggenstaat-Inspektionen, einschließlich Informationen über Mängel und Zeugnisse, an die Datenbank für Informationen über Schiffe weitergeben und

b) sie können diese Datenbank nutzen, um elektronische Zeugnisse für ihre Schiffe auszustellen, zu unterzeichnen, zu bestätigen, zu verlängern und zu widerrufen.

Diese Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Unterabsatz 1 genannten Informationen mit den Anforderungen dieser Datenbank kompatibel und interoperabel sind.

(3) Die Kommission stellt sicher, dass anhand der von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Inspektionsdaten 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 2 Buchstabe a 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 jeweils zuständigen Behörden innerhalb der Mitgliedstaaten, zwischen den Mitgliedstaaten, mit der Kommission oder mit der EMSA nicht entgegen.

(5) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der technischen Funktionsweise der in diesem Artikel genannten Datenbank, einschließlich der Bedingungen für den Zugang zu den gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels an die Datenbank übermittelten Informationen durch die Mitgliedstaaten. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(*) 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).“

9. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 7*

Überwachung der Einhaltung und der Leistung der Mitgliedstaaten

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen für ein IMO-Audit ihrer Verwaltung im Einklang mit dem von der IMO beschlossenen Zyklus. Die Mitgliedstaaten veröffentlichen das Ergebnis des Audits im Einklang mit den einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften zur Vertraulichkeit.

(2) 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 Verwaltungen nach Maßgabe ihrer rechtlichen Verpflichtungen gemäß dieser Richtlinie generell funktioniert.“

10. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 8*

Qualitätsmanagementsystem und interne Bewertung

(1) 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 ISO-9001, zu zertifizieren.

Das Qualitätsmanagementsystem umfasst die Einzelheiten der Zuständigkeiten, der Befugnisse und der wechselseitigen Beziehungen von Personen, die Besichtigungen, Inspektionen, Audits und Kontrollen durchführen, und von Personen, die für Flaggenstaaten Tätigkeiten mit Bezug zu oder mit Auswirkungen auf die Verpflichtungen von Flaggenstaaten anordnen, ausführen oder überwachen. Diese Zuständigkeiten sind zu dokumentieren, wobei die Art und der Umfang der Inspektionstätigkeiten anzugeben sind, die auch von Inspektoren, 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 Inspektoren, 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 Besichtigungen, Inspektionen, Audits und Kontrollen durchführt, und hinsichtlich der Unabhängigkeit in Bezug auf die durchzuführenden Arbeiten zu vermeiden.

Das Qualitätsmanagementsystem deckt bis 6. Januar 2028 die in diesem Absatz genannten Aspekte ab.

(2) Die Mitgliedstaaten, die auf der im jüngsten Jahresbericht der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle veröffentlichten Liste der Staaten mit niedriger Leistung oder zwei Jahre in Folge auf der Liste der Staaten mit mittlerer 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‘ oder ‚Staat mit mittlerer Leistung‘ geführt haben, anzugeben und zu analysieren.“

11. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 9*

Berichte und Überprüfung

Alle fünf Jahre und erstmals spätestens bis zum 6. Januar 2028 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vor."

12. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„*Artikel 9a*

Austausch bewährter Verfahren und von Erfahrungen

Die Kommission organisiert den Austausch bewährter Verfahren und von Erfahrungen zwischen den Verwaltungen der Mitgliedstaaten und den Flaggenstaat-Sachverständigen und Flaggenstaat-Inspektoren, gegebenenfalls einschließlich anderer einschlägiger Interessenträger, für die Durchführung dieser Richtlinie.

Die Verwaltungen der Mitgliedstaaten, die Flaggenstaat-Sachverständigen und die Flaggenstaat-Inspektoren prüfen zusammen mit der Kommission die Möglichkeit, Leitlinien für Elemente wie die Methodik für die Durchführung von Flaggenstaat-Inspektionen, den Inhalt und das Format der Berichterstattung oder den Kapazitätsaufbau zu entwickeln.

Artikel 9b

Informationen und Daten

Die Kommission richtet ein elektronisches Berichterstattungsinstrument für die Zwecke der Erhebung von Informationen und Daten aus den Mitgliedstaaten nach dieser Richtlinie ein.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission einmal jährlich über die Zahl der gemäß Artikel 4a durchgeführten Flaggenstaat-Inspektionen und geben für jede Flaggenstaat-Inspektion die IMO-Nummer des Schiffes, das Datum und den Ort an."

13. 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 des Europäischen Parlaments und des Rates (*).

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

(*) 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)."

14. Folgender Artikel wird eingefügt:

„*Artikel 10a*

Änderungen der Übereinkommen und des III-Codes

Die Kommission kann Änderungen der Übereinkommen und des III-Codes im Einklang mit dem Konformitätsprüfungsverfahren nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 aus dem Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausklammern."

15. In Artikel 11 wird folgender Absatz angefügt:

„(3) Abweichend von Absatz 1 Unterabsatz 1

a) können Mitgliedstaaten, die nicht über in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallende Schiffe, die ihre Flagge führen, verfügen, von der Verpflichtung zur Umsetzung und Durchführung des Artikels 6 dieser Richtlinie abweichen, sofern jene Voraussetzung erfüllt ist;

b) können Mitgliedstaaten, die nicht über in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallende Schiffe verfügen und ihr Register für diese Schiffe geschlossen haben, von der Verpflichtung zur Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie abweichen, sofern jene Voraussetzung erfüllt ist.

Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, von einer der Ausnahmen gemäß Unterabsatz 1 Gebrauch zu machen, so teilt er dies der Kommission bis zum 6. Juli 2027 mit. Die Kommission ist auch über alle späteren Änderungen in Kenntnis zu setzen.

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

Artikel 2

Umsetzung

Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 6. Juli 2027 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 Straßburg am 27. November 2024.

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Der Präsident*
R. METSOLA	BÓKA J.