

Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe

Nach einer Überprüfung der Rechtsvorschriften der EU über die Sicherheit von Fahrgastschiffen schlug die Kommission eine Reihe von Änderungen vor, um die bestehenden Vorschriften zu vereinfachen, die Verwaltungskosten zu senken und den Seeverkehr sicherer zu machen. Der Vorschlag für eine Richtlinie umfasst präzise Bestimmungen über die technischen Anforderungen in Bezug auf den Bau, die Stabilität und den Brandschutz von Schiffen im Inlandverkehr. Die neu festgeschriebenen Normen dienen einer einheitlichen Auslegung auf nationaler Ebene und sollen die Aktualisierung, Überwachung und Durchsetzung der Vorschriften vereinfachen.

Hintergrund

Rund [400 Millionen](#) Seereisende nutzen jährlich die Häfen in der EU; Fahrgastschiffe stellen also einen wesentlichen Faktor im Bereich Mobilität dar. Durch den bestehenden Rechtsrahmen wurde ein hoher Schutz der Fahrgäste erreicht. Die Richtlinie 2009/45/EG, mit der internationale Normen in EU-Recht übernommen wurden, enthält jedoch zahlreiche mehrdeutige Vorschriften, die die nationalen Behörden **unterschiedlich auslegen**; dies betrifft insbesondere Frage, für welche Schiffstypen die Bestimmungen gelten.

Vorschlag der Kommission

In dem [Vorschlag](#) werden die Verweise und Begriffsbestimmungen an andere geltende Rechtsvorschriften der EU angeglichen. In den Geltungsbereich der Richtlinie würden auch Schiffe aus Stahl oder gleichwertigen Werkstoffen, also der Großteil der modernen Fahrgastschiffe, fallen. Allerdings schlug die Kommission vor, dass die nationalen Behörden die Bestimmungen für kleinere Schiffe (mit einer Länge unter 24 Metern) regeln, da hinsichtlich dieser Schiffe die örtlichen Bedingungen eine größere Rolle spielen. Die geänderte Richtlinie würde auch für Schiffe aus Aluminium gelten, weshalb etwa 100 Schiffe unter erheblichem Kostenaufwand nachgerüstet werden müssten, um den Brandschutznormen zu entsprechen. Durch den Vorschlag würde auch die Definition der Seegebiete, in denen Schiffe fahren dürfen, vereinfacht. Zwei Punkte waren besonders kontrovers: die Ausnahme in Bezug auf kleinere Schiffe und die Brandschutznormen für Schiffe aus Aluminium.

Standpunkt des Europäischen Parlaments

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) nahm seinen [Bericht](#), in dem er den Vorschlag weitgehend befürwortete, am 11. April 2017 an. Das Parlament stimmte der Ausnahme in Bezug auf Schiffe mit einer Länge unter 24 Metern zu, forderte die Kommission allerdings auf, Leitlinien für deren Sicherheit bereitzustellen. Das Parlament unterstützte auch den Vorschlag, dass auch Schiffe aus Aluminium in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen sollen, schlug jedoch einen längeren Übergangszeitraum für ihre Nachrüstung vor. Darüber hinaus wies das Parlament nachdrücklich darauf hin, dass die EU bei der Überwachung und Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen für die Schiffsbesatzung vorausschauend agieren sollte, weil sich diese Bedingungen auf die Sicherheit der Schiffe auswirken können.

Ergebnis der Trilogverhandlungen

Die Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Parlament wurden am 15. Juni 2017 [abgeschlossen](#). Der Rat und das Parlament einigten sich darauf, dass Schiffe mit einer Länge unter 24 Metern (sowie Segelschiffe,



Schiffe ohne Maschinenantrieb, Tender und Offshore-Servicefahrzeuge) nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen sollen. Mitgliedstaaten ohne Seehäfen und Schiffe unter ihrer Flagge können von der Richtlinie abweichen, und Griechenland kann von der Vorschrift über die Festlegung der Seegebiete abweichen. Mitgliedstaaten mit mehr als 60 Fahrgastschiffen aus Aluminium, die ausschließlich zwischen Häfen des jeweiligen Mitgliedstaats eingesetzt werden, können bei Schiffen, die vor Inkrafttreten der Richtlinie gebaut wurden, für die Dauer von 10 Jahren und bei neuen Schiffen für die Dauer von 12 Jahren von der Richtlinie abweichen. Die Befugnis der Kommission, delegierte Rechtsakte zu erlassen, wurde auf sieben Jahre beschränkt. Die Mitgliedstaaten haben zwei Jahre Zeit, um die neuen Vorschriften in nationales Recht umzusetzen. Der TRAN-Ausschuss billigte den Text, über den auf der Oktober-I-Plenartagung abgestimmt wird, am 11. Juli 2017.

Bericht für die erste Lesung: [2016/0170 \(COD\)](#);
federführender Ausschuss: TRAN; Berichterstatlerin:
Daniela Aiuto (EFDD, Italien). Weitere Informationen
finden Sie im [Briefing des Wissenschaftlichen Dienstes zu
laufenden Legislativverfahren](#).

