



---

*Plenarsitzungsdokument*

---

**A8-0167/2017**

21.4.2017

**\*\*\*I**

## **BERICHT**

über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe  
(COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatlerin: Daniela Aiuto

### ***Erklärung der benutzten Zeichen***

- \* Anhörungsverfahren
- \*\*\* Zustimmungsverfahren
- \*\*\*I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- \*\*\*II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- \*\*\*III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

### ***Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts***

#### **Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform**

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

#### **Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes**

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol **■** hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen. Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

## INHALT

	<b>Seite</b>
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS .....	5
BEGRÜNDUNG .....	21
STELLUNGNAHME DES RECHTSAUSSCHUSSES .....	24
VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES .....	28
NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS ...	29



## ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

**zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe  
(COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD))**

**(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)**

*Das Europäische Parlament,*

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2016)0369),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C8-0208/2016),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
  - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 19. Oktober 2016<sup>1</sup>,
  - gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
  - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie die Stellungnahme des Rechtsausschusses (A8-0167/2017),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
  2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend verändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu verändern;
  3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

---

<sup>1</sup> Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

## Änderungsantrag 1

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1

#### *Vorschlag der Kommission*

(1) Zur Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus durch die in der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> festgelegten gemeinsamen Sicherheitsnormen und zur Wahrung gleicher Wettbewerbsbedingungen sollte die Anwendung dieser Richtlinie verbessert werden. Die Richtlinie 2009/45/EG sollte nur für die Fahrgastschiffe und -fahrzeuge gelten, für die ihre Sicherheitsnormen entworfen wurden. Eine Reihe bestimmter Schiffstypen wie Tender, Segelschiffe oder Schiffe für die Beförderung ausgebildeten Personals für die Belange des Schiffs oder von Offshore-Anlagen sollte daher vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden.

---

<sup>16</sup> Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1).

## Änderungsantrag 2

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

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

(1) Zur Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus **und eines hohen Maßes an Fahrgastvertrauen** durch die in der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> festgelegten gemeinsamen Sicherheitsnormen und zur Wahrung gleicher Wettbewerbsbedingungen sollte die Anwendung dieser Richtlinie verbessert werden. Die Richtlinie 2009/45/EG sollte nur für die Fahrgastschiffe und -fahrzeuge gelten, für die ihre Sicherheitsnormen entworfen wurden. Eine Reihe bestimmter Schiffstypen wie Tender, Segelschiffe oder Schiffe für die Beförderung ausgebildeten Personals für die Belange des Schiffs oder von Offshore-Anlagen sollte daher vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden.

---

<sup>16</sup> Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1).

**(1a) Von Schiffen mitgeführte Tender befördern Fahrgäste direkt auf dem kürzesten Seeweg von einem Fahrgastschiff zum Land und umgekehrt.**

*Diese Schiffe sind nicht für andere Beförderungsleistungen wie zum Beispiel Ausflugsfahrten an der Küste geeignet und sollten hierfür nicht eingesetzt werden. Solche Ausflugsfahrten sollten – wie unter anderem in den IMO-Richtlinien (MSC.1/Rundschreiben 1417 mit Richtlinien für Passagierschiffender) vorgesehen – mit Schiffen unternommen werden, die die Anforderungen des Küstenstaats an Fahrgastschiffe erfüllen. Die Kommission sollte prüfen, ob es einheitlicher europäischer Anforderungen einschließlich verbindlicher Bestimmungen für von Schiffen mitgeführte Tender bedarf, und noch vor 2020 gesonderte Leitlinien herausgeben, sodass unter anderem die Vorschriften und Normen der Mitgliedstaaten besser harmonisiert werden können.*

### **Änderungsantrag 3**

#### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(1b) Fahrgastschiffe ohne Maschinenantrieb sind aus dem Geltungsbereich der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ausgenommen. Segelschiffe sollten nicht unter dieser Richtlinie zugelassen werden, wenn ihr mechanischer Antrieb lediglich als Hilfsantrieb oder für Notfälle dient. Die Kommission sollte deshalb prüfen, ob es einheitlicher europäischer Anforderungen für diese Kategorie von Fahrgastschiffen bedarf, und in jedem Fall bis 2020 gesonderte Leitlinien veröffentlichen. Mit diesen Leitlinien sollte unter anderem die Harmonisierung der Vorschriften und Normen der Mitgliedstaaten vereinfacht werden, ohne*

***dass Anforderungen hinzugefügt werden, die über die in den IMO-Vorschriften bereits enthaltenen Anforderungen hinausgehen.***

## **Änderungsantrag 4**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(1c) Offshore-Anlagen werden von Schiffen angelaufen, die Arbeitnehmer befördern. Diese Arbeitnehmer müssen erfolgreich eine obligatorische Sicherheitsschulung abschließen und bestimmte vorgeschriebene medizinische Tauglichkeitskriterien erfüllen. Sie sollten deshalb als „besondere“ Fahrgäste betrachtet werden, für die andere und konkrete Sicherheitsvorschriften außerhalb des Geltungsbereichs dieser Richtlinie gelten müssen. Die Mitgliedstaaten sollten die auf der IMO-Entschließung MSC.418(97) aufbauende Tätigkeit der IMO im Bereich der Sicherheitsnormen von Offshore-Versorgungsschiffen aktiv unterstützen.***

## **Änderungsantrag 5**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(2) Das Programm zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT)<sup>17</sup> hat ergeben, dass nicht alle Mitgliedstaaten nach der Richtlinie 2009/45/EG Schiffe aus Aluminium zulassen. Dies führt zu einer unausgewogenen Situation, in der das Ziel, ein gemeinsames, hohes Sicherheitsniveau für Fahrgäste im Inlandverkehr in der Union zu gewährleisten, gefährdet ist. Um die uneinheitliche Anwendung zu

(2) Das Programm zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT)<sup>17</sup> hat ergeben, dass nicht alle Mitgliedstaaten nach der Richtlinie 2009/45/EG Schiffe aus Aluminium zulassen. Dies führt zu einer unausgewogenen Situation, in der das Ziel, ein gemeinsames, hohes Sicherheitsniveau für Fahrgäste im Inlandverkehr in der Union zu gewährleisten, gefährdet ist. Um die uneinheitliche Anwendung zu



vermeiden, die sich aus der Auslegung des Geltungsbereichs der Richtlinie im Zusammenhang mit der Einordnung von Aluminium als gleichwertigem Werkstoff und der Anwendbarkeit der entsprechenden Brandschutznormen ergibt, sollte der Begriff „gleichwertiger Werkstoff“ klarer definiert werden.

---

<sup>17</sup> COM(2015)508.

## Änderungsantrag 6

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3

#### *Vorschlag der Kommission*

(3) Zur Verbesserung von Rechtsklarheit und Rechtssicherheit sollten einige Definitionen und Verweise aktualisiert und weiter an die entsprechenden internationalen Regelungen oder Regelungen der Union angeglichen werden. Dabei sollte besonderes Augenmerk darauf gelegt werden, den derzeitigen Geltungsbereich der Richtlinie 2009/45/EG und das in der Richtlinie vorgesehene Sicherheitsniveau **nicht zu verändern**. Insbesondere die Begriffsbestimmung von „Traditionsschiff“ sollte unter Beibehaltung der bisherigen Kriterien „Baujahr“ und „Art des Werkstoffes“ besser an die Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>18</sup>

vermeiden, die sich aus der Auslegung des Geltungsbereichs der Richtlinie im Zusammenhang mit der Einordnung von Aluminium als gleichwertigem Werkstoff und der Anwendbarkeit der entsprechenden Brandschutznormen ergibt, sollte der Begriff „gleichwertiger Werkstoff“ klarer definiert werden. ***Folglich sollte Aluminium in allen Mitgliedstaaten als gleichwertiger Werkstoff gegenüber Stahl betrachtet werden. Es wurde jedoch festgestellt, dass die geltenden einzelstaatlichen Vorschriften für Schiffe aus Aluminium ein hohes Maß an Sicherheit für Fahrgäste im Inlandverkehr bereitstellen. Deshalb sollte es den Mitgliedstaaten erlaubt sein, ihre derzeitigen strengeren Verfahren zur Brandprävention beizubehalten.***

---

<sup>17</sup> COM(2015)508.

#### *Geänderter Text*

(3) Zur Verbesserung von Rechtsklarheit und Rechtssicherheit sollten einige Definitionen und Verweise aktualisiert und weiter an die entsprechenden internationalen Regelungen oder Regelungen der Union angeglichen werden. Dabei sollte besonderes Augenmerk darauf gelegt werden, den derzeitigen Geltungsbereich der Richtlinie 2009/45/EG **nicht zu verändern** und das in der Richtlinie vorgesehene Sicherheitsniveau zu **erhöhen**. Insbesondere die Begriffsbestimmung von „Traditionsschiff“ sollte unter Beibehaltung der bisherigen Kriterien „Baujahr“ und „Art des Werkstoffes“ besser an die Richtlinie 2002/59/EG des

angeglichen werden. Die Begriffsbestimmung von „Sportboot und Sportfahrzeug“ sollte weiter an das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) angepasst werden.

---

<sup>18</sup> Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

Europäischen Parlaments und des Rates<sup>18</sup> angeglichen werden. Die Begriffsbestimmung von „Sportboot und Sportfahrzeug“ sollte weiter an das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) angepasst werden.

---

<sup>18</sup> Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

## **Änderungsantrag 7**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**

#### **Erwägung 4**

##### *Vorschlag der Kommission*

(4) Im Hinblick auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit hat es sich als schwierig erwiesen, die geltenden, aus dem SOLAS-Übereinkommen abgeleiteten verbindlichen Anforderungen an kleine Fahrgastschiffe mit einer Länge von weniger als 24 m anzupassen. Außerdem werden kleine Schiffe vornehmlich aus anderen Werkstoffen als Stahl gebaut, so dass daher nur eine sehr begrenzte Zahl solcher Schiffe nach der Richtlinie 2009/45/EG zugelassen wurde. Da es bei Schiffen unter 24 m Länge keine besonderen Sicherheitsbedenken gibt und in der Richtlinie keine angemessenen Normen vorgesehen sind, sollten diese Schiffe daher vom Geltungsbereich der Richtlinie ausgenommen werden und besonderen Sicherheitsnormen unterliegen, die von den Mitgliedstaaten festgelegt werden, die für diese Schiffe die örtlichen Beschränkungen der Schifffahrt

##### *Geänderter Text*

(4) Im Hinblick auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit hat es sich als schwierig erwiesen, die geltenden, aus dem SOLAS-Übereinkommen abgeleiteten verbindlichen Anforderungen an kleine Fahrgastschiffe mit einer Länge von weniger als 24 m anzupassen. Außerdem werden kleine Schiffe vornehmlich aus anderen Werkstoffen als Stahl gebaut, so dass daher nur eine sehr begrenzte Zahl solcher Schiffe nach der Richtlinie 2009/45/EG zugelassen wurde. Da es bei Schiffen unter 24 m Länge keine besonderen Sicherheitsbedenken gibt und in der Richtlinie keine angemessenen Normen vorgesehen sind, sollten diese Schiffe daher vom Geltungsbereich der Richtlinie ausgenommen werden und besonderen Sicherheitsnormen unterliegen, die von den Mitgliedstaaten festgelegt werden, die für diese Schiffe die örtlichen Beschränkungen der Schifffahrt

hinsichtlich der Entfernung von der Küste oder vom Hafen sowie aufgrund der Wetterbedingungen besser beurteilen können.

hinsichtlich der Entfernung von der Küste oder vom Hafen sowie aufgrund der Wetterbedingungen besser beurteilen können. ***Die Mitgliedstaaten sollten sich bei der Festlegung dieser Normen an die von der Kommission zu veröffentlichenden Leitlinien halten. Hierbei sollten sie andere internationale Abkommen und IMO-Übereinkommen berücksichtigen und keine zusätzlichen Anforderungen aufnehmen, die über die geltenden internationalen Bestimmungen hinausgehen. Die Kommission sollte – wie in ihrem Arbeitsprogramm für 2017 vorgesehen – die Ausarbeitung von Leitlinien für diese Schiffe vorantreiben.***

## **Änderungsantrag 8**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(5a) Aufgrund der besonderen geografischen und meteorologischen Gegebenheiten und der Vielzahl von Inseln in Griechenland, die regelmäßige und häufige Verbindungen vom Festland oder von anderen griechischen Inseln erforderlich machen, und der sich daraus ergebenden hohen Zahl möglicher Seeverkehrsverbindungen sollte Griechenland gestattet werden, von der Verpflichtung zur Einrichtung von Seegebieten abzuweichen. Insbesondere sollte Griechenland gestattet werden, Fahrgastschiffe entsprechend dem konkreten Seeweg, auf dem sie eingesetzt werden, zu klassifizieren, wobei dieselben Kriterien für Fahrgastschiffklassen und dieselben Sicherheitsnormen einzuhalten sind.***

## **Änderungsantrag 9**

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

*Vorschlag der Kommission*

(7) Zur Erhöhung der Transparenz und um den Mitgliedstaaten die Unterrichtung über Befreiungen, gleichwertigen Ersatz und zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen zu erleichtern, sollte die Kommission eine entsprechende Datenbank einrichten **und** betreiben. **Darin** sollten die gemeldeten Regelungen im Entwurf und in der angenommenen Form enthalten sein.

*Geänderter Text*

(7) Zur Erhöhung der Transparenz und um den Mitgliedstaaten die Unterrichtung über Befreiungen, gleichwertigen Ersatz und zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen zu erleichtern, sollte die Kommission **in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten** eine entsprechende Datenbank einrichten, betreiben **und auf einer öffentlich zugänglichen Website bereitstellen. In dieser Datenbank** sollten die gemeldeten Regelungen im Entwurf und in der angenommenen Form enthalten sein.

## **Änderungsantrag 10**

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

*Vorschlag der Kommission*

(9) Um den Entwicklungen auf internationaler Ebene und den gesammelten Erfahrungen Rechnung zu tragen und um die Transparenz zu erhöhen, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten übertragen werden, mit denen Änderungen an internationalen Übereinkommen gegebenenfalls vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen, die technischen Anforderungen aktualisiert und **die Bedingungen** für die Nutzung der von der Kommission geführten Datenbank für die Unterrichtung über Befreiungen und Anträge auf Ausnahmeregelungen nach der vorliegenden Richtlinie festgelegt werden. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über

*Geänderter Text*

(9) Um den Entwicklungen auf internationaler Ebene und den gesammelten Erfahrungen Rechnung zu tragen und um die Transparenz zu erhöhen, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten übertragen werden, mit denen Änderungen an internationalen Übereinkommen gegebenenfalls vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen, die technischen Anforderungen aktualisiert und **detaillierte Regelungen für den Zugang zu und** die Nutzung der von der Kommission geführten Datenbank für die Unterrichtung über Befreiungen und Anträge auf Ausnahmeregelungen nach der vorliegenden Richtlinie festgelegt werden. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der

bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 niedergelegt wurden. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung *der delegierten* Rechtsakte zu *gewährleisten*, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 niedergelegt wurden. Um insbesondere *für* eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung *delegierter* Rechtsakte zu *sorgen*, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

## Änderungsantrag 11

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 10

#### *Vorschlag der Kommission*

(10) Um gleiche Wettbewerbsbedingungen für Fahrgastschiffe zu schaffen, die auf Fahrten jedweder Art von und nach Häfen der Union eingesetzt werden, sollten die Maßnahmen der Union im Hinblick auf die Beschleunigung der *derzeitigen Überarbeitung* der Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens innerhalb der IMO mit dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union in Einklang gebracht werden.

#### *Geänderter Text*

(10) Um gleiche Wettbewerbsbedingungen für Fahrgastschiffe zu schaffen, die auf Fahrten jedweder Art von und nach Häfen der Union eingesetzt werden, sollten die Maßnahmen der Union im Hinblick auf die Beschleunigung der *Überarbeitung und Verbesserung* der Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens innerhalb der IMO mit dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union in Einklang gebracht werden.

## Änderungsantrag 12

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 11 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

***(11a) Der Mensch ist ein grundlegender Faktor für die Sicherheit des Schiffes und die damit verbundenen Verfahren. Ein hohes Sicherheitsniveau kann nur dann aufrechterhalten werden, wenn dem Zusammenhang zwischen Sicherheit, den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord und der Ausbildung sowie dem***

*Erfordernis einer angemessenen Schulung mit Blick auf grenzüberschreitende Rettungs- und Notfallmaßnahmen Rechnung getragen wird. Die Union sollte deshalb auch im internationalen Rahmen eine proaktive Rolle übernehmen, damit die sozialen Bedingungen der Arbeitnehmer auf den Schiffen überwacht und verbessert werden.*

### **Änderungsantrag 13**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 11 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(11b) Im Interesse einer einfacheren Durchführung und Umsetzung sollten die Rolle der EMSA und die Tätigkeit der bestehenden Sachverständigengruppe für die Sicherheit von Fahrgastschiffen für die Gruppe der Sachverständigen für Sicherheit im Seeverkehr unterstützt werden.*

### **Änderungsantrag 14**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe d a (neu)  
Richtlinie 2009/45/EG  
Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe q – Unterabsatz 1**

*Derzeitiger Wortlaut*

*Geänderter Text*

„Seegebiet“ ein Gebiet, das gemäß Artikel 4 Absatz 2 festgelegt ist;

*da) Buchstabe q Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:*

„Seegebiet“ *oder* „Seeweg“ ein Gebiet *oder – wenn aus geografischen Gründen kein Seegebiet festgelegt werden kann – ein Weg*, das *bzw. der* gemäß Artikel 4 Absatz 2 festgelegt ist;

## Änderungsantrag 15

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe j

Richtlinie 2009/45/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe z a

#### *Vorschlag der Kommission*

za) „gleichwertiger Werkstoff“  
Aluminiumlegierungen oder jeden anderen nicht brennbaren Werkstoff, der einen Gefügezusammenhang und eine Widerstandsfähigkeit aufweist, die **aufgrund der vorhandenen Isolierung** denen von Stahl am Ende der jeweiligen Feuereinwirkung beim Normal-Brandversuch gleichwertig sind;

#### *Geänderter Text*

za) „gleichwertiger Werkstoff“  
Aluminiumlegierungen oder jeden anderen nicht brennbaren Werkstoff, der **für sich allein oder aufgrund der vorhandenen Isolierung** einen Gefügezusammenhang und eine Widerstandsfähigkeit aufweist, die denen von Stahl am Ende der jeweiligen Feuereinwirkung beim Normal-Brandversuch gleichwertig sind;

## Änderungsantrag 16

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe j

Richtlinie 2009/45/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe z c

#### *Vorschlag der Kommission*

zc) „**Traditionsschiff**“ alle Arten von **vor 1965 entworfenen und hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen gebauten** historischen **Fahrgastschiffe** und ihre Nachbildungen, einschließlich jener, mit denen traditionelle Fertigkeiten und Seemannschaft unterstützt und gefördert werden sollen, die insgesamt lebende Kulturdenkmale bilden und die nach traditionellen Grundsätzen der Seemannschaft und Technik betrieben werden;

#### *Geänderter Text*

zc) „**Traditionsschiffe**“ alle Arten von historischen **Schiffen** und ihre Nachbildungen, einschließlich jener, mit denen traditionelle Fertigkeiten und Seemannschaft unterstützt und gefördert werden sollen, die insgesamt lebende Kulturdenkmale bilden und die nach traditionellen Grundsätzen der Seemannschaft und Technik betrieben werden;

## Änderungsantrag 17

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe j

Richtlinie 2009/45/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe ze

*Vorschlag der Kommission*

ze) „Tender“ ein von einem Schiff mitgeführtes Boot für die Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen von einem stationären Fahrgastschiff zum Land und umgekehrt;

*Geänderter Text*

ze) „Tender“ ein von einem Schiff mitgeführtes Boot für die **direkte – auf dem kürzesten Seeweg** – Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen von einem stationären Fahrgastschiff zum Land und umgekehrt, **im Sinne der IMO-Richtlinien MSC.1/Rundschreiben 1417**;

## **Änderungsantrag 18**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe b a (neu)**

Richtlinie 2009/45/EG

Artikel 4 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**ba) Folgender Absatz wird angefügt:**  
**„Abweichend von Unterabsatz 1 Buchstabe a und anstelle der Ausarbeitung bzw. Aktualisierung einer Liste der Seegebiete kann Griechenland aus geografischen Gründen eine Liste der Seewege erstellen und erforderlichenfalls aktualisieren, die sämtliche Seewege innerhalb Griechenlands abdeckt. Dabei richtet sich Griechenland nach den in Absatz 1 festgelegten entsprechenden Kriterien für Fahrgastschiffsklassen.“**

## **Änderungsantrag 19**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 – Buchstabe b**

Richtlinie 2009/45/EG

Artikel 5 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(3) Ein Hafenstaat kann ein in der Inlandfahrt eingesetztes Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug und dessen Unterlagen nach den Bestimmungen der

(3) Ein Hafenstaat kann ein in der Inlandfahrt eingesetztes Fahrgastschiff, **Ro-Ro-Fahrgastschiff** oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug und dessen Unterlagen nach den Bestimmungen der



Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates\* überprüfen.

Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates\* überprüfen.

## Änderungsantrag 20

### Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe e

Richtlinie 2009/45/EG

Artikel 6 – Absatz 6

#### *Vorschlag der Kommission*

(6) Schiffe, die vor **Inkrafttreten dieser Richtlinie** aus einem gleichwertigen Werkstoff gebaut wurden, müssen die Anforderungen der Richtlinie bis zum [fünf Jahre nach dem in Artikel 2 Absatz 1 **weiter** Unterabsatz genannten Datum] erfüllen.

#### *Geänderter Text*

(6) Schiffe, die vor [**in Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 genanntes Umsetzungsdatum**] aus einem gleichwertigen Werkstoff gebaut wurden, müssen die Anforderungen der Richtlinie bis zum [**Datum** fünf Jahre nach dem in Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Datum **einfügen**] erfüllen.

## Änderungsantrag 21

### Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe e a (neu)

Richtlinie 2009/45/EG

Artikel 6 – Absatz 6 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**ea) Folgender Absatz 6a wird eingefügt:**

**(6a) „Abweichend von Absatz 6 kann ein Mitgliedstaat, dessen Flagge am [Datum des Inkrafttretens] mehr als 60 aus Aluminiumlegierungen hergestellte Fahrgastschiffe führen, bis zum [Datum acht Jahre nach dem in Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Umsetzungsdatum einfügen] aus Aluminiumlegierungen gebaute Fahrgastschiffe der Klassen B, C und D von den Bestimmungen dieser Richtlinie ausnehmen, sofern das Sicherheitsniveau nicht beeinträchtigt wird, die ausgenommenen Fahrgastschiffe vor dem [in Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2**

*genanntes Umsetzungsdatum] gebaut wurden und ausschließlich zwischen Häfen dieses Mitgliedstaats verkehren.“*

## **Änderungsantrag 22**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8 – Buchstabe b**

Richtlinie 2009/45/EG

Artikel 9 – Absatz 4 – Unterabsatz 4 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*„Diese Regelungen sind auf alle Fahrgastschiffe derselben Klasse bzw. Fahrzeuge anzuwenden, die unter den gleichen besonderen Bedingungen eingesetzt sind, und zwar unabhängig von ihrer Flagge oder der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsorts ihres Betreibers.“*

## **Änderungsantrag 23**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8 – Buchstabe b**

Richtlinie 2009/45/EG

Artikel 9 – Absatz 4 – Unterabsatz 4 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*„Die in Absatz 3 genannten Regelungen gelten nur so lange, wie das Schiff oder Fahrzeug unter den aufgeführten Bedingungen eingesetzt wird.“*

## **Änderungsantrag 24**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8 – Buchstabe b**

Richtlinie 2009/45/EG

Artikel 9 – Absatz 4 – Unterabsatz 5

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Die Unterrichtung über die in den

*„Die Unterrichtung über die in den*

Unterabsätzen 2 und 4 genannten Regelungen erfolgt mittels einer von der Kommission für diesen Zweck eingerichteten **und** betriebenen Datenbank. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10a delegierte Rechtsakte über die **Bedingungen** für den Zugang zu dieser Datenbank zu erlassen.“;

Unterabsätzen 2 und 4 genannten Regelungen erfolgt mittels einer von der Kommission für diesen Zweck eingerichteten, betriebenen **und auf einer öffentlich zugänglichen Website bereitgestellten** Datenbank. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10a delegierte Rechtsakte über die **detaillierten Regelungen** für den Zugang zu dieser Datenbank zu erlassen.“

## Änderungsantrag 25

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14**  
Richtlinie 2009/45/EG  
Artikel 14 – Absatz 1

### *Vorschlag der Kommission*

„(1) Für in der Auslandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe legt die Union der IMO Vorschläge vor, um die **derzeitige** Überarbeitung der Regeln des SOLAS-Übereinkommens von 1974 (in seiner jeweils geltenden Fassung), in denen bestimmte Entscheidungen der Ermessensfreiheit der Verwaltung überlassen werden, innerhalb der IMO zu beschleunigen, eine harmonisierte Auslegung dieser Regeln festzulegen und entsprechende Änderungen zu beschließen.

### *Geänderter Text*

„(1) Für in der Auslandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe legt die Union der IMO Vorschläge vor, um die Überarbeitung **und Verbesserung** der Regeln des SOLAS-Übereinkommens von 1974 (in seiner jeweils geltenden Fassung), in denen bestimmte Entscheidungen der Ermessensfreiheit der Verwaltung überlassen werden, innerhalb der IMO zu beschleunigen, eine harmonisierte Auslegung dieser Regeln festzulegen und entsprechende Änderungen zu beschließen.“

## Änderungsantrag 26

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14 a (neu)**  
Richtlinie 2009/45/EG  
Artikel 15 – Absatz 1 a (neu)

### *Vorschlag der Kommission*

### *Geänderter Text*

**(14a) An Artikel 15 wird folgender Absatz angefügt:**

**Bei den Sanktionen sind insbesondere der**

*Schweregrad, die Dauer und der vorsätzliche Charakter des Verstoßes zu berücksichtigen; die Sanktionen sind zu verschärfen, sofern erschwerende Umstände vorliegen.*

## BEGRÜNDUNG

### Vorschlag der Kommission

In der Richtlinie 2009/45/EG sind Sicherheitsvorschriften und -normen für neue und vorhandene Fahrgastschiffe aus Stahl und einem gleichwertigen Werkstoff und für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die im Inlandverkehr in den Mitgliedstaaten der EU eingesetzt werden, festgelegt. Durch sie werden die Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens der IMO, in dem technische Anforderungen in Bezug auf den Bau, die Stabilität, die Maschinen, die Elektrik, den Brandschutz und die Rettungsmittel von Fahrgastschiffen – also Schiffen, die mehr als 12 Fahrgäste befördern – festgelegt sind, auf EU-Ebene umgesetzt. Die Flotte der Fahrgastschiffe in der EU umfasst etwa 3 175 Schiffe, die in verschiedenen in der Richtlinie unterteilten Seegebieten betrieben werden, und etwa 900 Schiffe, die ausschließlich in ausgewiesenen Hafengebieten zum Einsatz kommen.

Die Überarbeitung der derzeitigen Vorschriften beruht auf einer von der Kommission vorgenommenen Eignungsprüfung der geltenden Rechtsvorschriften über die Sicherheit von Fahrgastschiffen und auf Anhörungen der Mitgliedstaaten und von Interessenträgern. Bei dieser Prüfung ist zutage getreten, dass gewisse Unklarheiten in den Rechtsvorschriften unterschiedliche Auslegungen bei den nationalen Behörden nach sich gezogen haben, die insbesondere die Frage betreffen, ob kleinere Schiffe und gewisse andere Kategorien von Schiffen in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen. Mit dem Vorschlag der Kommission sollen die entsprechenden Anforderungen vereinfacht und verdeutlicht werden. Mit der überarbeiteten Richtlinie werden insbesondere

- sämtliche – neuen und vorhandenen – Fahrgastschiffe unter 24 m Länge aus dem Geltungsbereich ausgenommen und die Festlegung der diesbezüglichen Sicherheitsnormen den Mitgliedstaaten überlassen (Artikel 3),
- Offshore-Servicefahrzeuge, die Arbeitnehmer zu Offshore-Anlagen wie zum Beispiel Windparks befördern, und Tender, die als (von Schiffen mitgeführte) Boote der Beförderung von Fahrgästen von einem stationären Fahrgastschiff wie beispielsweise einem Kreuzfahrtschiff zum Land und umgekehrt dienen, ausgenommen (Artikel 2),
- Segelschiffe, die mit einem mechanischen Antrieb als Hilfsantrieb ausgestattet sind, sowie Sportboote und Traditionsschiffe ausgenommen, indem sie präziser definiert werden (Artikel 2),
- Fahrgastschiffe aus Aluminium ausdrücklich in den Geltungsbereich einbezogen, indem Aluminium als gleichwertiger Werkstoff gegenüber Stahl anerkannt wird (Artikel 2).

Außerdem wird die Einstufung der Seegebiete nach der Gefahr, der Schiffe in einem genau bezeichneten maritimen Gebiet ausgesetzt sind, gestrafft, und die Kriterien für die Zufluchtsorte, an denen Schiffbrüchige anlanden können, werden durch einen präziseren Verweis auf die Entfernung von der Küstenlinie ersetzt. Außerdem wird die Kommission aufgefordert, eine Datenbank einzurichten, in der die Unterrichtungen gespeichert und

bereitgestellt werden, die die Mitgliedstaaten abgeben müssen, wenn sie gemäß den Anforderungen der Richtlinie (Artikel 14) Befreiungen, einen gleichwertigen Ersatz oder zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen annehmen. Schließlich werden mehrere technische Begriffsbestimmungen auf den neuesten Stand gebracht.

### **Standpunkt der Berichterstatterin**

Die Berichterstatterin betont, dass die Bestimmungen über die Sicherheit von Fahrgastschiffen zuallererst dem Zweck dienen müssen, dass Fahrgäste und die Besatzung an Bord von Fahrgastschiffen und Booten in der EU sicher befördert werden. Die vorgeschlagene Vereinfachung dürfte in der Tat einen Beitrag dazu leisten, dass die Vorschriften in den Mitgliedstaaten uneingeschränkt umgesetzt, überwacht und durchgesetzt werden, und somit der Aufrechterhaltung eines generell hohen Sicherheitsniveaus dienlich sein.

Die Berichterstatterin unterstützt den Vorschlag der Kommission grundsätzlich und befürwortet die Ergebnisse der vorausgegangenen REFIT-Prüfung, ist aber der Ansicht, dass der Vorschlag in manchen Bereichen gestärkt und abgeändert werden muss. Wie im Vorschlag vorgesehen, sollten weitere technische Bemühungen um die Klärung der Definition von gleichwertigem Material unter anderem die Umsetzung der aktualisierten Vorschriften in den Mitgliedstaaten erleichtern, in denen Fahrgastschiffe aus Aluminium im Inlandverkehr eingesetzt werden.

#### *Leitlinien zu Sicherheitsnormen für kleinere und ausgenommene Schiffe*

Kleinere Schiffe unter 24 m Länge werden häufig für die Beförderung von Fahrgästen eingesetzt. Wie bereits vom EWSA festgestellt, kann es sich hier durchaus um bedeutende Schiffe handeln, die bis zu 250 Fahrgäste befördern. Es mag zwar unverhältnismäßig sein, diesen Schiffen dieselben Anforderungen wie größeren Fahrgastschiffen aufzuerlegen, es müssen aber robuste Sicherheitsvorschriften und -normen aufrechterhalten werden, wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften für diese Schiffe, die in ihren Gewässern eingesetzt werden, festlegen. Die Berichterstatterin schlägt der Kommission deshalb vor, Leitlinien für die Mitgliedstaaten, die Branche und die Betreiber herauszugeben. Mit einem solchen „Kodex für kleine Fahrzeuge“ wird die Kohärenz der Sicherheitsvorschriften und -prüfungen in den Mitgliedstaaten gefördert.

Von Schiffen mitgeführte Tender befördern Fahrgäste ausschließlich von einem Fahrgastschiff (in erster Linie einem Kreuzfahrtschiff) zum Land und umgekehrt. Die Berichterstatterin ist der Ansicht, dass diese Schiffe nicht für andere Beförderungsleistungen wie zum Beispiel Ausflugsfahrten an der Küste eingesetzt werden sollten. Für solche Fahrten sollte ausschließlich auf Schiffe zurückgegriffen werden, die die Anforderungen des Küstenstaats an Fahrgastschiffe erfüllen. Die Kommission sollte deshalb prüfen, ob es einheitlicher europäischer Anforderungen einschließlich verbindlicher Bestimmungen bedarf, und konkrete Leitlinien für diese Kategorie herausgeben, sodass die Vorschriften und Normen der Mitgliedstaaten besser harmonisiert werden können.

Offshore-Servicefahrzeuge sind aus dem Geltungsbereich ausgenommen, da sie anstelle von Fahrgästen eher Industriearbeitskräfte zu Offshore-Anlagen befördern. Da es derzeit keine international vereinbarte Norm über die Definition und Beförderung von Industriearbeitskräften gibt, muss die IMO tätig werden. Die Berichterstatterin fordert die

Mitgliedstaaten deshalb auf, die Bemühungen der IMO um die Festlegung geeigneter Sicherheitsnormen für Offshore-Schiffe aktiv zu unterstützen.

Segelschiffe waren in ihrer Eigenschaft als Fahrgastschiffe ohne Maschinenantrieb bereits aus dem Geltungsbereich der Richtlinie ausgenommen. In den neuen Bestimmungen wird nun konkret darauf hingewiesen, dass auch Schiffe ausgenommen werden sollten, die als Hilfsantrieb oder für Notfälle mit einem mechanischen Antrieb ausgestattet sind. Die Berichterstatterin schlägt der Kommission vor, gemeinsame Anforderungen für diese Kategorie zu prüfen und herauszugeben und bis 2020 konkrete Leitlinien zu veröffentlichen, damit das Sicherheitsniveau für Segelschiffe in Europa einheitlich bleibt.

#### *Transparenz*

Die Richtlinie ermöglicht den Mitgliedstaaten, Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheitsnormen zur Anpassung an besondere örtliche Gegebenheiten zu ergreifen, nationale Vorschriften zu erlassen, die einen gleichwertigen Ersatz zu einer Anforderung der Richtlinie darstellen, oder Schiffe unter gewissen Betriebsbedingungen (Saison, Tageszeit, Seeverhältnisse usw.) von bestimmten Anforderungen zu befreien. Diese Maßnahmen müssen der Kommission mitgeteilt und nach ihrer Annahme außerdem den anderen Mitgliedstaaten übermittelt werden. Im Interesse vollumfänglicher Transparenz – auch gegenüber der Öffentlichkeit – sollten die Informationen über Befreiungen, gleichwertigen Ersatz und zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen auf einer der Allgemeinheit zugänglichen Website veröffentlicht werden. Die Kommission sollte die generellen Regelungen für den Zugang zu und die Nutzung der jeweiligen Datenbank zu gegebener Zeit im Wege eines geeigneten delegierten Rechtsakts festlegen.

#### *Sicherheitsnormen und Schiffsbesatzung*

Ein hohes Sicherheitsniveau bei der Fahrt mit einem Fahrgastschiff hängt nicht nur von der physischen Beschaffenheit und der Ausrüstung des Schiffs ab, sondern es muss auch der Zusammenhang zwischen Sicherheit, Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord und der Ausbildung der Besatzung beachtet werden. Der Mensch ist hier unzweifelhaft ein grundlegender Faktor. Der Berichterstatterin zufolge sollte in der Richtlinie klar herausgestellt werden, dass die EU in diesem Zusammenhang auch im internationalen Rahmen eine proaktive Rolle übernehmen muss, damit die sozialen Bedingungen der Arbeitnehmer auf den Schiffen überwacht und verbessert werden.

18.1.2017

## **STELLUNGNAHME DES RECHTSAUSSCHUSSES**

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe  
(COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD))

Verfasserin der Stellungnahme: Joëlle Bergeron

### **KURZE BEGRÜNDUNG**

#### **Einleitung**

In dem Vorschlag der Kommission geht es um die Änderung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe. Auch wenn diese Richtlinie noch nicht sehr lange in Kraft ist, sind bereits einige Änderungen notwendig. Die Richtlinie betrifft die Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus für Fahrgastschiffe in der Union. Durch die Richtlinie ist nicht nur ein harmonisiertes Sicherheitsniveau gewährleistet, sondern logischerweise auch die gegenseitige Anerkennung der für die Schiffe ausgestellten Sicherheitszeugnisse. Die einzelnen Änderungen werden im Folgenden ausführlich erläutert, und zwar für jeden einzelnen Bereich.

#### **Vereinfachung der Bestimmungen**

Der Vorschlag der Kommission erfolgt im Einklang mit der REFIT-Agenda, in deren Rahmen die Rechtsvorschriften der EU nach Möglichkeit vereinfacht werden sollen. Dazu gehört auch die maßvolle Deregulierung bestimmter Tätigkeiten. So gelten für Fahrgastschiffe natürlich strenge Sicherheitsvorschriften, aber offenbar sind für kleine Schiffe, also für Schiffe mit einer Länge von unter 24 m, keine einheitlichen Vorschriften notwendig, zumal solche Vorschriften zu kompliziert oder nicht umsetzbar wären. Mit dem aktuellen Vorschlag werden daher die Unionsvorschriften für kleine Schiffe – mit Ausnahme der Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge – gestrichen. Die Mitgliedstaaten können in diesem Bereich eigene Vorschriften erlassen. Auch Sportfahrzeuge sind vom Geltungsbereich der Richtlinie ausgeschlossen.

Es sei darauf hingewiesen, dass im Zuge der Vereinfachung etliche Begriffsbestimmungen der Richtlinie an die aktuellen Verhältnisse angepasst wurden. Ursprünglich galt die



Richtlinie für Schiffe aus Stahl und gleichwertigen Werkstoffen, einschließlich Leichtwerkstoffen, wurde aber nicht in allen Mitgliedstaaten einheitlich umgesetzt. Mit dem Entwurf wird nun der Geltungsbereich der Richtlinie geklärt, was die Bestimmung von Aluminium als widerstandsfähigem Werkstoff betrifft, der gegenüber Stahl als gleichwertig gilt. Damit soll erreicht werden, dass für die entsprechenden Schiffe gemeinsame Sicherheitsvorschriften festgelegt werden.

In der aktuellen Richtlinie sind die Seegebiete in verschiedene Kategorien unterteilt, wobei ausschlaggebend ist, wie gefährlich diese Gebiete für die Schifffahrt sind. Insbesondere leichtere Schiffe können somit in küstennahen Zufluchtsorten Schutz suchen. Da diese Zufluchtsorte nicht unbedingt leicht zu verorten sind und sich die Grenzen dieser für leichte Schiffe befahrbaren Seegebiete folglich nur schwer berechnen lassen, wird der Begriff „Zufluchtsort“ gestrichen und die Berechnung der Entfernung von der Küste vereinfacht.

Im Interesse der Vereinfachung werden mit dem Vorschlag zudem die Prüfaufgaben für neue Schiffe an die Bestimmungen angepasst, die für bereits vorhandene Schiffe gelten. Zudem werden viele Übergangsbestimmungen gestrichen, da sie inzwischen hinfällig sind. Somit ist die Richtlinie besser lesbar.

### **Datenbank**

Gemäß dem Vorschlag soll die Kommission eine Datenbank über die einzelstaatlichen Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe einrichten, damit die Prüfbehörden und die Fahrgastschiffbetreiber leichter auf diese Bestimmungen zugreifen können, zumal in vielen Fällen nach wie vor unterschiedliche Vorschriften gelten. Für die Pflege dieser Datenbank wäre die Kommission zuständig, Zugriff hätten die einschlägigen Akteure. Dieser Vorschlag ist insofern positiv zu bewerten, als sich damit der Zugang zu den Rechtsvorschriften allgemein verbessert. Gleichzeitig bleibt es den Mitgliedstaaten überlassen, ihre jeweiligen Bestimmungen auch weiterhin anzuwenden.

### **Ausschussverfahren**

Weitere Änderungsvorschläge betreffen die Anpassung der Bestimmungen der Richtlinie an das mit dem Vertrag von Lissabon eingeführte neue Ausschussverfahren. So werden etwa die Verweise auf Durchführungsrechtsakte aktualisiert und das Regelungsverfahren mit Kontrolle wird zugunsten delegierter Rechtsakte gestrichen.

Künftig ist der Erlass delegierter Rechtsakte möglich, die der Änderung bestimmter technischer Anforderungen und dem Betrieb der o. g. Datenbank dienen. Außerdem kann die Kommission so die Umsetzung bestimmter internationaler Abkommen über die Sicherheit der Schifffahrt – sobald diese Abkommen geändert werden – in der EU entsprechend anpassen. Diese Aspekte des Vorschlags wurden besonders eingehend geprüft, und gegen diese neue Befugnisübertragung gibt es keinerlei Vorbehalte.

### **Fazit**

Die Prüfung des in der Sache sehr technischen Vorschlags ergab, dass keinerlei Einwände zu erheben sind. Die Anpassungen an den aktuellen Rechtsrahmen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Ausschussverfahren, sind angebracht, und die verwaltungstechnischen Vereinfachungen sind zu begrüßen.

## ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Rechtsausschuss ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, den folgenden Änderungsantrag in seinen Bericht zu übernehmen:

### Änderungsantrag 1

#### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Erwägung 7

##### *Vorschlag der Kommission*

(7) Zur Erhöhung der Transparenz und um den Mitgliedstaaten die Unterrichtung über Befreiungen, gleichwertigen Ersatz und zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen zu erleichtern, sollte die Kommission eine entsprechende Datenbank einrichten und betreiben. Darin sollten die gemeldeten Regelungen im Entwurf und in der angenommenen **Form** enthalten sein.

##### *Geänderter Text*

(7) Zur Erhöhung der Transparenz und um den Mitgliedstaaten die Unterrichtung über Befreiungen, gleichwertigen Ersatz und zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen zu erleichtern, sollte die Kommission eine entsprechende Datenbank einrichten und betreiben. Darin sollten die gemeldeten Regelungen im Entwurf und in der angenommenen **Fassung** enthalten sein. **Diese Daten sollten öffentlich zugänglich sein.**

## VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

<b>Titel</b>	Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD)
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 9.6.2016
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	JURI 9.6.2016
<b>Verfasser(in) der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	Joëlle Bergeron 11.7.2016
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	29.11.2016
<b>Datum der Annahme</b>	12.1.2017
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: 17 -: 0 0: 2
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Max Andersson, Joëlle Bergeron, Marie-Christine Boutonnet, Jean-Marie Cavada, Therese Comodini Cachia, Mady Delvaux, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Mary Honeyball, Gilles Lebreton, Julia Reda, Evelyn Regner, József Szájer, Tadeusz Zwiefka
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter</b>	Daniel Buda, Sergio Gaetano Cofferati, Angel Dzhambazki, Heidi Hautala, Constance Le Grip, Victor Negrescu
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)</b>	Eleonora Evi, Andrey Novakov

## VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES

<b>Titel</b>	Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe	
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD)	
<b>Datum der Übermittlung an das EP</b>	6.6.2016	
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 9.6.2016	
<b>Mitberatende Ausschüsse</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 9.6.2016	JURI 9.6.2016
<b>Nicht abgegebene Stellungnahme(n)</b> Datum des Beschlusses	ENVI 15.6.2016	
<b>Berichterstatter</b> Datum der Benennung	Daniela Aiuto 15.6.2016	
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	27.2.2017	10.4.2017
<b>Datum der Annahme</b>	11.4.2017	
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: –: 0:	45 1 0
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D’Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter</b>	Jakop Dalunde, Kateřina Konečná, Matthijs van Miltenburg, Henna Virkkunen	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)</b>	John Stuart Agnew, Jiří Maštálka	
<b>Datum der Einreichung</b>	21.4.2017	

## NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

45	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
ECR	Jacqueline Foster, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zile, Kosma Zlotowski, Peter van Dalen
EFDD	Daniela Aiuto, Peter Lundgren
GUE/NGL	Kateřina Konečná, Merja Kyllönen, Jiří Maštálka
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Massimiliano Salini, Cláudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassioli, Cláudia Țapardel, István Ujhelyi, Janusz Zemke
Verts/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

1	-
EFDD	John Stuart Agnew

0	0

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung