



Brüssel, den 11. November 2016
(OR. en)

13785/16
ADD 1

**Interinstitutionelles Dossier:
2016/0170 (COD)**

MAR 277
CODEC 1543

BERICHT

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil)

Nr. Vordok.: 13381/16 MAR 263 CODEC 1462

Nr. Komm.dok.: 9953/16 MAR 160 CODEC 846

Betr.: ***Vorbereitung der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 1. Dezember 2016***

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe

- Allgemeine Ausrichtung
- = *Erklärung Irlands*

Die Delegationen erhalten in der Anlage eine Erklärung *Irlands* für das Protokoll über die Tagung des Ausschusses der Ständigen Vertreter und das Ratsprotokoll.

Erklärung Irlands zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe

Bezüglich Offshore-Servicefahrzeugen

Irland möchte darauf hinweisen, dass die erklärten Ziele der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe darin bestehen, ein hohes Sicherheitsniveau zu erzielen und Handelshemmisse abzubauen, indem geeignete harmonisierte Sicherheitsnormen für Fahrgastschiffe und -fahrzeuge im Inlandverkehr festgelegt werden.

Derzeit fallen Offshore-Servicefahrzeuge in den Geltungsbereich der EU-Richtlinie für Fahrgastschiffe; mit ihrer Herausnahme aus dem Geltungsbereich, wie in diesem REFIT-Verfahren vorgeschlagen, werden nach Ansicht Irlands die Ziele der Richtlinie nicht erreicht. Dies wird nämlich eine Verringerung der Sicherheit des auf diesen Schiffen beförderten Personals bedeuten, und durch die Beseitigung der harmonisierten Sicherheitsnormen werden Handelshemmisse eingeführt.

Wir waren stets der Ansicht, dass jedes aus Stahl oder einem gleichwertigen Material gebaute Schiff, das mehr als zwölf Fahrgäste auf Inlandfahrten befördert, in den Geltungsbereich der Richtlinie für Fahrgastschiffe im Inlandverkehr fällt. Dies gilt insbesondere, wenn die Fahrgäste zu oder von ihrem Arbeitsort befördert werden. Wir stimmen natürlich zu, dass die speziell ausgebildeten Industriefachkräfte, die befördert werden, nicht als Mitglieder der allgemeinen Öffentlichkeit betrachtet werden können. Irland würdigt auch, dass besondere Prüfungen hinsichtlich der Vorrichtungen der Schiffe, die sie befördern, erforderlich sein können, damit sie ihren Zweck erfüllen.

Das grundlegende Problem liegt jedoch darin, dass diese Industriefachkräfte, die auf Offshore-Servicefahrzeugen befördert werden, Fahrgäste sind, und alles, was dazu führt, dass sie als eine neue Kategorie von Personen an Bord von Schiffen behandelt werden, potenziell eine beträchtliche Unsicherheit in den bewährten Rechtsrahmen für den Seeverkehr einführen wird, in dem es nur zwei solche Kategorien gibt, nämlich Seeleute und Fahrgäste.

Wir sind ferner der Auffassung, dass die Definition von Offshore-Servicefahrzeugen in der vorgeschlagenen Richtlinie so breit gefasst ist, dass sie von skrupellosen Betreibern genutzt werden könnte, um große Mengen von Fahrgastschiffen im Inlandverkehr auszunehmen, was wesentliche nachteilige Folgen für die Sicherheit des Seeverkehrs haben würde. Unserer Ansicht nach wird das Ziel, die Entwicklung dieses Sektors zu vereinfachen, am besten dadurch erreicht, dass Industriepersonal als Kategorie von Fahrgästen eingeführt wird und dass die entsprechenden Schiffe als Fahrgastschiffe gelten, für die jedoch besondere Prüfungen gelten können. Damit werden die Ziele der Richtlinie, nämlich ein hohes Sicherheitsniveau des Seeverkehrs und der Abbau von Handelshemmisseen, erfüllt.
