



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

Interinstitutionelles Dossier:
2016/0170 (COD)

13785/16
ADD 2

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 Deutschlands und Irlands*

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

**Erklärung Irlands und Deutschlands 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 Segelschiffen

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

Irland und Deutschland sind jedoch der Ansicht, dass diese Ziele mit dem REFIT-Vorschlag nicht erreicht werden. Grund ist die Herausnahme von Segelschiffen aus dem Geltungsbereich der Richtlinie im Rahmen des REFIT-Verfahrens, womit die harmonisierten Sicherheitsnormen beseitigt und folglich Handelshemmnisse eingeführt werden. Die Sicherheit von Segelschiffen ist nach wie vor ein wesentliches Problem. Es haben sich mehrere spektakuläre und sehr schwere Unfälle auf See mit solchen Schiffen ereignet, darunter jüngst der Untergang des Segelschulschiffes "Astrid" vor der Küste Irlands. Durch den heldenhaften Einsatz der Rettungskräfte konnten glücklicherweise alle jungen Fahrgäste und sämtliche Besatzungsmitglieder gerettet werden. Ein Bericht über diese Havarie wurde von der irischen Behörde für die Untersuchung von Seeunfällen (Marine Casualty Investigation Board) veröffentlicht; die Lektüre dieses Berichts wird allen empfohlen, damit klar wird, wie nah wir an einer großen Seeverkehrstragödie waren. In dem Bericht wurden zahlreiche schwere Sicherheitsbedenken aufgezeigt, die mit solchen Schiffen verbunden sind, und wir sollten dies als Warnung nehmen, uns dringend mit der Sicherheit dieser Schiffe zu beschäftigen, die so viele junge Menschen an Bord haben. Es ist zudem hervorzuheben, dass die Havarie der "Astrid" geschah, als das Schiff mit Motorkraft fuhr, und daher sehen wir keinen Grund für Versuche in dem vorgeschlagenen REFIT-Rechtsakt, zwischen Schiffen mit Segeln und Motor und Schiffen nur mit Motor zu unterscheiden, da es hinlänglich bekannt ist, dass diese sogenannten Segelschiffe während eines Großteils der Zeit mit Motorkraft fahren, auch wenn sie die Segel gesetzt haben. Die europäische Öffentlichkeit wird es uns nicht verzeihen, wenn sich eine Tragödie mit solchen Schiffen ereignet.

Zusätzlich heben Irland und Deutschland hervor, dass die Herausnahme dieser Segelschiffe aus dem Geltungsbereich der Richtlinie Hemmnisse für ihre EU-weite Verwendung einführen wird, da die bestehenden harmonisierten Normen dann durch eine Mischung unterschiedlicher nationaler Anforderungen ersetzt werden. Dies wird nachteilige Auswirkungen auf den Einsatz solcher Schiffe bei kulturellen Veranstaltungen wie Segelregatten haben. Es wird zudem den Markt für die Lieferung und den Verkauf solcher Schiffe beeinträchtigen.

Es sei auch darauf hingewiesen, dass solche mit einem Motor ausgestattete Segelschiffe in den Geltungsbereich des SOLAS-Übereinkommens der IMO fallen und daher verpflichtet sind, über eine internationale Sicherheitsbescheinigung für Fahrgastschiffe für den internationalen **Verkehr** zwischen EU-Mitgliedstaaten zu verfügen. Dies wird sich nicht ändern, wenn die REFIT-Änderungen angenommen werden. Da solche Segelschiffe in den Geltungsbereich des SOLAS fallen, kommt die EU-Richtlinie **2009/16/EG** über die Hafenstaatkontrolle zur Anwendung; sie unterliegen daher der Inspektion gemäß dieser Richtlinie und müssen in Thetis eingetragen werden. Daher ergibt sich kein Vorteil daraus, diese Schiffe aus der REFIT-Richtlinie herauszunehmen, da damit die Sicherheit des Seeverkehrs verringert wird und Handelshemmnisse für diese Schiffe eingeführt werden.