



Brüssel, den 14. November 2016
(OR. en)

14361/16

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

MAR 284
CODEC 1645

BERICHT

Absender: Generalsekretariat des Rates
Empfänger: Rat
Nr. Vordok.: 13785/16 MAR 277 CODEC 1543
Nr. Komm.dok.: 9953/16 MAR 160 CODEC 846
Betr.: 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

KONTEXT UND INHALT DES VORSCHLAGS

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 7. Juni 2016 den oben genannten Vorschlag übermittelt.
2. Dieser Vorschlag ist Teil einer umfassenderen Überprüfung der EU-Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe, die im Einklang mit einem von der Kommission durchgeführten "Fitness-Check"¹ erfolgt.

¹ "REFIT – Kurskorrektur: EU-Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe – Fitness-Check" (Dok. 13230/15 + ADD 1 und 2).

3. Die Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe² zielt darauf ab, ein hohes Sicherheitsniveau zu erreichen und Handelshemmnisse abzubauen, indem geeignete harmonisierte Sicherheitsnormen für Fahrgastschiffe und -fahrzeuge im Inlandverkehr festgelegt werden.
4. Die Kommission schlägt vor, die Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe zu präzisieren und zu vereinfachen, sodass sie leichter zu aktualisieren, zu überwachen und durchzusetzen sind.
5. Als wichtigste von der Kommission vorgeschlagene Änderungen sind u. a. zu nennen:
 - die Streichung einer Reihe überflüssiger, uneinheitlicher oder falscher Bezugnahmen insbesondere im Zusammenhang mit dem Code für die Stabilität des unbeschädigten Schiffes, dem Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und den Definitionen der Begriffe "Bughöhe", "Hafengebiet", "Hafenstaat" und "anerkannte Organisation";
 - die Einführung neuer Definitionen für die Begriffe "Traditionsschiff", "Segelschiff", "Sportboot und Sportfahrzeug", "Tender" und "gleichwertiger Werkstoff";
 - eine klarere Definition des Begriffs "gleichwertiger Werkstoff", 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;
 - der Ausschluss von Schiffen von weniger als 24 m Länge aus dem Geltungsbereich der Richtlinie und die Präzisierung, dass die Richtlinie nicht für Segelschiffe, Tender und die im Code für Spezialschiffe aufgeführten Schiffe (einschließlich Offshore-Versorgungsschiffe) gilt;
 - die Einfügung eines neuen Geltungsbeginns für Schiffe, die vor Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie aus einem gleichwertigen Werkstoff gebaut wurden;

² ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

- die Erhöhung der Transparenz und die Erleichterung der Unterrichtung über Befreiungen, gleichwertigen Ersatz und zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen durch die Mitgliedstaaten, indem die Einrichtung einer entsprechenden Datenbank durch die Kommission vorgesehen wird. Darin sollten die gemeldeten Regelungen im Entwurf und in der angenommenen Form enthalten sein;
- die Anpassung der Richtlinie 2009/45/EG an die Bestimmungen des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union über die an die Kommission übertragene Befugnis zum Erlass von delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten.

BERATUNGEN IM RAT

6. Die Kommission hat die Überarbeitung der Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe auf der Tagung des Rates (Verkehr) vom 7. Juni 2016 mündlich erläutert.
7. Die Gruppe "Seeverkehr" hat im Juli 2016 mit der Prüfung des Vorschlags begonnen.
8. Die Gruppe "Seeverkehr" hat Einigung über mehrere Änderungen am Kommissionsvorschlag erzielt, von denen Folgende zu nennen sind:
 - überarbeitete Definitionen der Begriffe "Personen mit eingeschränkter Mobilität", "gleichwertiger Werkstoff" und "Sportboot/Sportfahrzeug";
 - die weitere Vereinfachung der Bestimmungen über Fahrgastschiffsklassen und Seegebiete, einschließlich der Möglichkeit für Griechenland, das Konzept der Seewege anstelle des Konzepts der Seegebiete anzuwenden;
 - die Möglichkeit für einen Mitgliedstaat, dessen Flagge von mehr als 60 aus Aluminiumlegierungen hergestellten Fahrgastschiffen geführt wird, solche Schiffe für einen Zeitraum von vierzehn Jahren von der Richtlinie auszunehmen, sofern die Schiffe ausschließlich zwischen Häfen des betreffenden Mitgliedstaats eingesetzt werden;
 - die Ausdehnung der Frist für die Erfüllung der Anforderungen bei Schiffen, die vor Inkrafttreten dieser Richtlinie aus einem gleichwertigen Werkstoff gebaut wurden, auf sieben Jahre;

- die Änderung der Bestimmungen über delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte, einschließlich einer Befristung der Befugnisübertragung an die Kommission;
 - die Ausdehnung der Umsetzungsfrist auf 36 Monate und die Möglichkeit für Mitgliedstaaten ohne Seehäfen und ohne Schiffe, die ihre Flagge führen, von der Verpflichtung zur Umsetzung der Richtlinie befreit zu werden.
9. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hat am 11. November 2016 den Entwurf einer allgemeinen Ausrichtung geprüft, die noch verbleibenden Vorbehalte und die Erklärungen der Delegationen zur Kenntnis genommen und beschlossen, den Text dem Rat zur Annahme zu übermitteln.
10. Es sei angemerkt, dass dem Vorschlag keine Folgenabschätzung beigefügt war. Allerdings wurde der REFIT-Bericht der Kommission in der Sitzung der Gruppe "Seeverkehr" im Oktober 2015 vorgestellt und erörtert. Darüber hinaus waren dem Kommissionsvorschlag ein Durchführungsplan und eine Übersicht über die Vereinfachungsvorschläge beigefügt³.

ARBEITEN IM EUROPÄISCHEN PARLAMENT

11. Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments hat am 15. Juni 2016 Frau Daniela Aiuto (EFDD-Italien) als Berichterstatterin benannt.

³ Dok. 9953/16 ADD 1 und 2.

NOCH VERBLEIBENDE VORBEHALTE

Ausschluss von Segelschiffen und Offshore-Servicefahrzeugen aus dem Geltungsbereich

12. Eines der erklärten Ziele des Kommissionsvorschlags besteht darin, eindeutiger zu regeln, dass die Richtlinie 2009/45/EG nicht für Segelschiffe und für im internationalen Code für Spezialschiffe aufgeführte Schiffe, einschließlich Offshore-Versorgungsschiffe, gilt.
13. Allerdings ist Irland grundsätzlich der Auffassung, dass die Richtlinie 2009/45/EG derzeit für alle Arten inländischer Fahrgastschiffe gilt und ihre Sicherheitsnormen in diesem Sinne entworfen wurden. Um dies klarzustellen, sollte Erwägungsgrund 1 geändert werden.
14. Im Zusammenhang mit Segelschiffen ist Irland der Ansicht, dass sie aus rechtlichen Gründen und Gründen der Sicherheit, des Marktzugangs und der praktischen Umsetzung weiterhin in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen sollten. Irland zufolge fallen Segelschiffe mit Maschinenantrieb derzeit in den Geltungsbereich der Richtlinie 2009/45/EG; ihr Ausschluss würde die Seeverkehrssicherheit verringern und auch Fahrgastschiffe, die derzeit nach der Richtlinie zugelassen sind, aus dem Geltungsbereich herausnehmen. Bei Ausschluss aus dem Geltungsbereich würden Segelschiffe einer Vielzahl unterschiedlicher und möglicherweise sich widersprechender nationaler Rechts- und Verwaltungsvorschriften unterliegen. Dies stünde nicht im Einklang mit der Entwicklung eines EU-Binnenmarkts sowohl für die Umflaggung als auch für den Verkauf von Schiffen, aber auch nicht damit, die Teilnahme solcher Schiffe an europaweiten Veranstaltungen wie großen Segelregatten zu fördern. Daher schlägt Irland vor, die Definition des Begriffs "Segelschiff" (Artikel 2 Buchstabe z) in "ein Schiff, das nur durch Segel angetrieben wird" zu ändern und Segelschiffe in Artikel 3 Absatz 2, in dem angegeben ist, für welche Schiffskategorien die Richtlinie nicht gilt, zu streichen.
15. Der Vorsitz hat die gemeinsame Erklärung Deutschlands und Irlands zum Thema Segelschiffe⁴ gebührend zur Kenntnis genommen.

⁴ Dok. 13785/16 ADD 2.

16. In Bezug auf Offshore-Servicefahrzeuge ist Irland der Auffassung, dass Offshore-Service-schiffe und -fahrzeuge in den Geltungsbereich aufgenommen und daher aus Artikel 3 Absatz 2 Buchstaben a und b gestrichen werden sollten. Nach Ansicht Irlands fallen diese Schiffe/Fahrzeuge derzeit in den Geltungsbereich der Richtlinie 2009/45/EG. Ihre Heraus-nahme würde nunmehr bedeuten, den Geltungsbereich der Richtlinie zu beschränken, was nicht mit den REFIT-Anforderungen in Einklang stünde. Zudem bestünden hinsichtlich der Heraus-nahme aus dem Geltungsbereich der Richtlinie ernsthafte Sicherheitsbedenken. Solche Schiffe würden u. a. zur Beförderung von Arbeitskräften von und zu Offshore-Projekten und -Anlagen im Bereich erneuerbare bzw. nicht erneuerbare Energien eingesetzt. Für Irland gelten diese Schiffe, die Arbeitskräfte zu und von ihrem Arbeitsort befördern, als Fahrgastschiffe, weil diese Arbeitskräfte Fahrgäste seien. Dies gelte entsprechend für Arbeitskräfte, die mit anderen Verkehrsträgern zu und von ihrem Arbeitsort befördert würden. In allen analogen Fällen seien die Arbeitskräfte Fahrgäste und müssten die Verkehrsträger die Normen des Personenverkehrs erfüllen. Daher vertritt Irland die Ansicht, dass der Seeverkehr nicht über weniger strenge Sicherheitsnormen als andere Verkehrsträger verfügen sollte.

17. Der Vorsitz hat die Erklärung Irlands zum Thema Offshore-Servicefahrzeuge⁵ gebührend zur Kenntnis genommen.

Sonstige Vorbehalte

18. Es bestehen weiterhin Parlamentsvorbehalte Dänemarks und des Vereinigten Königreichs zu dem Vorschlag.

19. Die Kommission erhält in Erwartung der Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung einen allgemeinen Vorbehalt zu allen Änderungen ihres Vorschlags aufrecht.

⁵ Dok. 13785/16 ADD 1.

20. Zudem behält sich die Kommission ihren Standpunkt zu der Möglichkeit vor, dass Mitgliedstaaten, deren Flagge von mehr als 60 aus Aluminiumlegierungen hergestellten Fahrgastschiffen geführt wird, diese Schiffe von den Bestimmungen der Richtlinie ausnehmen können. Grund hierfür sind Sicherheitsbedenken im Zusammenhang mit solchen Schiffen, insbesondere in Bezug auf den Brandschutz. Die Kommission kritisiert auch die mangelnde Transparenz bei dieser Ausnahmeregelung. Schließlich hat die Kommission einen Vorbehalt zu der Möglichkeit, dass Mitgliedstaaten ohne Seehäfen und ohne Schiffe, die ihre Flagge führen, von der Verpflichtung zur Umsetzung der Richtlinie befreit werden können, weil dies über eine auf geografischen Kriterien beruhende Umsetzungsbefreiung hinausgeht.

FAZIT

21. Der Rat wird gebeten, den in der Anlage enthaltenen Text zu prüfen, damit er auf seiner Tagung am 1. Dezember 2016 eine allgemeine Ausrichtung zu dem Text festlegen kann.

2016/0170 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für

Fahrgastschiffe

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 Sozialausschusses¹,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zur Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus durch die in der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates² 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.
- (2) Das Programm zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT)³ 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.
- (2a) Eine erhebliche Anzahl von aus Aluminiumlegierungen gebauten Fahrgastschiffen stellt regelmäßige Seeverkehrsverbindungen zwischen verschiedenen Häfen innerhalb eines Mitgliedstaats sicher. Angesichts der schwerwiegenden Auswirkungen auf diese Verkehrsdienstleistungen und die damit verbundenen sozioökonomischen Bedingungen und der technischen und finanziellen Folgen für vorhandene und neue Schiffe, die sich aus der Einhaltung der Anforderungen dieser Richtlinie ergeben würden, sollten diese Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, für einen begrenzten Zeitraum nationale Rechtsvorschriften auf solche Fahrgastschiffe anzuwenden, wobei sicherzustellen ist, dass das Sicherheitsniveau in ausreichender Weise beibehalten wird.

² 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).

³ COM(2015) 508.

- (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 Rates⁴ 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.
- (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, sodass 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.
- (5) Um die in der Richtlinie 2009/45/EG vorgesehenen Definitionen der Seegebiete weiter zu vereinfachen und die Auswirkungen für die Mitgliedstaaten zu minimieren, sollten redundante oder unzulängliche Kriterien gestrichen werden. Unter Beibehaltung des Sicherheitsniveaus sollte die Definition der Seegebiete, in denen Schiffe der Klassen C und D eingesetzt werden können, vereinfacht werden, indem die Kriterien "wo Schiffbrüchige anlanden können" und "Entfernung vom Zufluchtsort" für die Zwecke der Bestimmung der Seegebiete gestrichen werden. Bei der Eignung einer bestimmten Küste als Zufluchtsort handelt es sich um einen dynamischen Parameter, der von den Mitgliedstaaten von Fall zu Fall beurteilt werden sollte; erforderlichenfalls sollten Einsatzbeschränkungen im Zusammenhang mit der Entfernung von einem Zufluchtsort für ein bestimmtes Schiff im Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe vermerkt werden.

⁴ 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).

- (5a) Aufgrund der besonderen geografischen und meteorologischen Gegebenheiten und der Vielzahl von Inseln in Griechenland, die regelmäßige und häufige Verbindungen mit dem Festland oder untereinander benötigen, und der sich daraus ergebenden hohen Zahl möglicher Seeverkehrsverbindungen sollte Griechenland gestattet werden, von der Verpflichtung zur Einrichtung von Seegebieten abzuweichen. Stattdessen sollte Griechenland gestattet werden, Fahrgastschiffe entsprechend dem konkreten Seeweg, auf dem sie eingesetzt werden, zu klassifizieren, wobei die gleichen Kriterien für Fahrgastschiffklassen und die gleichen Sicherheitsnormen einzuhalten sind.
- (6) Zur Beseitigung unbeabsichtigter negativer Auswirkungen der geltenden Bestimmungen, nach denen umgebaute Frachtschiffe nicht als neue Fahrgastschiffe angesehen werden dürfen, sollte präzisiert werden, dass die Anforderungen in Bezug auf Umbauten nicht nur für vorhandene Fahrgastschiffe, sondern für alle Schiffe gelten.
- (6a) Da gemäß der Richtlinie 2009/16/EG ein Hafenstaat ein in der Inlandfahrt eingesetztes Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, das eine andere Flagge als die des Hafenstaats führt, überprüfen kann, sind die besonderen Bestimmungen des Artikels 5 Absatz 3 der Richtlinie 2009/45/EG nicht mehr erforderlich und sollten gestrichen werden.
- (6b) In Anbetracht der Unterschiede bei den Ansätzen zwischen den SOLAS-Leckstabilitätsanforderungen und den spezifischen Leckstabilitätsanforderungen der Union für Ro-Ro-Fahrgastschiffe gemäß der Richtlinie 2003/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ sollten die Notwendigkeit und der Mehrwert der Richtlinie 2003/25/EG danach beurteilt werden, ob diese SOLAS-Anforderungen das gleiche Sicherheitsniveau gewährleisten.
- (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.

⁵ Richtlinie 2003/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe (ABl. L 123 vom 17.5.2003, S.22).

- (8) In Anbetracht der Änderungen durch den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union sollten die der Kommission übertragenen Befugnisse zur Durchführung der Richtlinie 2009/45/EG entsprechend aktualisiert werden. Die Durchführungsrechtsakte sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ erlassen werden.
- (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 und die technischen Anforderungen aktualisiert werden. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Sachverständigen-ebene, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über 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.
- (10) Da die in Artikel 14 enthaltenen spezifischen Bezugnahmen auf die laufenden Arbeiten in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) hinfällig geworden sind, sollte dieser Artikel gestrichen werden. Dennoch sind die allgemeinen Ziele der internationalen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Fahrgastschiffen und zur Schaffung von gleichen Wettbewerbsbedingungen nach wie vor relevant und werden im Einklang mit den Verträgen weiter verfolgt.

⁶ 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).

- (11) Unter Berücksichtigung der Dauer eines vollständigen Kontrollbesuchszyklus der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs sollte die Kommission die Durchführung der Richtlinie 2009/45/EG bis spätestens [sieben Jahre nach dem in Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Datum] bewerten und dem Europäischen Parlament und dem Rat darüber Bericht erstatten. Die Mitgliedstaaten sollten mit der Kommission zusammenarbeiten, um alle für diese Bewertung erforderlichen Informationen zusammenzutragen.
- (11a) Für einen Mitgliedstaat, der keine Seehäfen in seinem Hoheitsgebiet hat und in dem keine Schiffe oder Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, seine Flagge führen, wäre es eine unverhältnismäßige und unnötige Verpflichtung, wenn er diese Richtlinie umsetzen müsste.
- (12) Die Richtlinie 2009/45/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Richtlinie 2009/45/EG

Die Richtlinie 2009/45/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

- "a) "Internationale Übereinkommen" die folgenden Übereinkommen einschließlich Protokolle und Änderungen, d. h. in ihrer jeweils geltenden Fassung:
- i) das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen von 1974) und
 - ii) das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966;";

- b) Buchstabe b erhält folgende Fassung:
- "b) "Code für die Stabilität des unbeschädigten Schiffes" den in der Entschließung A.749 (18) der IMO-Versammlung vom 4. November 1993 enthaltenen Code für die Stabilität unbeschädigter Schiffe aller unter IMO-Regelungen fallenden Schiffstypen oder den in der IMO-Entschließung MSC.267 (85) vom 4. Dezember 2008 enthaltenen Internationalen Code für die Stabilität unbeschädigter Schiffe von 2008, in ihrer jeweils geltenden Fassung;";
- c) Buchstabe g Ziffer ii erhält folgende Fassung:
- "ii) ihre Höchstgeschwindigkeit im Sinne von Absatz 1.4.30 des Codes von 1994 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und Absatz 1.4.38 des Codes von 2000 für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen weniger als 20 Knoten beträgt;"
- d) Buchstabe m erhält folgende Fassung:
- "m) "Bughöhe" die Bughöhe, die in der Regel 39 des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 definiert ist;"
- e) Buchstabe r erhält folgende Fassung:
- "r) "Hafengebiet" ein von einem Mitgliedstaat festgelegtes Gebiet, das kein in der Liste nach Artikel 4 Absatz 2 aufgeführtes Seegebiet ist und das sich bis zu den äußersten festen Hafenanlagen erstreckt, die Teil des Hafens sind, oder bis zu den Grenzen, die durch die natürlichen landschaftlichen Gegebenheiten gebildet werden, durch die ein Mündungsgebiet oder ein ähnlich geschützter Bereich abgeschirmt wird;"
- f) Buchstabe s wird gestrichen;
- g) Buchstabe u erhält folgende Fassung:
- "u) "Hafenstaat" einen Mitgliedstaat, zu oder von dessen Hafen (Häfen) ein Schiff oder Fahrzeug, das die Flagge eines anderen als dieses Mitgliedstaats führt, eine Inlandfahrt durchführt;"

h) Buchstabe v erhält folgende Fassung:

"v) "anerkannte Organisation" eine Organisation, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates* anerkannt ist;

* Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11).";

i) Buchstabe y erhält folgende Fassung:

"y) "Personen mit eingeschränkter Mobilität" alle Personen, die bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel besondere Schwierigkeiten haben, einschließlich älterer Menschen, Menschen mit Behinderung, Personen mit Behinderungen der Sinnesorgane und Rollstuhlfahrer, Schwangerer und Personen in Begleitung von kleinen Kindern;";

j) folgende Buchstaben werden angefügt:

"z) "Segelschiff" ein Schiff, das durch Segel angetrieben wird, auch wenn es mit einem mechanischen Antrieb als Hilfsantrieb und für Notfälle ausgestattet ist;

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;

- zb) "Normal-Brandversuch" einen Versuch, bei dem Probekörper der entsprechenden Schotte oder Decks in einem Brandversuchsofen Temperaturen ausgesetzt werden, die ungefähr der genormten Zeit-Temperaturkurve gemäß dem Prüfverfahren des Internationalen Codes für die Anwendung von Brandprüfverfahren entsprechen, der in der IMO-Entschließung MSC.307 (88) vom 3. Dezember 2010, in der jeweils geltenden Fassung, enthalten ist;
- 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;
- zd) "Sportboot oder Sportfahrzeug" ein nicht für den Handel eingesetztes Schiff, unabhängig von der Antriebsart;
- ze) "Tender" ein von einem Schiff mitgeführtes Boot für die Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen von einem stationären Fahrgastschiff zum Land und umgekehrt;
- zea) "Offshore-Serviceschiff" ein Schiff, das zur Beförderung und Unterbringung von gewerblichem Personal eingesetzt wird, das an Bord keine Tätigkeiten ausführt, die für die Belange des Schiffes wesentlich sind;
- (zeb) "Offshore-Servicefahrzeug" ein Fahrzeug, das zur Beförderung und Unterbringung von gewerblichem Personal eingesetzt wird, das an Bord keine Tätigkeiten ausführt, die für die Belange des Schiffes wesentlich sind;

zf) "Reparaturen, Umbauten und Änderungen größerer Art" eine der folgenden Maßnahmen:

- alle Maßnahmen, die zu wesentlichen Änderungen der Abmessungen eines Schiffes führen, z. B. Verlängerung durch Hinzufügung eines neuen Mittelschiffs;
- alle Maßnahmen, die zu einer wesentlichen Änderung in Bezug auf die Fahrgastkapazität führen, z. B. Umbau eines Fahrzeugdecks zu Fahrgasträumen;
- alle Maßnahmen, die die Lebensdauer eines Schiffes wesentlich verlängern, z. B. Renovierung aller Fahrgasträume auf einem Deck;
- jeder Umbau von Schiffen jedweder Art zu einem Fahrgastschiff.";

2. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

"Artikel 3
Geltungsbereich

"(1) Diese Richtlinie gilt für folgende Arten von Fahrgastschiffen und -fahrzeugen, die in der Inlandfahrt eingesetzt sind, unabhängig von ihrer Flagge:

- a) neue und vorhandene Fahrgastschiffe ab einer Länge von 24 Metern;
- b) Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge.

Jeder Mitgliedstaat stellt in seiner Eigenschaft als Hafenstaat sicher, dass Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die die Flagge eines Nichtmitgliedstaats führen, die Anforderungen dieser Richtlinie in vollem Umfang erfüllen, bevor sie in diesem Mitgliedstaat in der Inlandfahrt eingesetzt werden können.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für

- a) Fahrgastschiffe folgender Art:
 - i) Kriegsschiffe oder Truppentransportschiffe,
 - ii) Segelschiffe,
 - iiia) Schiffe ohne Maschinenantrieb,
 - iiib) Schiffe aus anderem Baumaterial als Stahl oder einem gleichwertigen Werkstoff, für die nicht die Normen für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (Entschließung MSC 36 (63) oder MSC.97 (73)) oder für Fahrzeuge mit dynamischem Auftrieb (Entschließung A.373 (X)) gelten,
 - iv) Schiffe einfacher Bauart aus Holz,
 - v) Traditionsschiffe,
 - vi) Sportboote,
 - vii) Schiffe, die ausschließlich in Hafengebieten eingesetzt sind,
 - viii) Offshore-Serviceschiffe oder
 - ix) Tender;
- b) Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge folgender Art:
 - i) Kriegs- oder Truppentransportfahrzeuge,
 - ii) Sportfahrzeuge,
 - iii) Fahrzeuge, die ausschließlich in Hafengebieten eingesetzt sind, oder
 - iv) Offshore-Servicefahrzeuge.";

3. ⁷Artikel 4 erhält folgende Fassung:

"Artikel 4

Kategorisierung von Seegebieten und Fahrgastschiffsklassen

(1) Seegebiete werden in folgende Kategorien eingeteilt:

- "Gebiet A" bezeichnet ein Seegebiet außerhalb der Seegebiete B, C und D, sofern vorhanden.
- "Gebiet B" bezeichnet ein Seegebiet, dessen geografische Koordinaten an keinem Punkt mehr als 20 Seemeilen von der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser entfernt sind, das jedoch außerhalb der Seegebiete C und D liegt, sofern vorhanden.
- "Gebiet C" bezeichnet ein Seegebiet, dessen geografische Koordinaten an keinem Punkt mehr als fünf Seemeilen von der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser entfernt sind, das jedoch außerhalb des Seegebiets D liegt, sofern vorhanden.
Zusätzlich gilt, dass die Wahrscheinlichkeit, eine 2,5 m überschreitende signifikante Wellenhöhe anzutreffen, unter 10 % liegt, gerechnet für einen Zeitraum von einem Jahr bei ganzjährigem Einsatz oder für einen bestimmten Zeitraum bei saisonalem Einsatz wie dem Sommerbetrieb.
- "Gebiet D" bezeichnet ein Seegebiet, dessen geografische Koordinaten an keinem Punkt mehr als drei Seemeilen von der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser entfernt sind.
Zusätzlich gilt, dass die Wahrscheinlichkeit, eine 1,5 m überschreitende signifikante Wellenhöhe anzutreffen, unter 10 % liegt, gerechnet für einen Zeitraum von einem Jahr bei ganzjährigem Einsatz oder für einen bestimmten Zeitraum bei saisonalem Einsatz wie dem Sommerbetrieb.

⁷ NB: Möglicherweise müssen einige Folgeänderungen in anderen EU-Rechtsvorschriften vorgenommen werden, z. B.: Richtlinie 99/35 – Streichung des Begriffs "Klasse": "(1) Diese Richtlinie gilt für alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr, unabhängig von deren Flagge, die in Auslandfahrten oder in Inlandfahrten von oder nach einem Hafen eines Mitgliedstaats in Seegebieten eingesetzt werden, die zur Klasse A im Sinne des Artikels 4 der Richtlinie 98/18/EG gehören." Verordnung Nr. 336/2006 über den Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs – Streichung des Begriffs "Klasse": "e) Fahrgastschiffe außer Ro-Ro-Fahrgätschiffen in Seegebieten der Klassen C und D im Sinne von Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG."

(2) Jeder Mitgliedstaat

- a) erstellt eine Liste der seiner Hoheitsgewalt unterstehenden Seegebiete und aktualisiert die erforderlichenfalls,
- b) bestimmt die innere Begrenzung des Seegebiets, das der Küstenlinie am nächsten gelegen ist,
- c) veröffentlicht die Liste in einer öffentlichen Datenbank auf der Internetseite der zuständigen Seeschifffahrtsbehörde,
- d) teilt der Kommission den Standort dieser Informationen mit und unterrichtet sie, wenn dies geändert wird.

(3) Davon abweichend kann Griechenland statt der Liste der Seegebiete eine – erforderlichenfalls zu aktualisierende – Liste von Seewegen erstellen, wobei es die entsprechenden Kriterien für Kategorien gemäß Absatz 1 anwendet.

(4) Fahrgastschiffe werden je nach möglichem Einsatzseegebiet in folgende Klassen eingeteilt:

"Klasse A" Fahrgastschiffe, die auf Inlandfahrten in den Seegebieten A, B, C und D eingesetzt werden.

"Klasse B" Fahrgastschiffe, die auf Inlandfahrten in den Seegebieten B, C und D eingesetzt werden.

"Klasse C" Fahrgastschiffe, die auf Inlandfahrten in den Seegebieten C und D eingesetzt werden.

"Klasse D" Fahrgastschiffe, die auf Inlandfahrten in den Seegebieten D eingesetzt werden.

(5) Für Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge gelten die in Kapitel 1 Abschnitte 1.4.10 und 1.4.11 des Codes für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge von 1994 oder in Kapitel 1 Abschnitte 1.4.12 und 1.4.13 des Codes für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge von 2000 festgelegten Kategorien.";

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

"Jeder Mitgliedstaat akzeptiert in seiner Eigenschaft als Hafenstaat Sicherheitszeugnisse für Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die von einem anderen Mitgliedstaat für in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge ausgestellt wurden, sowie Sicherheitszeugnisse für Fahrgastschiffe nach Artikel 13, die von einem anderen Mitgliedstaat für in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe ausgestellt wurden.";

b) Absatz 3 wird gestrichen;

ba) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

"(4) Schiffsausrüstung, die die Anforderungen der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates** erfüllt, gilt als mit den Anforderungen der vorliegenden Richtlinie konform.

** Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146).";

5. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

"a) Der Bau und die Instandhaltung des Schiffskörpers, der Haupt- und Hilfsmaschinen sowie der elektrischen und automatischen Anlagen müssen dem Standard entsprechen, den die Klassifikationsregeln einer anerkannten Organisation oder die von einer Verwaltung gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates* angewandten gleichwertigen Regeln vorschreiben;

* Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47).";

ii) Buchstabe c wird gestrichen;

- b) Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii wird gestrichen;
- ba) Absatz 2 Buchstabe b Ziffer iii erhält folgende Fassung:
- "iii) unbeschadet der Ziffer i sind neue Fahrgastschiffe der Klasse D von der Anforderung einer Mindestbughöhe, wie sie im Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 festgelegt ist, befreit;";
- c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- i) Die Buchstaben c und d erhalten folgende Fassung:
- "c) vorhandene Fahrgastschiffe der Klassen C und D müssen die einschlägigen besonderen Anforderungen der vorliegenden Richtlinie sowie in allem, was nicht unter diese Anforderungen fällt, die Vorschriften der Verwaltung des Flaggenstaates erfüllen; diese Vorschriften müssen unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Einsatzbedingungen in den Seegebieten, in denen Schiffe dieser Klassen eingesetzt werden können, einen Sicherheitsstandard gewährleisten, der dem der Kapitel II-1 und II-2 des Anhangs I entspricht;
- bevor vorhandene Fahrgastschiffe der Klassen C und D für regelmäßige Inlandfahrten in einem Hafenstaat eingesetzt werden können, holt die Verwaltung des Flaggenstaates zu diesen Vorschriften die Zustimmung des Hafenstaates ein;
- d) ist ein Mitgliedstaat der Ansicht, dass Vorschriften, die die Verwaltung des Hafenstaates gemäß Buchstabe c dieses Absatzes auferlegt, unangemessen sind, so unterrichtet er unverzüglich die Kommission davon. Die Kommission entscheidet im Wege eines Durchführungsrechtsakts, ob die Vorschriften der Verwaltung des Hafenstaates angemessen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.";
- ii) Die Buchstaben e und f werden gestrichen;

d) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe a dritter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

"– sie genügen in vollem Umfang den Anforderungen des Codes für die Sicherheit von Fahrzeugen mit dynamischem Auftrieb (Code of Safety for Dynamically Supported Craft – DSC-Code), IMO-Entschließung A.373 (10), in seiner jeweils geltenden Fassung;";

ii) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

"c) der Bau und die Instandhaltung von Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen und ihrer Ausrüstung müssen den Klassifikationsvorschriften einer anerkannten Organisation für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge oder gleichwertigen, von einer Verwaltung gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG verwendeten Vorschriften entsprechen.";

e) die folgenden Absätze 5, 6 und 6a werden angefügt:

(5) Reparaturen, Umbauten und Änderungen größerer Art an neuen und vorhandenen Schiffen und die damit zusammenhängenden Ausrüstungsarbeiten müssen den Vorschriften für neue Schiffe gemäß Absatz 2 Buchstabe a entsprechen; Umbauten an einem Schiff, die nur der größeren Überstehensfähigkeit dienen, werden nicht als Änderungen größerer Art betrachtet.

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

(6a) Davon abweichend kann ein Mitgliedstaat, dessen Flagge am [*Einfügen: Datum des Inkrafttretens*] mehr als 60 aus Aluminiumlegierungen hergestellte Fahrgastschiffe führen, für einen Zeitraum von 14 Jahren aus Aluminiumlegierungen gebaute Fahrgastschiffe der Klassen B, C und D von den Bestimmungen dieser Richtlinie ausnehmen, sofern sie ausschließlich zwischen Häfen dieses Mitgliedstaats verkehren.

Jeder Mitgliedstaat, der von dieser Ausnahmeregelung Gebrauch machen möchte, notifiziert der Kommission spätestens am [*Einfügen: Datum der Umsetzung*] seine Absicht, von dieser Ausnahmeregelung Gebrauch zu machen, und unterrichtet sie über den Inhalt. Alle späteren Änderungen sind ebenfalls der Kommission mitzuteilen. Die Kommission unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 9 Absatz 4.";

6. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:
- b) "(1) Ro-Ro-Fahrgastschiffe der Klasse C, deren Kiel am oder nach dem 1. Oktober 2004 gelegt wurde oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befanden, und alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe der Klassen A und B müssen den Artikeln 6, 8 und 9 der Richtlinie 2003/25/EG entsprechen.";
- c) Absatz 2 wird gestrichen;

7. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 3 Unterabsatz 2 wird gestrichen;
- b) Absatz 4 wird gestrichen;

8. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"(2) Ein Mitgliedstaat kann nach dem Verfahren des Absatzes 4 Regelungen erlassen, die für bestimmte besondere Anforderungen dieser Richtlinie einen gleichwertigen Ersatz gestatten, sofern dieser Ersatz mindestens ebenso wirksam ist wie diese Anforderungen.";

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

"(4) Macht ein Mitgliedstaat von Absatz 1, 2 oder 3 Gebrauch, so gelten die Unterabsätze 2 bis 7 dieses Absatzes.

Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission über die geplanten Regelungen, einschließlich aller Einzelheiten, die zur Bestätigung, dass der Sicherheitsstandard in ausreichender Weise aufrechterhalten bleibt, notwendig sind.

Entscheidet die Kommission innerhalb von sechs Monaten nach der Unterrichtung im Wege eines Durchführungsrechtsakts, dass die geplanten Regelungen nicht gerechtfertigt sind, so ist der betreffende Mitgliedstaat gehalten, die geplanten Regelungen zu ändern oder nicht zu erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Die erlassenen Regelungen werden in den einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften niedergelegt und der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten mitgeteilt.

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. Die Kommission beschließt im Wege eines Durchführungsrechtsakts die Bedingungen für den Zugang zu dieser Datenbank. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Diese Regelungen sind auf alle Fahrgastschiffe derselben Klasse bzw. Fahrzeuge anzuwenden, die unter den gleichen besonderen Bedingungen eingesetzt sind, und zwar ohne Diskriminierung aufgrund ihrer Flagge oder der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsorts ihres Reeders.

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

c) Absatz 5 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

"c) die Kommission entscheidet im Wege eines Durchführungsrechtsakts, ob die Entscheidung des Mitgliedstaats, die zeitweilige Stilllegung des Schiffs oder Fahrzeugs bzw. die zusätzlichen Maßnahmen vorzuschreiben, wegen einer ernsten Gefährdung von Leben, Sachgut oder Umwelt gerechtfertigt ist; ist dies nicht der Fall, so ist der betreffende Mitgliedstaat zur Rücknahme der zeitweiligen Stilllegung bzw. der Maßnahmen verpflichtet. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.";

9. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

"d) die speziellen Verweisungen auf die "internationalen Übereinkommen" und IMO-Entschließungen gemäß Artikel 2 Buchstaben g, m, q und zb, Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a, Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b und Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b.";

aa) in Absatz 2

i) erhält Buchstabe b folgende Fassung:

"b) die technischen Vorschriften entsprechend den Änderungen internationaler Übereinkommen für Schiffe und Fahrzeuge der Klassen B, C und D im Lichte der Erfahrung anzupassen,";

ii) werden die folgenden Buchstaben c und d angefügt:

"c) die technischen Aspekte im Lichte der bei der Umsetzung gesammelten Erfahrungen zu vereinfachen und zu präzisieren,

d) die Bezugnahmen auf andere damit verbundene Rechtsakte der Union, die auf inländische Fahrgastschiffe anwendbar sind, zu aktualisieren.";

b) die Absätze 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

"(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10a delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten Änderungen vorzunehmen.

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, unter außergewöhnlichen Umständen, wenn dies durch eine angemessene Analyse der Kommission hinreichend begründet ist und um eine ernste und inakzeptable Bedrohung der Seeverkehrssicherheit, der Gesundheit, der Lebensbedingungen an Bord, der Arbeitsbedingungen oder der Meerumwelt bzw. eine Unvereinbarkeit mit den Rechtsvorschriften der Union über den Seeverkehr zu vermeiden, gemäß Artikel 10a delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Richtlinie zu erlassen, um für die Zwecke dieser Richtlinie eine Änderung der in Artikel 2 genannten internationalen Übereinkommen nicht anzuwenden.";

10. folgender Artikel 10a wird eingefügt:

"Artikel 10a
Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10 Absätze 3 und 4 wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10 Absätze 3 und 4 wird der Kommission für einen Zeitraum von sieben Jahren ab dem [Abl.: Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie einfügen] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von sieben Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 10 Absätze 3 und 4 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf bedeutet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen, im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 10 Absätze 3 oder 4 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

(7) Delegierte Rechtsakte, durch die diese Richtlinie geändert wird, um für die Zwecke dieser Richtlinie etwaige Änderungen der internationalen Übereinkommen gemäß Artikel 10 Absatz 4 nicht anzuwenden, werden mindestens drei Monate vor Ablauf der Frist, die für die stillschweigende Zustimmung zu der betreffenden Änderung international festgelegt wurde, oder drei Monate vor dem geplanten Termin für das Inkrafttreten der genannten Änderung erlassen. Bis zum Inkrafttreten solcher delegierten Rechtsakte verzichten die Mitgliedstaaten darauf, Initiativen zu ergreifen, die auf die Übernahme der Änderung in nationales Recht oder auf die Anwendung der Änderung des betreffenden internationalen Übereinkommens abzielen.";

11. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates*.

* 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).";

b) Absatz 3 wird gestrichen;

12. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Jedes Fahrgastschiff wird von der Verwaltung des Flaggenstaates den in den Buchstaben a, b und c festgelegten Besichtigungen unterzogen:

- a) einer Erstbesichtigung vor Indienststellung des Schiffes,
- b) einer regelmäßigen Besichtigung, die alle zwölf Monate durchgeführt wird, und
- c) zusätzlichen Besichtigungen, wenn ein Anlass dafür besteht.";

b) Absatz 2 wird gestrichen;

13. Artikel 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Alle neuen und vorhandenen Fahrgastschiffe, die die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen, erhalten ein Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe gemäß der Richtlinie. Das Zeugnis muss die in Anhang II festgelegte Form haben. Das Zeugnis wird von der Verwaltung des Flaggenstaates nach der Erstbesichtigung gemäß Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe a ausgestellt.";

b) Absatz 3 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

"Vor Ausstellung des Fahrerlaubnisscheins für Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die in der Inlandfahrt in einem Hafenstaat eingesetzt werden, einigt sich die Verwaltung des Flaggenstaates mit dem Hafenstaat über eventuelle Fahrbedingungen im Zusammenhang mit dem Einsatz des Fahrzeugs in diesem Staat. Entsprechende Bedingungen werden von der Verwaltung des Flaggenstaates im Fahrerlaubnisschein angegeben.";

c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

"(4) Zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen, gleichwertiger Ersatz und Befreiungen, die für Schiffe oder Fahrzeuge gemäß Artikel 9 Absätze 1, 2 und 3 gewährt werden, werden in dem Zeugnis des Schiffes bzw. des Fahrzeugs vermerkt.";

14. Artikel 14 wird gestrichen;

15. folgender Artikel 16a wird eingefügt:

"Artikel 16a
Bewertung

Die Kommission bewertet die Durchführung dieser Richtlinie und legt die Ergebnisse der Bewertung dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum [sieben Jahre nach dem Datum gemäß Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2] vor.";

16. Anhang I wird wie folgt geändert:

- a) Kapitel II-2 Teil A Absatz 13 Nummer 1 Satz 6 erhält folgende Fassung:

"Befindet sich das Schiff auf Inlandfahrt in einem anderen Mitgliedstaat, so ist eine Übersetzung in der Amtssprache dieses Hafenstaates beizufügen, wenn sie nicht Englisch oder Französisch ist.";

- b) Der einleitende Teil im ersten Absatz der Fußnote 1 zur Tabelle in Kapitel III Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"Überlebensfahrzeuge können entweder Rettungsboote oder Rettungsflöße oder eine Kombination von beiden sein; hierfür gelten die Bestimmungen der Regel III/2.2. Soweit es durch den geschützten Charakter der Reisen und/oder die günstigen Witterungsverhältnisse im Fahrtgebiet gerechtfertigt ist, kann die Verwaltung des Flaggenstaates unter Berücksichtigung der Empfehlungen im IMO-Rundschreiben MSC/Circ.1046 folgende Ausrüstungen zulassen, sofern der Hafenmitgliedstaat dies nicht ablehnt:".

Artikel 2

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis spätestens [*Einfügen: 36 Monate nach Inkrafttreten*] die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Sie wenden diese Vorschriften ab [*Einfügen: 36 Monate nach Inkrafttreten*] an.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

(2a) Abweichend von Absatz 1 ist ein Mitgliedstaat nicht verpflichtet, die Richtlinie umzusetzen, wenn es keine Seehäfen in seinem Hoheitsgebiet gibt und keine in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallenden Schiffe oder Fahrzeuge seine Flagge führen. Der betreffende Mitgliedstaat darf Schiffen oder Fahrzeugen, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, nicht gestatten, seine Flagge zu führen, solange er diese Richtlinie nicht umgesetzt und durchgeführt hat.

Jeder Mitgliedstaat, der beabsichtigt, von dieser Ausnahmeregelung Gebrauch zu machen, notifiziert dies der Kommission spätestens am [ABl.: Bitte Datum der Umsetzung dieser Richtlinie einfügen]. Alle späteren Änderungen sind ebenfalls der Kommission mitzuteilen.

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 Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments *Im Namen des Rates*

Der Präsident