



Brüssel, den 24. Mai 2018  
(OR. en)

9113/18

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2018/0159 (NLE)**

---

---

MAR 67

## VORSCHLAG

---

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	23. Mai 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2018) 314 final
Betr.:	Vorschlag für eine EMPFEHLUNG DES RATES zu den Sicherheitszielen und funktionalen Anforderungen für Fahrgastschiffe unter 24 m Länge

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument **COM(2018) 314 final**.

Anl.: **COM(2018) 314 final**



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 23.5.2018  
COM(2018) 314 final

2018/0159 (NLE)

Vorschlag für eine

**EMPFEHLUNG DES RATES**

**zu den Sicherheitszielen und funktionalen Anforderungen für Fahrgastschiffe unter  
24 m Länge**

{SWD(2018) 238 final}

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### • Gründe und Ziele des Vorschlags

Am 20. Dezember 2017 traten die Änderungen der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> in Kraft, ausgenommen für kleine Fahrgastschiffe (d. h. Schiffe unter 24 m Länge); sie gelten ab dem 21. Dezember 2019. Damit wurde den Empfehlungen des Fitness-Checks (Eignungsprüfung) der Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe<sup>2</sup> im Rahmen des REFIT-Programms (Programm zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung) entsprochen.

Die Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hat das Erreichen eines hohen gemeinsamen Sicherheitsniveaus in der EU ermöglicht und erhebliche Vorteile für den Binnenmarkt mit sich gebracht. Dies gilt jedoch nicht für kleine Schiffe (unter 24 m Länge), in deren Fall mehrere wichtige Sicherheitsaspekte nicht harmonisiert wurden – angesichts der Schwierigkeit, die gegenwärtigen verbindlichen Normen einheitlich auf die Vielfalt der kleinen Schiffe und der Bedingungen, unter den sie EU-weit betrieben werden, anzuwenden. Zudem wurde deutlich, dass das breite Spektrum der Dienstleistungen, für die diese Schiffe gebaut werden, zu einer Vielfalt an baulichen Auslegungen und technischen Lösungen führt. Dies machte es äußerst schwierig, gemeinsame Vorschriften festzulegen, und erforderte einen anderen Regelungsansatz.

Zudem sind nur ca. 60 kleine Schiffe aus Stahl von insgesamt 1950 kleinen Schiffen nach der Richtlinie 2009/45/EG zugelassen. Dies liegt daran, dass die große Mehrheit kleiner Schiffe derzeit aus anderen Werkstoffen als Stahl gebaut wird (Holz: ca. 1000 Schiffe; Verbundwerkstoffe: ca. 590 Schiffe; Aluminium: ca. 170 Schiffe). Für diese Schiffe gibt es derzeit weder auf EU- noch auf internationaler Ebene gemeinsame Normen oder Sicherheitsbenchmarks. Jeder Mitgliedstaat verfolgt einen anderen Regelungsansatz für die Sicherheit dieser Schiffe mit unterschiedlichen Auslegungen, Konzepten und Maßnahmen, weswegen der Bau von Schiffen für den Binnenmarkt als Ganzes eine Herausforderung darstellt.

Das Fehlen harmonisierter Sicherheitsnormen stellt vor allem für kleinere europäische Reeder eine große Herausforderung dar, die auf den Gebrauchtmärkte für kleine Fahrgastschiffe angewiesen sind (72 % der ca. 360 Reeder, die unter die Richtlinie 2009/45/EG fallende Fahrgastschiffe betreiben, verfügen nur über ein einziges in der Inlandfahrt eingesetztes Fahrgastschiff). Falls das Schiff nicht nach der Richtlinie zugelassen ist, sollte grundsätzlich die gegenseitige Anerkennung Anwendung finden. In der Praxis ist jedoch jedes Schiff nahezu ein Prototyp, d. h. es ist für einen bestimmten Zweck gebaut, und zwar nach den vom künftigen Eigentümer festgelegten technischen Spezifikationen. Wird ein Schiff umgeflaggt, muss es daher umgebaut und erneut zugelassen werden – was mit zusätzlichen Kosten verbunden ist.

Was die Unfallstatistiken betrifft, so geben die in der begleitenden Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen aufgeführten Daten seit 2011 keinen Anlass zu konkreten Sicherheitsbedenken. Für in der Inlandfahrt eingesetzte kleine Fahrgastschiffe, die nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, wurden im Europäischen Informationsforum

---

<sup>1</sup> Richtlinie (EU) 2017/2108 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 315 vom 30.11.2017, S. 40).

<sup>2</sup> COM(2015) 508.

für Unfälle auf See (European Marine Casualty Information Platform – EMCIP) im Zeitraum 2011-2017 555 Unfälle mit 11 Toten und 165 Verletzten verzeichnet. Dies bedeutet etwa zwei Tote auf 100 Unfälle und ein Verletzter bei jedem dritten Unfall.

Das Fehlen bestimmter Anforderungen in einigen Mitgliedstaaten (z. B. über die Unterteilung kleiner Schiffe) oder die Unterschiedlichkeit der Anforderungen (z. B. zum Brandschutz) macht eine weitergehende Prüfung des erreichten Sicherheitsniveaus erforderlich (unter Berücksichtigung zusätzlicher Maßnahmen, die auf die örtlichen und geophysikalischen Gegebenheiten zugeschnitten sind, beispielsweise Schifffahrtsbeschränkungen).

Die vorgeschlagenen Sicherheitsziele und funktionalen Anforderungen für kleine Fahrgastschiffe unter 24 m Länge sind Empfehlungen für Sicherheitsgrundsätze für diese Schiffe, die im Falle ihres Aufgreifens und ihrer Weiterentwicklung durch die Mitgliedstaaten einem einheitlicheren Sicherheitsansatz für in EU-Gewässern in der Inlandfahrt eingesetzte kleine Fahrgastschiffe den Weg ebnen könnten.

Dieser neue Ansatz, der auf Leistung und nicht verbindlichen Anforderungen beruht, böte einen gewissen Spielraum zur Anpassung an örtliche Gegebenheiten, wo dies erforderlich ist, und zur Förderung innovativer baulicher Auslegungen. Er wird zudem besser der Vielfalt der baulichen Auslegungen, der Werkstoffe und des Betriebs kleiner Fahrgastschiffe gerecht, für die die örtlichen Betriebsbedingungen von größerer Bedeutung sind.

Mit dem vorliegenden Vorschlag werden die Mitgliedstaaten daher aufgefordert, sich den empfohlenen leistungsbasierten Sicherheitsansatz für kleine Fahrgastschiffe zu eigen zu machen.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Der Vorschlag steht uneingeschränkt mit der Richtlinie (EU) 2017/2108 in Einklang, insbesondere mit Erwägungsgrund 8, in dem die gemeinsamen Gesetzgeber die Kommission auffordern, baldmöglichst Leitlinien für kleine Fahrgastschiffe zu verabschieden, damit die Mitgliedstaaten diese bei der Festlegung ihrer eigenen nationalen Sicherheitsnormen berücksichtigen können. In diesen Leitlinien sollten, soweit erforderlich, alle internationalen Abkommen und Übereinkommen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organization – IMO) berücksichtigt werden; zusätzliche Anforderungen, die über die geltenden internationalen Regelungen hinausgehen, sollten nicht eingeführt werden. Damit sollte einem einheitlicheren Sicherheitsansatz für in EU-Gewässern in der Inlandfahrt eingesetzte kleine Fahrgastschiffe der Weg geebnet werden.

Der Vorschlag steht uneingeschränkt mit den in Rahmen des Fitness-Checks ausgesprochenen Empfehlungen zur Ausarbeitung von Leitlinien oder Normen für kleine Schiffe auf der Grundlage funktionaler Anforderungen als Teil eines zielbasierten Normenrahmens in Einklang. Die Empfehlung stützt sich in erster Linie auf die Erfahrungen und Erkenntnisse, die auf internationaler Ebene im Rahmen der IMO gewonnen wurden.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Mit dem Vorschlag wird die Agenda der Kommission für eine bessere Rechtsetzung umgesetzt. Sichert wird, dass das Tätigwerden auf EU-Ebene notwendig ist, einen Zusatznutzen erbringt und den sich wandelnden politischen, gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen Rechnung trägt. Zudem trägt der Vorschlag zur

Verwirklichung der Ziele der Strategie für den Seeverkehr 2018<sup>3</sup> bei, indem u. a. hochwertige innereuropäische Linienfährdienste für Personen gewährleistet werden.

## **2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT**

### **• Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 292 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), nach dem der Rat auf Vorschlag der Kommission Empfehlungen abgibt, in Verbindung mit Artikel 100 Absatz 2 AEUV, der Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Seeverkehr vorsieht.

### **• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Diese Initiative zielt darauf ab, die Umregistrierung von Schiffen zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern und dabei gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten, ohne das Sicherheitsniveau zu beeinträchtigen. Sie empfiehlt zudem ein auf EU-Ebene einheitliches Sicherheitsniveau für in EU-Gewässern in der Inlandfahrt eingesetzte kleine Fahrgastschiffe. Diese beiden Ziele könnten durch einseitige Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht erreicht werden.

### **• Verhältnismäßigkeit**

Mit der Empfehlung wird den Mitgliedstaaten eine nicht verbindliche Sicherheitsbenchmark für kleine Fahrgastschiffe unterbreitet. Sollten die Mitgliedstaaten beschließen, sich an den gemeinsamen Sicherheitszielen und funktionalen Anforderungen zu orientieren, wäre dies ein deutliches Signal zum Potenzial des Binnenmarkts, auf dem weiter aufgebaut werden könnte. Im Fitness-Check wurde ein leistungsbasierter Normenrahmen für kleine Fahrgastschiffe als einziger Regelungsansatz empfohlen, der verhältnismäßig sei und einen Zusatznutzen auf EU-Ebene erbringe. Dieser Ansatz böte einen gewissen Spielraum zur Anpassung an örtliche Gegebenheiten, wo dies erforderlich ist, und zur Förderung innovativer baulicher Auslegungen.

### **• Wahl des Instruments**

In Anbetracht der Neuartigkeit des vorgeschlagenen Ansatzes ist für seinen Erfolg entscheidend, dass er von den EU-Mitgliedstaaten aufgegriffen wird. Die vorgeschlagenen Sicherheitsziele und funktionalen Anforderungen werden den Mitgliedstaaten daher als Anregung und Orientierung vorgelegt. Der Initiative wurde die Form eines Vorschlags der Kommission für eine Empfehlung des Rates gegeben, damit dieser den vorgeschlagenen Ansatz als nicht verbindliches Instrument billigen kann.

## **3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

### **• Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Diese Initiative folgt den Empfehlungen des Fitness-Checks (Eignungsprüfung) im Rahmen des Programms der Kommission zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT). Im Fitness-Check hat sich gezeigt, dass die Hauptziele der EU-Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe sowohl in Bezug auf die Sicherheit der Fahrgäste

---

<sup>3</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 (KOM(2009) 0008).

als auch in Bezug auf den Binnenmarkt nach wie vor höchst relevant sind. Der Fitness-Check thematisierte jedoch auch eine Reihe wichtiger Fragen, darunter die Möglichkeit, harmonisierte Normen für Schiffe zu entwickeln, die nicht aus Stahl oder einem gleichwertigen Werkstoff gebaut sind und derzeit nicht unter den EU-Rechtsrahmen fallen. Die Ergebnisse des Fitness-Checks und die entsprechenden Folgemaßnahmen wurden im Bericht der Kommission beschrieben.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die vorgeschlagenen Sicherheitsziele und funktionalen Anforderungen für kleine Fahrgastschiffe (Leitfaden für kleine Fahrgastschiffe)<sup>4</sup> wurden in Zusammenarbeit mit nationalen Sachverständigen und Organisationen der Interessenträger im Rahmen der Sachverständigengruppe für die Sicherheit von Fahrgastschiffen entwickelt, die für diesen Zweck um Beobachter der Interessenträger erweitert wurde. Die Abstimmung der technischen Arbeiten oblag der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs, die am 13. November 2017 zusätzlich zu den regelmäßigen Sitzungen der Sachverständigengruppe einen speziellen Workshop ausrichtete und eine für diesen Zweck geschaffene Korrespondenzgruppe koordinierte.

Während die große Mehrheit der Sachverständigen der zuständigen nationalen Behörden und der Organisationen der Interessenträger die Initiative unterstützte, wurden auch einige Fragen zur Notwendigkeit und zum Zusatznutzen der Initiative aufgeworfen. Ein Überblick über diese Fragen und die entsprechenden Rückmeldungen wird in der beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen gegeben.

Zudem wurde zwischen Juli und November 2017 eine Online-Konsultation durchgeführt<sup>5</sup>. Diese Konsultation richtete sich an Wirtschaftsbeteiligte im Bereich des Baus und der Vermarktung von Fahrgastschiffen unter 24 m Länge wie Werften, Konstrukteure, Reeder und Betreiber solcher Schiffe. Alle anderen Interessenträger konnten sich nach eigenem Ermessen an dieser Konsultation beteiligen. Im Rahmen dieser Konsultation sollte in Erfahrung gebracht werden, inwiefern gemeinsame europäische Rechtsvorschriften für kleine Fahrgastschiffe nach Ansicht der Wirtschaftsbeteiligten und insbesondere von Klein- und Kleinstunternehmen dieses Binnenmarktsegment fördern könnten. Hierfür sollten auch empirische Belege eingeholt werden. Die Online-Konsultation ergänzte die vorgenannten Konsultationen mit den nationalen Behörden und den Interessenträgern, die auf die technische Ausgestaltung der Sicherheitsziele und der funktionalen Anforderungen selbst ausgerichtet waren.

Insgesamt zeigten die Ergebnisse, dass die Wirtschaftsbeteiligten (sowie einige nationale Verwaltungen, die ebenfalls Stellungnahmen einreichten) die Initiative nachdrücklich unterstützen und davon ausgehen, dass sich gemeinsame EU-Sicherheitsvorschriften für kleine Fahrgastschiffe positiv oder sogar sehr positiv auf die Schaffung und das bessere Funktionieren des Binnenmarkts für diese Schiffe auswirken, den Wettbewerb stärken und möglicherweise auch Innovationen in diesem Marktsegment fördern würden. In ihren allgemeinen Anmerkungen hoben die Befragten hervor, dass künftige gemeinsame EU-Vorschriften auf den bestehenden Verfahren aufbauen und so flexibel sein sollten, dass örtliche Betriebsbedingungen und Sachkenntnisse gebührend berücksichtigt werden können.

Angesichts der Neuartigkeit des empfohlenen Ansatzes wurde es als verfrüht angesehen, gemeinsame EU-Vorschriften zu erlassen. Im Rahmen der Weiterentwicklung des

---

<sup>4</sup> Zunächst unter dem Arbeitstitel „Code für Kleinfahrzeuge“ (Small Craft Code“).

<sup>5</sup> Siehe die Konsultationswebsite: [https://ec.europa.eu/info/consultations/targeted-consultation-safety-goals-and-functional-requirements-small-passenger-ships\\_de](https://ec.europa.eu/info/consultations/targeted-consultation-safety-goals-and-functional-requirements-small-passenger-ships_de).



gemeinsamen leistungsorientierten Sicherheitsrahmens für kleine Fahrgastschiffe müsste zusammen mit den Mitgliedstaaten und den Interessenträgern ermittelt bzw. bewertet werden, wie dies auf EU-Ebene erreicht werden könnte und welche Auswirkungen zu erwarten wären.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Was die Angaben zur Flotte und zu Unfällen angeht, stützt sich diese Initiative auf die im Rahmen des Fitness-Checks eingeholten und in der am 16. Oktober 2015 angenommenen Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „Kurskorrektur: EU-Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe – ‚Fitness-Check‘“<sup>6</sup> aufgeführten Daten. Zudem wurden sowohl die Feststellungen der externen Begleitstudie zum Fitness-Check<sup>7</sup> als auch die Ergebnisse der bisherigen Arbeiten zu diesem Thema berücksichtigt. Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) stellte hierbei entscheidende technische Unterstützung bereit, einschließlich einer Übersicht über die wichtigsten bestehenden betriebspraktischen Verfahren im Zusammenhang mit diesen Schiffen.

- **Folgenabschätzung**

Der Vorschlag definiert weder spezifische Sicherheitsnormen oder -verfahren – und dürfte daher keine nennenswerten unmittelbaren Auswirkungen haben – noch alternative Maßnahmen, die ex-ante geprüft werden könnten. Die empfohlenen Sicherheitsziele und funktionalen Anforderungen wurden zusammen mit den Sachverständigen der Mitgliedstaaten und den Interessenträgern auf der Grundlage der bestehenden Verfahren ausgearbeitet. Zum jetzigen Zeitpunkt werden sie den Mitgliedstaaten als Anregung und Orientierung vorgelegt, um zu zeigen, dass ein einheitlicherer Sicherheitsansatz für Fahrgastschiffe möglich ist. Eine verbindliche Anwendung ist nicht vorgesehen.

Dem Vorschlag liegt eine Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen bei, in der die einschlägigen bestehenden Verfahren erläutert werden und über die Beiträge der Interessenträger berichtet wird. Sollte die Kommission künftig beschließen, Folgemaßnahmen zu dieser Initiative zu ergreifen und spezifische Sicherheitsnormen oder -verfahren auszuarbeiten, wird eine Folgenabschätzung durchgeführt.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Diese Initiative stützt sich auf den sogenannten leistungsorientierten Normenrahmen, der im Fitness-Check (REFIT) als einziger verhältnismäßiger Regelungsansatz mit Zusatznutzen auf EU-Ebene erkannt wurde. Sollten die Mitgliedstaaten beschließen, sich an den gemeinsamen Sicherheitszielen und funktionalen Anforderungen auf EU-Ebene für diese Art von Schiffen zu orientieren, wäre dies ein deutliches Signal zum Potenzial des Binnenmarkts, auf dem weiter aufgebaut werden könnte.

Angesichts der Tatsache, dass die Initiative zum jetzigen Zeitpunkt nicht auf die Festlegung spezifischer Sicherheitsnormen oder -verfahren abzielt und ihre Einführung allein dem Beschluss der Mitgliedstaaten überlassen bleibt, dürfte sie keine unmittelbaren, quantifizierbaren Einsparungen und Vorteile mit sich bringen. Auswirkungen dieser Art würden quantifiziert, wenn die Initiative aufgegriffen und weiterentwickelt wird.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte.

---

<sup>6</sup> SWD(2015) 197.

<sup>7</sup> Tractebel, 2015. Support Study for the Fitness Check (FC) – Evaluation of Passenger Ship Safety Legislation (veröffentlicht im EU Bookshop: <https://publications.europa.eu/en/web/general-publications/publications>)

#### 4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

#### 5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Es sind keine Berichterstattungsmodalitäten vorgesehen.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Erläuternde Dokumente sind für diese Art von Initiative nicht erforderlich.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Was den Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Sicherheitsziele und funktionalen Anforderungen (Leitfaden für kleine Fahrgastschiffe) angeht, sollen alle kleinen Fahrgastschiffe unter 24 m Länge erfasst werden, unabhängig davon, aus welchem Werkstoff sie gebaut sind. Der Leitfaden für kleine Fahrgastschiffe wurde von bestehenden leistungsbasierten Regelungsansätzen inspiriert; er beruht auf den ersten beiden Ebenen des zielbasierten Normenmodells der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation und den Erfahrungen mit dessen Anwendung.

Die Struktur des vorgeschlagenen Leitfadens für kleine Fahrgastschiffe folgt den Sicherheitskategorien und -unterkategorien in bestehenden Seerechtsübereinkommen und -kodizes, d. h. Sicherheitskategorie (Kapitel) und Sicherheitsunterkategorie (Regel), einschließlich a) funktionale Anforderung, b) Gefahrenart sowie c) Leistungsanforderung.

Die Erfahrung lehrt, dass der Zusatznutzen der Festlegung einer separaten Ebene von Zielen für jede einzelne spezifische funktionale Anforderung vergleichsweise gering ist. Dementsprechend wurden die Ziele und die funktionalen Anforderungen im Leitfaden für kleine Fahrgastschiffe zusammengefasst. Dennoch wurde auf der Grundlage von Rückmeldungen der Sachverständigen eine Reihe allgemeiner Ziele für den Leitfaden als Ganzes (und nicht jede einzelne Anforderung) formuliert.

Die funktionalen Anforderungen wurden aus den vorhandenen Quellen und Erfahrungen auf internationaler und nationaler Ebene – u. a. SOLAS-Übereinkommen von 1974, derzeitige Arbeiten im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation, nationale Rechtsvorschriften Schwedens sowie Regeln des ANEP 77 – abgeleitet bzw. von diesen inspiriert. Soweit verfügbar, wurden für die Gefahrenarten und die entsprechenden Leistungsanforderungen dieselben Quellen verwendet. Der Wortlaut der funktionalen Anforderungen wurde zusammen mit den Sachverständigen verbessert, wie dies in der beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen ausführlich dargelegt wird. Im Falle divergierender Standpunkte erhielt die von der Mehrheit der Sachverständigen unterstützte Lösung den Vorzug.

Der Leitfaden für kleine Fahrgastschiffe wurde sorgfältig formuliert, um möglichst weitgehend qualitative Formulierungen und spezifische technische Lösungen zu vermeiden, damit Unklarheiten vermieden und Innovationen nicht behindert werden.



Vorschlag für eine

## EMPFEHLUNG DES RATES

### zu den Sicherheitszielen und funktionalen Anforderungen für Fahrgastschiffe unter 24 m Länge

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 292 und Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie (EU) 2017/2108 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>8</sup> vom 15. November 2017 wurden Fahrgastschiffe unter 24 m Länge („kleine Fahrgastschiffe“) aus Stahl oder einem gleichwertigen Werkstoff im Einklang mit den Empfehlungen des Fitness-Checks (Eignungsprüfung) der Rechtsvorschriften über die Sicherheit von Fahrgastschiffen<sup>9</sup> im Rahmen des REFIT-Programms (Programm zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung) vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>10</sup> ausgenommen. Die betreffenden Änderungen gelten ab dem 21. Dezember 2019.
- (2) Dem Fitness-Check zufolge hat es sich als schwierig erwiesen, die verbindlichen Anforderungen der Richtlinie 2009/45/EG, die aus dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See („SOLAS-Übereinkommen von 1974“) abgeleitet sind, an kleine Fahrgastschiffe anzupassen. Da keine besonderen Sicherheitsbedenken bestehen und die Richtlinie 2009/45/EG keine angemessenen Normen enthält, wurden Schiffe unter 24 m Länge vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen.
- (3) Kleine Fahrgastschiffe werden vornehmlich aus anderen Werkstoffen als Stahl gebaut, weswegen die überwiegende Mehrheit dieser Schiffe bereits nach nationalen Rechtsvorschriften zugelassen war. Die Mitgliedstaaten verfolgen unterschiedliche Regelungsansätze für die Sicherheit kleiner Fahrgastschiffe, woraus sich Divergenzen bei den Sicherheitsvorschriften und -normen ergeben. Solche Divergenzen stellen eine große Herausforderung insbesondere für kleinere Reedereien in der Union dar, die auf den Gebrauchtmärkte für kleine Fahrgastschiffe angewiesen sind. Dies wurde durch die Ergebnisse der offenen Konsultation bestätigt, an der mehrheitlich Klein- und Kleinstunternehmen teilgenommen haben. Die Konsultation hat gezeigt, dass sich ein

<sup>8</sup> Richtlinie (EU) 2017/2108 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 315 vom 30.11.2017, S. 40).

<sup>9</sup> COM(2015) 508.

<sup>10</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).

einheitlicherer Ansatz bei den Sicherheitsvorschriften für kleine Fahrgastschiffe positiv auf das Funktionieren des Binnenmarkts in diesem Segment auswirken könnte.

- (4) Mit der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>11</sup> wurde ein Binnenmarkt für Sportboote geschaffen, indem die Sicherheitsmerkmale für Sportboote in allen Mitgliedstaaten harmonisiert und damit Hindernisse für den Handel mit solchen Booten zwischen den Mitgliedstaaten beseitigt wurden. Dies trifft jedoch nicht für kleine Fahrgastschiffe zu.
- (5) Im Fitness-Check wurde ein Leistungsnormenrahmen als einziger Ansatz empfohlen, der verhältnismäßig sei und einen Zusatznutzen auf Unionsebene erbringe. Ein solcher Ansatz böte einen gewissen Spielraum zur Anpassung an örtliche Gegebenheiten, sofern dies erforderlich ist, und zur Förderung innovativer baulicher Auslegungen, sofern überprüft wird, dass das erforderliche Sicherheitsniveau gewährleistet ist. Dieser Ansatz entspräche eher als ein verbindlicher Regelungsrahmen sowohl der Vielfalt der baulichen Auslegungen, der Werkstoffe und des Betriebs kleiner Fahrgastschiffe als auch der Tatsache, dass die Mitgliedstaaten für diese Schiffe die örtlichen Beschränkungen der Schifffahrt hinsichtlich der Entfernung von der Küsten oder vom Hafen sowie aufgrund der Wetterbedingungen besser beurteilen können.
- (6) Die dieser Empfehlung beigefügten Sicherheitsziele und funktionalen Anforderungen stützen sich auf einen solchen Leistungsnormenrahmen sowie auf die international, auf Unions- und auf nationaler Ebene gesammelten Erfahrungen. Sie wurden gemeinsam mit Sachverständigen und Interessenträgern aus den Mitgliedstaaten erarbeitet und könnten bei Aufgreifen und Weiterentwicklung durch die Mitgliedstaaten eine Orientierung für Fahrgäste solcher in Gewässern der Union in der Inlandfahrt eingesetzten Fahrgastschiffe sein. Sie könnten zudem den Herstellern und Betreibern in der Union den Zugang zum Binnenmarkt als Ganzes erleichtern.
- (7) Die vorliegende Empfehlung enthält Sicherheitsziele und funktionale Anforderungen, die besser an kleine Fahrgastschiffe angepasst sind. Die Mitgliedstaaten sollten daher aufgefordert werden, sich an den dieser Empfehlung beigefügten Sicherheitszielen und funktionalen Anforderungen zu orientieren, um bei den Sicherheitsvorschriften für kleine Fahrgastschiffe zu einem einheitlicheren Ansatz zu gelangen —

HAT FOLGENDE EMPFEHLUNG ABGEGEBEN:1. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, in Bezug auf die Sicherheitsvorschriften für in den Gewässern der Union in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe unter 24 m Länge („kleine Fahrgastschiffe“), die weder Sportboote im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 der Richtlinie 2013/53/EU noch Fahrgastschiffe im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 der Richtlinie 2009/45/EG in der durch die Richtlinie (EU) 2017/2108 geänderten, ab dem 21. Dezember 2019 geltenden Fassung sind, den Weg zu einem einheitlicheren Ansatz zu ebnen.

2. Zu diesem Zweck wird den Mitgliedstaaten empfohlen, ab dem 21. Dezember 2019
  - (a) sich an den dieser Empfehlung beigefügten Sicherheitszielen und funktionalen Anforderungen für kleine Fahrgastschiffe zu orientieren, wo dies relevant ist;

---

<sup>11</sup> Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90).

- (b) die Weiterentwicklung der in Buchstabe a genannten Ziele und Anforderungen innerhalb des Leistungsnormenrahmens zu unterstützen, einschließlich der Ermittlung und Bewertung alternativer Formen ihrer Überprüfung und Einhaltung;
  - (c) die Beteiligung der Interessenträger an diesem Prozess zu fördern.
3. Diese Empfehlung lässt das Recht der Mitgliedstaaten, Sicherheitsvorschriften für die unter Nummer 1 genannten kleinen Fahrgastschiffe zu erlassen, unberührt.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*