



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 1.6.2023  
SWD(2023) 146 final

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**  
**BERICHT ÜBER DIE FOLGENABSCHÄTZUNG (ZUSAMMENFASSUNG)**

*Begleitunterlage zum*

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates**

**zur Änderung der Richtlinie 2009/18/EG zur Festlegung der Grundsätze für die  
Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr**

{COM(2023) 270 final} - {SEC(2023) 201 final} - {SWD(2023) 145 final}

<b>Zusammenfassung</b>
Folgenabschätzung zum Vorschlag für eine Überarbeitung der Richtlinie 2009/18/EG zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr
<b>A. Handlungsbedarf</b>
<b>Worin besteht das Problem und warum muss ihm auf EU-Ebene begegnet werden?</b>
<p>In der Richtlinie 2009/18/EG ist der EU-Rechtsrahmen für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr festgelegt. Durch die Richtlinie werden die Grundsätze des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen und der einschlägige Code der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) in EU-Recht übernommen. Hauptziel der Richtlinie ist die Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr durch die Harmonisierung der technischen Untersuchungen und durch die Erkenntnisse, die nach Unfällen auf See gewonnenen werden.</p> <p>Die Richtlinie wurde 2018 (neben anderen EU-Rechtsvorschriften) einer Ex-post-Bewertung und einer Eignungsprüfung unterzogen. Bestimmte Aspekte wurde als problematisch eingestuft. (1) Die derzeitige Fassung der Richtlinie sieht keine Untersuchung von Unfällen vor, an denen Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 Metern beteiligt sind. (2) Unklare Definitionen, vage Formulierungen sowie mangelnde Präzision in einigen Bestimmungen des Textes führen zu Verwirrung. (3) Entwicklungen im einschlägigen internationalen Regelungsumfeld. (4) Einige Unfälle werden nicht gemeldet oder werden nicht untersucht, weil die Untersuchungsstellen nicht über geeignete Ressourcen und entsprechendes Fachwissen verfügen. (5) Neue Entwicklungen und/oder Technologien, die sich aus der Ökologisierung des Seeverkehrs oder der autonomen Schifffahrt ergeben, bringen zwangsläufig neue Herausforderungen für Untersuchungsstellen mit sich.</p> <p>Wird die EU nicht tätig, werden die Untersuchungsstellen in der EU unkoordiniert und nicht harmonisiert arbeiten.</p>
<b>Was soll erreicht werden?</b>
Mit dieser Initiative soll das hohe Niveau der Sicherheit im Seeverkehr und des Schutzes der Meeresumwelt in der gesamten Union sichergestellt und verbessert werden.
<b>Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene (Subsidiarität)?</b>
Die Schifffahrt als internationaler Wirtschaftszweig findet in internationalen und EU-Gewässern statt, wird sowohl auf globaler als auch auf regionaler und nationaler Ebene reguliert und hat naturgemäß eine stark grenzüberschreitende Dimension.
<b>B. Lösungen</b>
<b>Worin bestehen die Optionen zur Verwirklichung der Ziele? Wird eine dieser Optionen bevorzugt? Falls nicht, warum nicht?</b>
Es wurden drei politische Optionen (PO) entwickelt. Die bevorzugte PO ist die PO C. Bei dieser Option fallen bestimmte Arten von Unfällen, an denen kleinere Fischereifahrzeuge (weniger als 15 Meter Länge) beteiligt sind, teilweise in den Anwendungsbereich der Richtlinie. Sie ermöglicht der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) eine verstärkte operative Unterstützung für Untersuchungsstellen. Sie passt die Richtlinie an die aktuellsten IMO-Bestimmungen an und schreibt außerdem vor, dass Untersuchungsstellen über ein zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem verfügen müssen.
<b>Welche Standpunkte vertreten die verschiedenen Interessenträger? Wer unterstützt welche Option?</b>
Die bevorzugte Option (PO C) wird von der Fischereiindustrie unterstützt, da Unfälle mit größeren Fischereifahrzeugen bereits in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen. Bei den Untersuchungsstellen gibt es unterschiedliche Meinungen darüber, ob der Anwendungsbereich auf kleinere Fischereifahrzeuge ausgeweitet werden sollte. PO C sieht jedoch nicht vor, dass alle sehr schweren Unfälle auf See mit Beteiligung kleinerer Fischereifahrzeuge untersucht werden müssen, sondern dass die Untersuchungsstellen eine vorläufige Beurteilung durchführen, um zu entscheiden, ob eine Sicherheitsuntersuchung durchgeführt werden soll.

<b>C. Auswirkungen der bevorzugten Option</b>
<b>Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?</b>
Die <b>gesellschaftlichen Auswirkungen</b> werden hauptsächlich im Hinblick auf die Auswirkungen der politischen Optionen auf die Sicherheit des Seeverkehrs (in Bezug auf gerettete Menschenleben und vermiedene Verletzungen, Arbeitsbedingungen und Umweltschutz im Zeitraum von 2025-2050) beurteilt. Es wird erwartet, dass durch die Anwendung der PO C 28 bis 48 Menschenleben gerettet und 219 bis 379 Verletzungen vermieden werden können. Dies liegt hauptsächlich an der Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf sehr schwere Unfälle, an denen Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 Metern beteiligt sind. Die Reduktion der externen Kosten wird auf 132,6 bis 229,28 Mio. EUR geschätzt, da ein Verlust von 101 bis 176 Tonnen Bunkeröl auf See verhindert wird. Darüber hinaus werden die Kosteneinsparungen <b>für Schiffseigner/-betreiber aufgrund der indirekten Auswirkungen</b> auf 5,68 bis 9,41 Mio. EUR geschätzt. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass durch die indirekten Auswirkungen der Richtlinie auf die Sicherheit sowie durch die Sicherheitsempfehlungen und ihre Folgemaßnahmen große Unsicherheiten in Bezug auf die Schätzungen bestehen.
<b>Welche Kosten entstehen bei der bevorzugten Option bzw. den wesentlichen Optionen?</b>
Die meisten zusätzlichen Kosten fallen durch die höhere Anzahl an Untersuchungen bei den <b>Untersuchungsstellen</b> an, da PO C eine höhere Arbeitsbelastung bedingt. Insgesamt werden die Kosten auf 11,97 bis 141,53 Mio. EUR geschätzt. Darüber hinaus wird die verstärkte Unterstützung der Untersuchungsstellen durch die EMSA auf 31,88 Mio. EUR geschätzt. Die Durchsetzungskosten für die <b>Branche (Schiffseigner/-betreiber)</b> werden auf 0,29 bis 0,7 Mio. EUR geschätzt. Die Kostenauswirkungen für die Verbraucher haben sich als nicht quantifizierbar erwiesen, dürften aber vernachlässigbar sein.
<b>Welche Auswirkungen hat die Initiative auf KMU und Wettbewerbsfähigkeit?</b>
Die in PO C vorgeschlagene Ausweitung der Richtlinie auf sehr schwere Unfälle auf See, an denen Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 Metern beteiligt sind, ist für KMU „erheblich“. Die Durchsetzungskosten für die Branche, hauptsächlich KMU, werden auf 0,29 bis 0,7 Mio. EUR geschätzt. Gleichzeitig wird der Nutzen der Ausweitung des Anwendungsbereichs auf 5,68 bis 9,41 Mio. EUR geschätzt, da vermieden werden kann, dass 18-31 Schiffe sinken.
<b>Hat die Initiative nennenswerte Auswirkungen auf die nationalen Haushalte und Behörden?</b>
Die Kosten für Untersuchungsstellen werden auf 11,97 bis 141,53 Mio. EUR geschätzt.
<b>Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben?</b>
Da in der gesamten Union dasselbe hohe Sicherheitsniveau beibehalten wird, ergeben sich positive Auswirkungen auf den Binnenmarkt und die Wettbewerbsfähigkeit.
<b>Verhältnismäßigkeit</b>
Die Option geht nicht über das zum Erreichen der allgemeinen politischen Ziele erforderliche Maß hinaus.
<b>D. Folgemaßnahmen</b>
<b>Wann wird die Maßnahme überprüft?</b>
Die Strategie wird nach Ablauf eines angemessenen Zeitraums nach der Annahme des Vorschlags überprüft, damit genügend Zeit bleibt, in der die Maßnahmen Wirkung entfalten und die Auswirkungen zum Tragen kommen können. Die Kommission/EMSA werden die von der EMSA verwaltete Datenbank zu Unfällen weiterhin überwachen, um zu überprüfen, ob Untersuchungen zeitnah und wirksam durchgeführt und Berichte hochgeladen werden. Die EMSA wird weiterhin Besuche bei Untersuchungsstellen durchführen und hierüber Querschnittsanalysen anstellen.