



Rat der
Europäischen Union

143638/EU XXVII. GP
Eingelangt am 06/06/23

Brüssel, den 1. Juni 2023
(OR. en)

10115/23

Interinstitutionelles Dossier:
2023/0164 (COD)

TRANS 218
MAR 78
IA 130
CODEC 1013
OMI 46
PECHE 228

VORSCHLAG

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	1. Juni 2023
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2023) 270 final
Betr.:	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

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2023) 270 final.

Anl.: COM(2023) 270 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 1.6.2023
COM(2023) 270 final

2023/0164 (COD)

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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEC(2023) 201 final} - {SWD(2023) 145 final} - {SWD(2023) 146 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Dieser Vorschlag betrifft eine Änderung der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹.

Die Richtlinie 2009/18/EG (im Folgenden „Richtlinie“) sieht ein System von Sicherheitsuntersuchungen vor, um Lehren aus Seeunfällen zu ziehen und deren Wiederholung zu verhindern. Seeunfälle, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, werden untersucht, um die Sicherheit im Seeverkehr zu verbessern und die Meeresumwelt zu schützen.

Im Rahmen ihres Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) und ihrer Agenda für bessere Rechtsetzung führte die Kommission 2018 eine Ex-post-Evaluierung² und eine Eignungsprüfung der Rechtsvorschriften über den Seeverkehr³ durch. Dabei gelangte sie zu dem Schluss, dass die Richtlinie zwar ihre Ziele weitgehend erreicht und einen EU-Mehrwert erbracht hat, dass jedoch eine Aktualisierung und einige Verbesserungen erforderlich sind. Das allgemeine Ziel der Überarbeitung der Richtlinie besteht darin, die Sicherheit im Seeverkehr und den Schutz der Meeresumwelt zu verbessern. Der derzeitige EU-Rechtsrahmen sollte aktualisiert werden, um i) die EU-Vorschriften dort, wo sie notwendig und verhältnismäßig sind, beizubehalten, ii) die ordnungsgemäße Anwendung der Vorschriften sicherzustellen und iii) etwaige Überschneidungen der verschiedenen Anforderungen und Unstimmigkeiten zwischen den einschlägigen Rechtsvorschriften zu beseitigen. Als übergeordnetes Ziel soll ein klarer, unkomplizierter und aktueller Rechtsrahmen geschaffen werden, der das allgemeine Sicherheitsniveau erhöht.

Für Schiffe, die auf Auslandsfahrten eingesetzt werden, einschließlich Fahrten zwischen Mitgliedstaaten, gelten internationale Übereinkommen und bestimmte EU-Vorschriften. Die Verpflichtung zur Untersuchung von Unfällen oder Vorkommnissen auf See geht auf das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen⁴ (UNCLOS) zurück, das dem Flaggenstaat die Verpflichtung auferlegt, eine Untersuchung durchzuführen.

Anschließend entwickelte die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) den Unfalluntersuchungscode⁵. Der Code schreibt vor, dass eine Sicherheitsuntersuchung bei Unfällen durchgeführt werden muss, bei denen es sich um den vollständigen Verlust des Schiffes oder einen Tod oder eine schwere Schädigung der Umwelt handelt. Er empfiehlt ferner, dass der Flaggenstaat eines beteiligten Schiffes Untersuchungen zu anderen Unfällen und Vorkommnissen auf See durchführt, wenn davon auszugehen ist, dass dies Informationen liefern würde, die zur Verhütung künftiger Unfälle genutzt werden könnten.

¹ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114.

² SWD(2018) 232 final.

³ SWD(2018) 228 final.

⁴ https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm

⁵ Code of International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation of a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code) (Code über internationale Normen und empfohlene Verfahrensweisen für die Sicherheitsuntersuchung eines Seeunfalls oder eines Vorkommnisses auf See (Unfalluntersuchungscode)).

Die Maßnahmen der EU im Bereich der Seeverkehrssicherheit ergänzen den internationalen Rahmen und setzen ihn um. Durch die Umsetzung der IMO-Vorschriften in EU-Recht können diese Bestimmungen vor den Europäischen Gerichtshof gebracht werden, um ihre einheitliche Durchsetzung in der gesamten EU zu gewährleisten.

Die Richtlinie geht über den IMO-Unfalluntersuchungscode hinaus, indem sie die Mitgliedstaaten verpflichtet, unabhängige Unfalluntersuchungsstellen einzurichten und in ihren nationalen Rechtsvorschriften vorzuschreiben, dass diese unabhängigen Untersuchungsstellen über Unfälle und Vorkommnisse auf See unterrichtet werden⁶. Die unabhängigen Untersuchungsstellen sollten Unfälle je nach Schweregrad untersuchen. Die Untersuchung „sehr schwerer Unfälle auf See“⁷ ist obligatorisch. Die unter die Richtlinie fallenden Arten von Schiffen sind insofern weiter gefasst als im IMO-Text, als Fischereifahrzeuge mit einer Länge von 15 Metern und mehr sowie unter bestimmten Umständen auch Sportboote und Vergnügungsschiffe eingeschlossen sind. Die Richtlinie sieht ferner vor, dass bei der Durchführung von Untersuchungen eine gemeinsame Methodik angewandt wird, und legt die Bedingungen für die Durchführung paralleler/gemeinsamer Untersuchungen fest. Gemäß der Richtlinie müssen Unfalluntersuchungsstellen Berichte über durchgeführte Untersuchungen (Untersuchungsberichte) veröffentlichen. Sie sollten der Kommission auch Unfälle und Vorkommnisse auf See über eine Datenbank (Europäische Informationsplattform für Unfälle auf See – EMCIP) melden, die zu diesem Zweck von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs⁸ (EMSA) eingerichtet und gepflegt wird.

Im Rahmen der REFIT-Eignungsprüfung der Rechtsvorschriften über den Seeverkehr im Jahr 2018 wurde hervorgehoben, dass die Kohärenz des Rechtsrahmens in allen Mitgliedstaaten und die wirksame Durchsetzung internationaler Verpflichtungen in einheitlicher und harmonisierter Form sichergestellt werden müssen. Mängel der derzeitigen Richtlinie und ihrer Umsetzung durch die Mitgliedstaaten aufgrund von Herausforderungen in Bezug auf Ressourcen, Personal und Fachwissen wurden weithin als problematisch gemeldet.

Neben der Notwendigkeit, die Richtlinie zu aktualisieren, um den rechtlichen, ökologischen und technologischen Veränderungen seit ihrer Annahme Rechnung zu tragen, ist es auch erforderlich, die bei ihrer Umsetzung gewonnenen Erkenntnisse zu berücksichtigen. In der Ex-post-Bewertung wurden zudem die Nichtanwendbarkeit des Besitzstands im Bereich der Seeverkehrssicherheit auf eine bestimmte Kategorie von in EU-Gewässern verkehrenden Schiffen (Fischereifahrzeuge) sowie die erheblichen Sicherheitsbedenken in Bezug auf diese Art von Schiffen angesprochen.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Ex-post-Bewertung und der Eignungsprüfung der Rechtsvorschriften über den Seeverkehr und mit dem allgemeinen Ziel, die Sicherheit und den Umweltschutz zu verbessern und gleichzeitig den EU-Rechtsrahmen zu vereinfachen und die Mitgliedstaaten bei der Wahrnehmung ihrer internationalen und EU-Regulierungsaufgaben zu unterstützen, wurde ein Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2009/18/EG ausgearbeitet. Die spezifischen Ziele der Überarbeitung sind:

⁶ Diese Verpflichtung gilt für Unfälle und Vorkommnisse, an denen Schiffe beteiligt sind, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, oder die sich im Küstenmeer und den inneren Gewässern der Mitgliedstaaten ereignen oder die sonstige begründete Interessen der Mitgliedstaaten berühren. Das Küstenmeer bezeichnet einen Gürtel der Küstengewässer, der höchstens 12 Seemeilen (22 km) von der Basislinie (in der Regel die mittlere Niedrigwasserlinie) eines Küstenstaates entfernt ist. Innere Gewässer bezeichnet die Gewässer auf der landwärtigen Seite der Basislinie der Hoheitsgewässer eines Landes. Innere Gewässer können Flüsse, Kanäle und Häfen umfassen (Artikel 6 der Richtlinie 2009/18/EG).

⁷ Im Sinne des IMO-Unfalluntersuchungscode gemäß Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b der Richtlinie 2009/18/EG.

⁸ www.emsa.europa.eu

- Schutz der Fischereifahrzeuge, ihrer Besatzung und der Umwelt; kleinere Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 Metern fallen nicht in den derzeitigen Anwendungsbereich der Richtlinie, was bedeutet, dass Unfälle mit Todesopfern und Schiffsverlusten in der EU nicht systematisch und einheitlich untersucht werden;
- Präzisierung der Begriffsbestimmungen und des Rechtstextes, damit die Unfalluntersuchungsstellen der Mitgliedstaaten alle Unfälle untersuchen, die zeitnah und einheitlich untersucht werden müssen;
- Befähigung der Unfalluntersuchungsstellen, Unfalluntersuchungen zeitnah, sachkundig und unabhängig durchzuführen (und darüber Bericht zu erstatten), auch in Bezug auf erneuerbare und CO₂-arme Kraftstoffe und Technologien;
- Aktualisierung einer Reihe von Begriffsbestimmungen und Bezugnahmen auf einschlägige EU-Rechtsvorschriften und IMO-Verordnungen, um Klarheit und Kohärenz zu gewährleisten.

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

Der Vorschlag steht voll und ganz im Einklang mit der Richtlinie 2009/16/EG⁹ über die Hafenstaatkontrolle und der Richtlinie 2009/21/EG¹⁰ über die Flaggenstaatspflichten. Die drei Richtlinien, die alle gleichzeitig geändert werden, müssen aufeinander abgestimmt sein, und jede vorgeschlagene Änderung einer Richtlinie muss den beiden anderen Richtlinien und dem allgemeinen internationalen Regelungsumfeld Rechnung tragen. Die aus den Sicherheitsuntersuchungen gewonnenen Erkenntnisse und die sich daraus ergebenden Sicherheitsempfehlungen können den Flaggenstaaten und den anerkannten Organisationen, die in deren Namen handeln, dabei helfen, das Sicherheitsprofil der Schiffe in ihrem Zuständigkeitsbereich zu verbessern.

- **Kohärenz mit anderen Politikbereichen der EU**

Der Vorschlag ist Teil des REFIT-Programms der Kommission und dient der Umsetzung ihrer Agenda für bessere Rechtsetzung, indem er sicherstellt, dass die bestehenden Rechtsvorschriften einfach und klar sind, keinen unnötigen Aufwand verursachen und mit den sich weiterentwickelnden politischen, gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen Schritt halten. Dieser Vorschlag für eine Änderung sowie die Vorschläge für die anderen Richtlinien über die Sicherheit im Seeverkehr sind ebenfalls Teil des umfassenderen Besitzstands im Bereich der Seeverkehrssicherheit, der Elemente wie das Überwachungs- und Informationssystem der EU für den Schiffsverkehr (SafeSeaNet)¹¹, die EMSA-Gründungsverordnung¹², die Richtlinie über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen¹³, die EU-

⁹ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

¹⁰ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 132.

¹¹ Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr (Abl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

¹² ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

¹³ ABl. L 34 vom 9.2.1998, S. 1.

Rechtsvorschriften über anerkannte Organisationen¹⁴, die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie¹⁵ und andere EU-Umweltvorschriften¹⁶ umfasst und zu diesem gehört.

Dieser Vorschlag steht im Einklang mit dem EU-Ziel der Klimaneutralität bis 2050 gemäß Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2021/1119¹⁷ des Europäischen Parlaments und des Rates, die den EU-Rahmen für die Erreichung der Klimaneutralität festlegt, und leistet einen Beitrag dazu.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage der Änderungsrichtlinie ist Artikel 100 Absatz 2 AEUV, der Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und spezifische Bestimmungen für den Seeverkehr vorsieht.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Da internationale Instrumente zur Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr gemäß Artikel 3 Absatz 2 AEUV in die ausschließliche Zuständigkeit der EU fallen, gilt das Subsidiaritätsprinzip weder für diese Instrumente noch für EU-Vorschriften zur Durchführung dieser Abkommen. Selbst wenn dies nicht der Fall wäre, wären die einzelnen Mitgliedstaaten nicht in der Lage, alle festgestellten Probleme zu lösen und wenn sie dies täten, würde dies zu einer Zersplitterung der Rechtsvorschriften und zu einer möglichen Verzerrung des Binnenmarkts führen. Um einen derart fragmentierten Rechtsrahmen zu vermeiden, muss die EU tätig werden.

Alle Mitgliedstaaten sind von der Richtlinie als Flaggenstaaten, Küstenstaaten oder Staaten mit begründetem Interesse betroffen.

• Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag wurde ausgearbeitet, um mit den jüngsten internationalen Entwicklungen Schritt zu halten und den Ergebnissen der oben genannten REFIT-Maßnahmen Rechnung zu tragen. Die Kommission hat außerdem eine Folgenabschätzung durchgeführt, um alternative Maßnahmen zur Erreichung derselben Ziele zu ermitteln und zu bewerten.

Ziel der vorgeschlagenen Änderung ist die Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr. Dies soll erreicht werden, indem Opfer untersucht und Lehren daraus gezogen werden, um ähnliche Unfälle in Zukunft zu verhindern. Die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf bestimmte Arten von Unfällen, an denen kleinere Fischereifahrzeuge beteiligt sind, wird als verhältnismäßig erachtet. Die zusätzlichen Kosten, die für Unfalluntersuchungsstellen für die Untersuchung sehr schwerer Unfälle auf See mit Fischereifahrzeugen mit einer Länge von weniger als 15 Metern anfallen, scheinen sich insbesondere im Vergleich zu den potenziellen Sicherheitsverbesserungen in Grenzen zu halten. Die Änderung wird sicherstellen, dass das derzeitige hohe Sicherheitsniveau nicht beeinträchtigt wird, und die Sicherheit im Fischereisektor verbessern.

¹⁴ Verordnung (EG) Nr. 391/2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11) und Richtlinie 2009/15/EG über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47).

¹⁵ ABl. L 164 vom 25.6.2008, S. 19.

¹⁶ Wie die Richtlinie 92/43/EWG (die „Habitat-Richtlinie“), die Richtlinie 2009/147/EG (die „Vogelschutzrichtlinie der EU“), die Richtlinie (EU) 2019/904 (Einwegkunststoffrichtlinie).

¹⁷ ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1.

- **Wahl des Instruments**

Da an der Richtlinie 2009/18/EG nur mehrere Änderungen vorgenommen werden müssen, ist eine Änderungsrichtlinie das am besten geeignete Rechtsinstrument.

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

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

Die Eignungsprüfung ergab, dass die Hauptziele der Richtlinie insgesamt erreicht werden und nach wie vor von großer Relevanz sind. Ohne die Richtlinie über die Untersuchung von Unfällen ist es unwahrscheinlich, dass die 16 seit 2009 eingerichteten Unfalluntersuchungsstellen eingerichtet worden wären. Wenn überhaupt führten vor 2009 die meisten Staaten in erster Linie strafrechtliche Ermittlungen durch. Die Schaffung von Unfalluntersuchungsstellen hat die Untersuchung von Unfällen aus Sicherheitsgründen beschleunigt, wobei der Schwerpunkt auf der Unabhängigkeit und der Entwicklung von Sicherheitsempfehlungen für die Unfallverhütung liegt. Darüber hinaus kam die Bewertung zu dem Schluss, dass die Richtlinie einen einheitlichen Rahmen für die Untersuchung von Seeunfällen bietet und somit gewährleistet, dass die Untersuchung von Unfällen in der gesamten EU einheitlich und harmonisiert durchgeführt wird.

Der verbindliche Charakter der Richtlinie hat zu einer harmonisierten Meldung von Unfällen und Störungen geführt, da eine Reihe von Standardanforderungen erfüllt werden müssen. Die allgemeine Schlussfolgerung der Bewertung auf der Grundlage der Einschätzung von Relevanz, Wirksamkeit, Effizienz, Kohärenz und des EU-Mehrwerts lautete, dass die Richtlinie die Erwartungen weitgehend erfüllt und EU-weit Vorteile mit sich bringt.

Allerdings wurden Mängel des derzeitigen politischen Rahmens, die auf Herausforderungen in Bezug auf Ressourcen, Personal und Fachwissen zurückzuführen sind, weiterhin als problematisch gemeldet.

- **Konsultation der Interessenträger**

Zu den wichtigsten Konsultationstätigkeiten gehörten:

- Drei Runden von Interviews mit Vertretern wichtiger Interessenträger auf EU-Ebene, die von dem für die externe Unterstützungsstudie zuständigen Berater organisiert wurden und von Februar 2021 bis November 2021 zeitweise stattfanden, um spezifische Informationen zu sammeln, insbesondere zur Unterstützung und Verfeinerung der allgemeinen Problemstellung und möglicher politischer Optionen.
- Eine gezielte Umfrage der Interessenträger, die von Juni bis November 2021 von dem für die externe Unterstützungsstudie zuständigen Berater durchgeführt wurde, um spezifische Informationen zu sammeln, insbesondere um die Problemdefinition, die Ausgangssituation und, soweit möglich, die Bewertung der Auswirkungen möglicher politischer Maßnahmen zu verfeinern.
- Zusätzliche Konsultationstätigkeiten, die von der GD MOVE und dem für die externe Unterstützungsstudie zuständigen Berater organisiert wurden, um Meinungen der Mitgliedstaaten und wichtiger Interessenträger zu den verschiedenen politischen Maßnahmen einzuholen und die neuen und endgültigen Ergebnisse der unterstützenden Studie für die Folgenabschätzung zur Quantifizierung der Auswirkungen zu validieren. Diese Tätigkeiten fanden während der Sitzungen des Ausschusses für den sektoralen sozialen Dialog der EU für

den Seeverkehr (16. April 2021, 23. September 2021 und 16. Dezember 2021), des Ausschusses für den sektoralen sozialen Dialog der EU für die Seefischerei (29. Januar 2021, 8. März 2021 und 16. November 2021), des Ausschusses für den sektoralen sozialen Dialog der EU für Häfen (19. November 2021), der Sitzungen des Rahmens für die Ständige Zusammenarbeit der Unfalluntersuchungsstellen (10. März 2021, 18. Juni 2021, 29. August 2021, 22. September 2021 und 7. Oktober 2021), einer informellen Sitzung der für Seeverkehr zuständigen Direktoren der EU und des EWR (30. November 2021) und des EU-Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (17. Mai 2021 und 11. November 2021) statt. Ein abschließender Validierungsworkshop zur Validierung der Schlussfolgerungen der unterstützenden Studie, an dem Vertreter der Mitgliedstaaten und der Industrie teilnahmen, wurde ebenfalls veranstaltet (20. Januar 2022).

- Angesichts des hochtechnischen Charakters des Dossiers wurde keine öffentliche Konsultation durchgeführt. Der breiten Öffentlichkeit wurde jedoch die Möglichkeit geboten, sich zu dieser Initiative zu äußern, und zwar über eine Bekanntmachung auf der Website der GD MOVE und eine spezielle Funktionsmailbox. Ein Beitrag eines Reederverbands zur Unfalluntersuchung ging ein, in dem die Verringerung des Verwaltungsaufwands und die mögliche Unterstützung der Unfalluntersuchungsstelle durch die EMSA begrüßt wurden.

Die von den Interessenträgern eingeholten Informationen waren von entscheidender Bedeutung, um es der Kommission zu ermöglichen, die Gestaltung der politischen Optionen zur Bewertung ihrer wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen zu verfeinern, sie zu vergleichen und zu bestimmen, welche Option geeignet wäre, das Verhältnis von Nutzen/Kosten für die Gesellschaft zu maximieren und einen wirksameren und effizienteren Mechanismus zur Untersuchung von Seeunfällen in der gesamten EU zu gewährleisten. Die Ergebnisse dieser Prozesse ergänzten die Schreibtischforschung, die im Rahmen der externen Unterstützungsstudie durchgeführt wurde.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Diese Überprüfung stützt sich in erster Linie auf die Daten, die bei der Ex-post-Bewertung 2018 und der oben erwähnten Eignungsprüfung des Seeverkehrs erhoben wurden.

Neben den gesammelten Daten und der Konsultation erforderte die Ausarbeitung dieses Vorschlags auch Beiträge von technischen und juristischen Sachverständigen zur konkreten Formulierung technischer Definitionen und zur klaren Abfassung von Rechtstexten. Dieses Fachwissen wurde bei der Kommission, der EMSA und dem Rahmen für die ständige Zusammenarbeit der Unfalluntersuchungsstellen gesammelt. Einzelheiten sind der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen, die dem Vorschlag beigelegt ist.

- **Folgenabschätzung**

Der Vorschlag basiert auf den Ergebnissen einer Folgenabschätzung, die sich auf eine unterstützende Studie stützte, die von einem externen Berater durchgeführt wurde, der über spezifische Kenntnisse in diesem Bereich verfügt.

In der Folgenabschätzung wurden verschiedene politische Optionen für die Überarbeitung der Richtlinie anhand der folgenden Leitprinzipien untersucht:

1. Die Notwendigkeit der Angleichung an internationale Instrumente und der Klarheit in Bezug auf problematische oder mehrdeutige Begriffsbestimmungen

2. Der Umfang der Unterstützung seitens der EMSA für die Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Melde- und Untersuchungspflichten gemäß der Richtlinie und dem Völkerrecht
3. Das Potenzial zur Lösung des spezifischen Problems von Unfällen, an denen kleinere Fischereifahrzeuge beteiligt sind

Diese Konzepte spiegeln sich in den nachstehend beschriebenen Optionen wider.

Option A schlägt mehrere Änderungen der Richtlinie vor, um die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung von Umweltverschmutzung zu verbessern. Bei dieser Option würde der Anwendungsbereich unverändert bleiben, und die Unfalluntersuchungsstellen (nunmehr in „Seesicherheitsuntersuchungsstellen“ im Einklang mit der IMO-Terminologie umbenannt) würden weiterhin über die derzeitige Flexibilität verfügen. In Bezug auf Fischereifahrzeuge wird bei dieser Option eine nicht-regulatorische Maßnahme vorgeschlagen, mit der den Mitgliedstaaten empfohlen wird, über sehr schwere Unfälle auf See Bericht zu erstatten. Diese Option erfordert zusammen mit allen anderen die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems (QMS), um die wirksame Verwaltung der Ressourcen durch jede Untersuchungsbehörde und die Genauigkeit der Berichte über Sicherheitsuntersuchungen zu gewährleisten.

Option B zielt darauf ab, eine stärkere Harmonisierung durch klarere Definitionen mit einer begrenzten zusätzlichen Anforderung für kleinere Fischereifahrzeuge in Einklang zu bringen. In Bezug auf Fischereifahrzeuge würde die Richtlinie dahin gehend geändert, dass die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, alle Todesfälle und Schiffsverluste, an denen Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 Metern beteiligt sind, dem EMCIP zu melden. Die Fragen im Hinblick auf Angleichung und Präzisierung würden durch eine Änderung der Richtlinie gelöst. In Bezug auf die Unterstützung der Untersuchungsbehörden der Mitgliedstaaten bei der Durchführung von (und der Berichterstattung über) Unfalluntersuchungen wird die unterstützende Rolle der EMSA nicht über das derzeit in den geltenden Rechtsvorschriften vorgesehene Maß hinaus erweitert. Der Meldeaufwand für die Untersuchungsbehörden wird etwas verringert, indem das Spektrum der zuständigen Behörden, die an die Datenbank melden können, erweitert wird.

Option C ist die ehrgeizigste Option in Bezug auf höhere Verwaltungs- und Untersuchungsanforderungen für die Untersuchungsbehörden. Bei Fischereifahrzeugen werden die Untersuchungsbehörden durch diese Option verpflichtet, nicht nur über Todesfälle und Schiffsverluste kleinerer Fischereifahrzeuge Bericht zu erstatten, sondern auch zumindest eine vorläufige Bewertung vorzunehmen, um festzustellen, ob Lehren gezogen werden können und ob eine umfassende Untersuchung erforderlich ist. Die Folgenabschätzung kam zu dem Schluss, dass Option C die wirksamste und damit bevorzugte Option ist. Obwohl Option C im Kosten-Nutzen-Vergleich die höchsten Zusatzkosten hat, wird sie die größte Wirkung im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr erzielen.

Diesem Vorschlag ist eine Folgenabschätzung¹⁸ beigelegt, deren Entwurf dem Ausschuss für Regulierungskontrolle (RSB) im April 2022 vorgelegt wurde. Der Ausschuss gab eine befürwortende Stellungnahme ab, und der Bericht über die Folgenabschätzung wurde im Einklang mit den Empfehlungen des Ausschusses überarbeitet. Die Anmerkungen des Ausschusses werden in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen behandelt, die diesem Legislativvorschlag beigelegt ist.

¹⁸ SWD(2023) 145.

- **Anwendung des „One-in-one-out“-Grundsatzes**

Es werden keine zusätzlichen Verwaltungskosten für Unternehmen oder Bürger erwartet.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Die Initiative hat eine REFIT-Dimension in Bezug auf die Angleichung und Vereinfachung der Sicherheitsvorschriften, die Verbesserung des Sicherheitsprofils insbesondere des Segments der kleinen Fischereifahrzeuge und die Unterstützung der Unfalluntersuchungsstellen der Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Melde- und Untersuchungsaufgaben.

Darüber hinaus umfasst die bevorzugte Option Elemente der Vereinfachung, da sie die Effizienz der nationalen Unfalluntersuchungsstellen erhöhen wird, indem Klarheit darüber geschaffen wird, wann sie Untersuchungen durchführen müssen, Unfalluntersuchungsstellen keine vorläufige Bewertung schwerer Unfälle mehr vornehmen müssen und die Unfalluntersuchungsstellen anderen zuständigen Behörden die Möglichkeit übertragen können, Daten in die EMCIP-Datenbank einzugeben. Die Bereitstellung zusätzlicher Unterstützung durch die EMSA für diejenigen Unfalluntersuchungsstellen, die operative Unterstützung beantragen, sollte auch die Qualität und Quantität der durchgeführten Untersuchungen verbessern und ihre Harmonisierung und Standardisierung in der gesamten EU verstärken.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die geschätzten jährlichen Mehrkosten für den EU-Haushalt belaufen sich auf rund 1,88 Mio. EUR pro Jahr im Jahr 2030 und auf 1,93 Mio. EUR pro Jahr im Jahr 2050. Die Auswirkungen des Vorschlags auf den Haushalt werden in dem diesem Vorschlag beigefügten Finanzbogen näher erläutert. Die Auswirkungen des Vorschlags auf den Haushalt sind bereits im Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 enthalten.

Die Auswirkungen auf den Haushalt über den derzeitigen MFR hinaus sind – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – ein indikativer Überblick.

5. WEITERE ANGABEN

- **Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Es wurden angemessene Monitoring- und Berichterstattungsmodalitäten ermittelt. Der EMSA kommt in diesem Prozess eine wichtige Rolle zu, da die Agentur für die Entwicklung und den Betrieb elektronischer Datensysteme für den Seeverkehr zuständig ist.

Die Umsetzung kann durch die Überwachung der EMCIP-Datenbank durch die Kommission und/oder die EMSA überwacht werden, um zu überprüfen, ob die Untersuchungen zeitnah und wirksam durchgeführt werden und ob die Daten über Unfälle oder Vorkommnisse auf See gemäß Anhang II der Richtlinie und die Berichte über Sicherheitsuntersuchungen in die Datenbank hochgeladen werden.

Darüber hinaus führt die EMSA im Rahmen der Unterstützungsfunktion der EMSA für die Kommission Besuche in den Mitgliedstaaten durch, um Einsätze vor Ort zu überprüfen¹⁹. Die Mitgliedstaaten müssen über ein Qualitätsmanagementsystem verfügen, um zu zertifizieren, dass ihre Organisation, ihre Strategien, Verfahren, Ressourcen und Dokumentation zur Erreichung ihrer Ziele geeignet sind. Dies muss zertifiziert und anschließend einer regelmäßigen Prüfung unterzogen werden. Die Untersuchungsbehörden müssen der Kommission/der EMSA die Ergebnisse der von der akkreditierten Stelle durchgeführten jährlichen Audits mitteilen, damit die Untersuchungsbehörde ihre QMS-Zertifizierung behalten kann.

Da der gesamte Zyklus der geplanten Durchführungsbesuche der EMSA fünf Jahre²⁰ dauern soll, wird vorgeschlagen, den Bewertungszyklus der Richtlinie auf zehn Jahre festzulegen.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Erläuternde Dokumente sind nicht erforderlich, da durch den Vorschlag die bestehende Regelung vereinfacht und präzisiert werden soll.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Artikel 1 des Entwurfs der Änderungsrichtlinie bildet seinen Hauptteil und enthält Änderungen an zahlreichen Bestimmungen der Richtlinie 2009/18/EG.

Einhaltung des IMO-Unfalluntersuchungscodes

Eine Reihe von Definitionen und Bezugnahmen wird aktualisiert, um Veränderungen im internationalen Regelungsumfeld Rechnung zu tragen. Insbesondere wird die Bezugnahme auf den IMO-Unfalluntersuchungscode aktualisiert. Ebenso wird eine Reihe von Begriffsbestimmungen in Artikel 3 der Richtlinie, die im Einklang mit den im IMO-Unfalluntersuchungscode enthaltenen Begriffsbestimmungen zu verstehen sind, aktualisiert; die Bezugnahme auf schwere Unfälle, die aus dem IMO-Unfalluntersuchungscode gestrichen wurde, in Artikel 3 Absatz 3 wird gestrichen. An den Rechtsvorschriften im Anschluss an den IMO-Unfalluntersuchungscode werden mehrere weitere Änderungen vorgenommen, insbesondere die Änderung des Titels von „Untersuchungsstelle“ in „Seeunfalluntersuchungsbehörde“.

Die inhaltlichen Änderungen der Richtlinie sind nachstehend aufgeführt.

Zweck und Anwendungsbereich

Unter Nummer 2 wird Artikel 2 Buchstabe d gestrichen und der Anwendungsbereich der Richtlinie wird teilweise auf alle Fischereifahrzeuge ausgeweitet, auch auf Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 Metern.

Definitionen

Unter Nummer 3 wird auch eine Reihe von Begriffsbestimmungen aktualisiert, die problematisch waren oder sich auf veraltete EU-Rechtsvorschriften beziehen. Erstens werden die Bezugnahmen auf „Ro-Ro-Fahrgastschiffe“ und „Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge“ aktualisiert, um Änderungen

¹⁹ Die EMSA führt solche Besuche gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs als Teil ihrer Hauptaufgaben durch, daher sind keine zusätzlichen Kosten zu erwarten.

²⁰ Gemäß der EMSA-Methodik für Kontrollbesuche in den Mitgliedstaaten: <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

der EU-Rechtsvorschriften Rechnung zu tragen. Die Länge eines Fischereifahrzeugs wird gemäß Artikel 2 der Verordnung (EU) 2017/1130 als Gesamtlänge angegeben. Auch das Problem nicht tödlicher Verletzungen, die einige Zeit nach dem Seeereignis, das sie verursacht hat, zum Tod führen, wird behandelt. Um klare Leitlinien bis zu dem Zeitpunkt bereitzustellen, zu dem eine Untersuchung eingeleitet werden sollte, und damit ein harmonisiertes Vorgehen in der gesamten Union zu gewährleisten, wird die Richtlinie geändert, um eine klare Frist (d. h. 30 Tage nach Eintritt des Unfalls, wie bei anderen Verkehrsträgern) aufzunehmen.

Verpflichtung zu Ermittlungen und Ermittlungsbehörden

Nummer 5 enthält Änderungen an der Untersuchungspflicht und sieht vor, dass die Mitgliedstaaten in Bezug auf einen sehr schweren Unfall auf See (Verlust des Schiffes und/oder Tod), an dem ein Fischereifahrzeug mit einer Länge von weniger als 15 Metern beteiligt ist, zumindest eine vorläufige Bewertung durchführen müssen, um festzustellen, ob eine Sicherheitsuntersuchung durchgeführt werden sollte.

Da außerdem der Begriff des schweren Unfalls auf IMO-Ebene abgeschafft worden ist, wird auch die in der Richtlinie vorgeschriebene Verpflichtung zur vorläufigen Beurteilung solcher Unfälle abgeschafft. Schließlich wird die Richtlinie geändert, um Leitlinien für Unfälle bereitzustellen, an denen Schiffe im Hafen beteiligt sind.

Gemäß Nummer 8 müssen die Mitgliedstaaten ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) für ihre Untersuchungsstelle für die Sicherheit auf See einrichten. Diese Maßnahme sollte die Qualität der Unfalluntersuchungen und die Verwaltung der verfügbaren Ressourcen unter Berücksichtigung der Arbeitsbelastung und insbesondere der verfassten Berichte verbessern. Eine ähnliche Verpflichtung besteht in Bezug auf die Verwaltung des Flaggenstaats gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie 2009/21/EG über Flaggenstaatspflichten.

Europäische Datenbank für Unfälle auf See

Nummer 14 betrifft die Berichterstattungspflichten der Mitgliedstaaten in Bezug auf das Europäische Informationsforum für Unfälle auf See (EMCIP). Es gibt zwei Änderungen: Zum einen werden ihre Verpflichtungen in Bezug auf sehr schwere Unfälle auf See, an denen Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 Metern beteiligt sind, festgelegt. Zweitens wird die Richtlinie dahin gehend angepasst, dass alle Unfälle und Vorkommnisse auf See, bei denen es sich nicht um sehr schwere Unfälle auf See handelt, der EMCIP auch von einer ordnungsgemäß benannten zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats als der Untersuchungsstelle für die Sicherheit auf See gemeldet werden können. Derzeit kann nur die Untersuchungsstelle für die Sicherheit auf See an die EMCIP melden, was von einigen Mitgliedstaaten als Ressourcenbelastung angesehen wird. Darüber hinaus sollten die EMSA und die Kommission in der Lage sein, Daten in die EMCIP-Datenbank einzugeben. Dadurch wird es den Untersuchungsbehörden ermöglicht, sich auf ihre Untersuchungsaufgaben zu konzentrieren und der Tatsache Rechnung zu tragen, dass die Untersuchungsbehörden nicht immer Zugang zu dieser Art der Datenverwaltung haben, da die einschlägigen Statistiken von anderen zuständigen Behörden in demselben Mitgliedstaat erhoben, verwendet und verwaltet werden.

Unterstützung und Schulungen durch die EMSA

Unter Nummer 15 werden die Möglichkeiten der EMSA dargelegt, die Untersuchungsbehörden der EU-Mitgliedstaaten bei der besseren Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Rahmen der Richtlinie zu unterstützen. In vielen Unfalluntersuchungsstellen reichen die Ressourcen nicht aus, um

Sachverständige für jede Fachrichtung zu stellen. Auf der Grundlage dieser Bestimmung könnte die EMSA einen Pool von Sachverständigen unterschiedlicher Disziplinen zur Verfügung stellen, die für jede ersuchende Ermittlungsbehörde zur Verfügung stehen könnten. Ebenso können Spezialausrüstungen sehr teuer sein und nur die wenigsten Unfalluntersuchungsstellen verfügen über die Mittel, um diese Ausrüstung vollständig zu besitzen. Daher könnte die EMSA Spezialwerkzeuge und -ausrüstung bereitstellen, die den Untersuchungsbehörden verliehen oder zur Verfügung gestellt werden können. Auf diese Weise kann die Ausrüstung zentral beschafft werden und nicht jede Ermittlungsbehörde muss eigenständig tätig werden. Dies würde unionsweite Skaleneffekte ermöglichen.

Was die Schulungen anbelangt, könnte die EMSA Aufgaben bei der Sensibilisierung für Entwicklungen, der Verbreitung von Informationen und der Organisation von Diskussionen und Schulungen zu Themen wie erneuerbaren und CO₂-armen Kraftstoffen, neuen digitalen Technologien und relevanten Entwicklungen auf IMO-Ebene übernehmen. Darüber hinaus könnte die EMSA spezielle Schulungen zum Einsatz von Ermittlungstechnologien und -ausrüstung sowie zu neuen Technologien im Zusammenhang mit den Entwicklungen im Seeverkehr anbieten.

Änderungsbefugnisse

Gemäß Nummer 17 bezieht sich die Bezugnahme auf den IMO-Unfalluntersuchungscode zwar auf die aktuelle Fassung, unterliegt jedoch der Standardbestimmung zur Wahrung des Schutzniveaus (Regressionsverbot). Dies bedeutet, dass bei Änderungen auf internationaler Ebene die Standards des EU-Instruments zumindest auf dem derzeitigen Niveau gehalten werden.

Überprüfung der Umsetzung und Aufhebung anderer EU-Rechtsvorschriften

Unter Nummer 18 ist vorgesehen, dass die Kommission zehn Jahre nach ihrer Annahme eine Überprüfung der Umsetzung der geänderten Richtlinie vornimmt, wobei die für die Umsetzung erforderliche Zeit und die Tatsache berücksichtigt werden, dass ein Überprüfungszyklus der EMSA für Besuche in den Mitgliedstaaten in der Regel mindestens fünf Jahre in Anspruch nimmt.

Nummer 19 sieht die Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1286/2011 der Kommission vom 9. Dezember 2011 zur Festlegung einer gemeinsamen Methodik für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See vor. Die IMO nahm am 4. Dezember 2013 Richtlinien zur Unterstützung der Untersuchungsbeauftragten bei der Umsetzung des Unfalluntersuchungscodes (Entschließung A.1075(28)) an, die eine detaillierte Methodik für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See enthalten. Die in der Verordnung (EU) Nr. 1286/2011 der Kommission festgelegte gemeinsame Methode ist daher nicht mehr erforderlich.

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

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 Sozialausschusses²¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²³ legt die Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr fest und sieht ein System von Sicherheitsuntersuchungen vor. Seeunfälle, die unter die genannte Richtlinie fallen, müssen von in den Mitgliedstaaten eingerichteten unabhängigen Untersuchungsstellen untersucht werden. Ziel ist es, die Sicherheit im Seeverkehr zu erhöhen und die Meeresumwelt zu schützen, indem aus früheren Unfällen Lehren gezogen werden, damit sich diese künftig nicht wiederholen.
- (2) Seit dem Inkrafttreten der Richtlinie 2009/18/EG hat sich das internationale Regelungsumfeld geändert und die technologische Entwicklung ist vorangeschritten. Diese Änderungen und Entwicklungen sowie die im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2009/18/EG gewonnenen Erfahrungen sollten berücksichtigt werden.
- (3) In der Richtlinie 2009/18/EG wird auf eine Reihe von Rechtstexten der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO) Bezug genommen, die seit dem Inkrafttreten der Richtlinie aufgehoben, geändert oder überarbeitet wurden. So wurde der „IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See“ (IMO-EntschlieÙung A.849(20) vom 27. November 1997) durch die EntschlieÙung

²¹ ABl. C vom , S. .

²² ABl. C vom , S. .

²³ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114.

MSC 255(84) „Code über internationale Normen und empfohlene Verfahrensweisen für die Sicherheitsuntersuchung eines Seeunfalls oder eines Vorkommnisses auf See (Unfalluntersuchungscode)“ vom 16. Mai 2008 in Verbindung mit der EntschlieÙung A.1075(28) „Richtlinien zur Unterstützung der Untersuchungsbeauftragten bei der Umsetzung des Unfalluntersuchungscode (EntschlieÙung MSC.255(84))“ aufgehoben.

- (4) Mit dem IMO-Unfalluntersuchungscode wurden neue Begriffsbestimmungen eingeführt, etwa der Begriff „Seeunfalluntersuchungsbehörde“, während andere Begriffe wie „schwerer Unfall“ gestrichen wurden. Diese Änderungen sollten in der Richtlinie 2009/18/EG berücksichtigt werden.
- (5) In der Richtlinie 2009/18/EG wird auch auf das IMO-Rundschreiben MSC/MEPC 3/3 von 2008 Bezug genommen, das durch das Rundschreiben MSC/MEPC 3/4/rev.1 „Meldungen von Seeunfällen und Vorkommnissen auf See – überarbeitete abgestimmte Meldeverfahren“ vom 18. November 2014 ersetzt wurde.
- (6) Die am 4. Dezember 2013 angenommenen IMO-Richtlinien zur Unterstützung der Untersuchungsbeauftragten bei der Umsetzung des Unfalluntersuchungscode (A.1075(28)) enthalten praktische Empfehlungen für die systematische Untersuchung von Seeunfällen und Vorkommnissen auf See und ermöglichen die Entwicklung einer wirksamen Analyse sowie präventiver Maßnahmen. Diese Richtlinien sollten in der Richtlinie 2009/18/EG berücksichtigt werden.
- (7) Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 m fallen derzeit nicht unter die Richtlinie 2009/18/EG, weshalb die Durchführung von Untersuchungen von Seeunfällen, an denen solche Fischereifahrzeuge beteiligt sind, weder systematisch erfolgt noch harmonisiert ist. Solche Schiffe kentern leichter und Besatzungsmitglieder gehen vergleichsweise häufig über Bord. Zum Schutz dieser Fischereifahrzeuge, ihrer Besatzung und der Umwelt ist daher vorzusehen, dass die Behörden sehr schwere Seeunfälle, an denen Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 m beteiligt sind, vorläufig bewerten, um festzustellen, ob eine Sicherheitsuntersuchung durchzuführen ist oder nicht.
- (8) Einige Begriffsbestimmungen der Richtlinie 2009/18/EG sind nicht eindeutig. Der Begriff „Länge eines Fischereifahrzeugs“ sollte definiert werden, insbesondere im Hinblick auf jene Fälle, in denen das Vorgehen und die Pflichten der Seeunfalluntersuchungsbehörden je nach Länge des Fischereifahrzeugs unterschiedlich sind.
- (9) Der IMO-Unfalluntersuchungscode betrifft ein Ereignis oder eine Ereigniskette, das bzw. die „in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes“ eingetreten ist. Dieses Konzept wird unterschiedlich ausgelegt und sollte geklärt werden. Die Unterschiede bei der Auslegung wirken sich auf die Tätigkeit der Seeunfalluntersuchungsbehörden aus, insbesondere in Bezug auf Unfälle in Häfen, die Möglichkeiten gemeinsamer Untersuchungen sowie die Erhebung von Unfall- und Untersuchungsdaten.
- (10) Der IMO-Unfalluntersuchungscode verpflichtet die Seeunfalluntersuchungsbehörden, bei jedem sehr schweren Seeunfall eine Untersuchung durchzuführen. Es gibt jedoch keine Anweisung dafür, in welchen Zeitraum nach dem Unfall ein Todesfall eingetreten sein muss, damit der Seeunfall aufgrund des Todesfalls als sehr schwerer Seeunfall anzusehen und daher zu untersuchen ist. Daher sollte die Richtlinie 2009/18/EG eine entsprechende Anweisung enthalten.
- (11) In Bezug auf das verfügbare Personal und die operativen Ressourcen der Seeunfalluntersuchungsbehörden bestehen deutliche Unterschiede zwischen den

Mitgliedstaaten, was dazu führt, dass die Berichterstattung über Seeunfälle und deren Untersuchung ineffektiv und uneinheitlich erfolgen. Daher sollte die Kommission in Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (European Maritime Safety Agency, EMSA) spezialisierte analytische Unterstützung für einzelne Untersuchungen (Kompetenzen) sowie Analysewerkzeuge und -ausrüstung (Hardware) bereitstellen.

- (12) Im Lichte des bisher Ausgeführten sollte die EMSA Schulungen zu spezifischen Techniken sowie zu neuen Entwicklungen und Technologien abhalten, die künftig für die Unfalluntersuchung relevant sein können. Themen dieser Schulungen sollten u. a. erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe, die im Hinblick auf das Paket „Fit für 55“ besonders relevant sind, die Automatisierung und die Anforderungen der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) sein.
- (13) Um die Qualität der Unfalluntersuchungen zu verbessern, sollten die Mitgliedstaaten ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) für die Seeunfalluntersuchungsbehörden entwickeln.
- (14) Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Richtlinie in Bezug auf die ihren Anwendungsbereich betreffenden IMO-Texte zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁴ ausgeübt werden.
- (15) Unter Berücksichtigung des vollständigen Zyklus der Besuche der EMSA in den Mitgliedstaaten zur Überwachung der Umsetzung dieser Richtlinie sollte die Kommission die Umsetzung dieser Richtlinie spätestens [*zehn Jahre nach ihrem Inkrafttreten gemäß Artikel 23*] evaluieren und dem Europäischen Parlament und dem Rat darüber Bericht erstatten. Die Mitgliedstaaten sollten mit der Kommission zusammenarbeiten, um alle für die Evaluierung erforderlichen Informationen zusammenzutragen.
- (16) Um die grundlegenden Ziele der Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr und des Schutzes der Meeresumwelt zu erreichen, ist es im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit erforderlich und angemessen, Vorschriften für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr festzulegen. Die vorliegende Richtlinie geht entsprechend Artikel 5 Absatz 4 des Vertrags über die Europäische Union nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (17) Die Richtlinie 2009/18/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Richtlinie 2009/18/EG

Die Richtlinie 2009/18/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

²⁴ 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).

„(2) Die Untersuchungen gemäß dieser Richtlinie dürfen nicht darauf abzielen, die Haftung zu ermitteln oder Schuld zuzuweisen. Die Mitgliedstaaten müssen jedoch gewährleisten, dass die Seeunfalluntersuchungsbehörde (im Folgenden „Untersuchungsbehörde“) nicht deshalb unvollständig über den Unfall oder das Vorkommnis auf See Bericht erstattet, weil aus ihren Ergebnissen eine Schuld oder Haftung abgeleitet werden könnte.“

2. Artikel 2 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Schiffen ohne Maschinenantrieb, Holzschiffen einfacher Bauart, Sportbooten oder Sportfahrzeugen, sofern sie nicht zu gewerblichen Zwecken verwendet werden“.

b) Buchstabe d wird gestrichen.

3. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. ‚IMO-Unfalluntersuchungscode‘ bezeichnet den Code über internationale Normen und empfohlene Verfahrensweisen für die Sicherheitsuntersuchung eines Seeunfalls oder eines Vorkommnisses auf See in der Anlage zu der Entschließung MSC.255(84) des Schiffssicherheitsausschusses der IMO in der jeweils geltenden Fassung.

2. ‚IMO-Richtlinien zur Unterstützung der Untersuchungsbeauftragten bei der Umsetzung des Unfalluntersuchungscodes‘ bezeichnen die in der IMO-Versammlung am 4. Dezember 2013 mit der Entschließung A.1075(28) angenommenen Richtlinien.

3. Die nachstehenden Begriffe sind gemäß den Begriffsbestimmungen des IMO-Unfalluntersuchungscodes zu verstehen:

a) ‚Seeunfall‘,

b) ‚sehr schwerer Seeunfall‘,

c) ‚Vorkommnis auf See‘,

d) ‚Sicherheitsuntersuchung‘,

e) ‚Seeunfalluntersuchungsbehörde‘,

f) ‚die Untersuchung durchführender Staat‘,

g) ‚Staat mit begründetem Interesse‘,

h) ‚schwere Verletzung‘.

4. Die ‚IMO-Leitlinien über die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Seeunfall‘ bezeichnen die Leitlinien in der Anlage zu der Entschließung LEG.3(91) des IMO-Rechtsausschusses vom 27. April 2006, wie sie vom Verwaltungsrat der Internationalen Arbeitsorganisation auf dessen 296. Tagung vom 12.-16. Juni 2006 gebilligt wurden.

5. Die Begriffe ‚Ro-Ro-Fahrgastschiff‘ und ‚Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug‘ sind gemäß den Begriffsbestimmungen in Artikel 2 der Richtlinie (EU) 2017/2110²⁵ zu verstehen.
 6. Der Begriff ‚Schiffsdatenschreiber‘ (voyage data recorder, VDR) ist gemäß der Begriffsbestimmung in der Entschließung MSC.333(90) des Schiffssicherheitsausschusses der IMO in der jeweils geltenden Fassung zu verstehen.
 7. ‚Sicherheitsempfehlung‘ bezeichnet jeden Vorschlag, auch im Bereich der Registrierung und der Kontrolle,
 - a) der Untersuchungsbehörde des die Untersuchung durchführenden oder für die Untersuchung federführenden Staates auf der Grundlage von Informationen, die sich aus dieser Untersuchung ergeben, oder gegebenenfalls
 - b) der Kommission auf der Grundlage einer abstrakten Datenanalyse und der Ergebnisse der durchgeführten Sicherheitsuntersuchungen.
 8. Der Begriff ‚Länge eines Fischereifahrzeugs‘ ist gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 der Verordnung (EU) 2017/1130²⁶ zu verstehen.
 9. ‚Tödliche Verletzung‘ bezeichnet eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall deren Tod zur Folge hat.“
4. Artikel 4 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) unabhängig von strafrechtlichen oder sonstigen gleichzeitig stattfindenden Untersuchungen durchgeführt werden, mit denen die Haftung ermittelt oder Schuld zugewiesen werden soll, wobei die Untersuchungsbehörden über die Ergebnisse einer Sicherheitsuntersuchung ohne jegliche Einflussnahme oder Einmischung seitens Personen, Organisationen oder Parteien, die gegebenenfalls vom Ausgang der Untersuchung betroffen sind, berichten können;“
 - b) Absatz 2 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) die Koordinierung der Tätigkeiten ihrer jeweiligen Untersuchungsbehörden in dem Maße, wie es für das Erreichen der Ziele dieser Richtlinie erforderlich ist.“
5. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

Verpflichtung zur Durchführung einer Untersuchung

- (1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass die Untersuchungsbehörde gemäß Artikel 8 nach sehr schweren Seeunfällen eine Sicherheitsuntersuchung durchführt, wenn

²⁵ Richtlinie (EU) 2017/2110 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 über ein System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates (ABl. L 315 vom 30.11.2017, S. 61).

²⁶ Verordnung (EU) 2017/1130 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Juni 2017 zur Definition der Angaben für Fischereifahrzeuge (ABl. L 169 vom 30.6.2017, S. 1).

- a) ein Schiff beteiligt ist, das unter seiner Flagge fährt, unabhängig vom Ort des Unfalls, oder
- b) sich der Unfall in seinem Küstenmeer oder in seinen inneren Gewässern im Sinne des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen ereignet hat, unabhängig von der Flagge, unter der das am Unfall beteiligte Schiff fährt bzw. die am Unfall beteiligten Schiffe fahren, oder
- c) ein begründetes Interesse dieses Mitgliedstaats gegeben ist, unabhängig vom Ort des Unfalls oder von der Flagge, unter der das am Unfall beteiligte Schiff fährt bzw. die am Unfall beteiligten Schiffe fahren.

(2) Bei Fischereifahrzeugen mit einer Länge von weniger als 15 m nimmt die Untersuchungsbehörde eine vorläufige Bewertung des sehr schweren Seeunfalls vor, um festzustellen, ob eine Sicherheitsuntersuchung durchzuführen ist oder nicht.

Entscheidet die Untersuchungsbehörde, bei einem sehr schweren Seeunfall, an dem ein Fischereifahrzeug mit einer Länge von weniger als 15 m beteiligt ist, keine Sicherheitsuntersuchung durchzuführen, so sind die Gründe für diese Entscheidung gemäß Artikel 17 Absatz 3 aufzuzeichnen und mitzuteilen.

(3) Für die in Absatz 2 genannten Entscheidungen berücksichtigt die Untersuchungsbehörde die verfügbaren Beweismittel sowie das Potenzial der Ergebnisse der Sicherheitsuntersuchung im Hinblick auf die Verhütung künftiger Unfälle und Vorkommnisse. Bei anderen Unfällen oder Vorkommnissen auf See entscheidet die Untersuchungsbehörde, ob eine Sicherheitsuntersuchung durchzuführen ist oder nicht.

(4) Umfang und konkrete Vorkehrungen für die Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen werden von der Untersuchungsbehörde des für die Untersuchung federführenden Mitgliedstaats in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden der anderen Staaten mit begründetem Interesse derart festgelegt, dass sie im Hinblick auf das Erreichen des Ziels der Richtlinie möglichst sinnvoll und auf die Verhütung künftiger Unfälle und Vorkommnisse ausgerichtet sind.

(5) Bei Sicherheitsuntersuchungen befolgt die Untersuchungsbehörde die IMO-Richtlinien, um die Untersuchungsbeauftragten bei der Umsetzung des Unfalluntersuchungscodes zu unterstützen. Die Untersuchungsbeauftragten können von den Richtlinien abweichen, sofern dies nach ihrem fachlichen Urteil zum Erreichen der Untersuchungsziele erforderlich ist. Für die Zwecke der vorliegenden Richtlinie kann die Kommission die genannten Richtlinien unter Berücksichtigung relevanter Erkenntnisse aus Sicherheitsuntersuchungen nach dem in Artikel 19 genannten Verfahren anpassen.

(6) Bei der Entscheidung darüber, ob sich ein Seeunfall oder ein Vorkommnis auf See, der bzw. das sich längsseits in zweiter Reihe, am Liegeplatz oder im Dock ereignet hat und an dem Arbeitskräfte an Land oder im Hafen beteiligt sind, „in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes“ ereignet hat und daher eine Sicherheitsuntersuchung durchzuführen ist, ist besonders zu berücksichtigen, inwieweit die Bauten des Schiffes, die Ausrüstung, die Verfahren, die Besatzung oder das Schiffsmanagement in die ausgeübte Tätigkeit einbezogen bzw. für diese relevant waren.

(7) Eine Sicherheitsuntersuchung wird unmittelbar, spätestens aber zwei Monate nach dem betreffenden Seeunfall oder dem betreffenden Vorkommnis auf See eingeleitet.

(8) Stellt sich im Verlauf einer Sicherheitsuntersuchung heraus oder ergibt sich der Verdacht, dass eine Straftat gemäß den Artikeln 3, 3bis, 3ter oder 3quater des Übereinkommens von 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt begangen wurde, so unterrichtet die Untersuchungsbehörde unverzüglich die für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr zuständigen Behörden des Mitgliedstaats oder der Mitgliedstaaten und jedes betroffenen Drittlands.“

6. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

Meldepflicht

Die Mitgliedstaaten schreiben in ihren Rechtsvorschriften vor, dass ihre jeweilige Untersuchungsbehörde von den zuständigen Behörden und/oder den beteiligten Parteien unverzüglich über alle Unfälle und Vorkommnisse zu unterrichten ist, die unter diese Richtlinie fallen.“

7. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

„Die gleichzeitige Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen zu demselben Unfall oder Vorkommnis auf See sollte strikt auf Ausnahmefälle beschränkt sein. In solchen Fällen benachrichtigen die Mitgliedstaaten die Kommission unter Angabe der Gründe für die Durchführung solcher gleichzeitiger Sicherheitsuntersuchungen. Mitgliedstaaten, die gleichzeitige Sicherheitsuntersuchungen durchführen, arbeiten zusammen. Insbesondere tauschen die betroffenen Untersuchungsbehörden sämtliche einschlägigen, im Verlauf ihrer jeweiligen Untersuchungen gesammelten Informationen aus, um so weit wie möglich zu gemeinsamen Schlussfolgerungen zu gelangen.“

b) Folgender Absatz 1a wird eingefügt:

„(1a) Staaten mit begründetem Interesse sollten den bzw. die die Untersuchung durchführenden Mitgliedstaat(en) so weit wie praktisch möglich bei der Durchführung der Sicherheitsuntersuchung unterstützen, indem sie für die Sicherheitsuntersuchung relevante Informationen zugänglich machen. Der oder die Untersuchungsbeauftragte(n), der bzw. die eine Sicherheitsuntersuchung durchführt bzw. durchführen, sollte(n) auch Zugang zu staatlichen Schiffsbesichtigungsdiensten, der Küstenwache, Schiffsverkehrsdiensten, Lotsendiensten und sonstigem Seeverkehrspersonal des Staates mit begründetem Interesse erhalten.“

8. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Seeunfalluntersuchungsbehörden

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass Sicherheitsuntersuchungen unter der Verantwortung einer unparteiischen ständigen Seeunfalluntersuchungsbehörde, die mit den notwendigen Befugnissen und ausreichenden finanziellen Mitteln zur Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen bei Unfällen und Vorkommnissen auf See ausgestattet ist, durchgeführt werden, und zwar von qualifizierten Untersuchungsbeauftragten, die über die

entsprechenden Kompetenzen im Bereich von Unfällen und Vorkommnissen auf See verfügen.

Über notwendige Spezialkenntnisse verfügende Untersuchungsbeauftragte dürfen in geeigneter Form zur vorübergehenden Mitwirkung an einer Sicherheitsuntersuchung berufen werden und Beratungsdienste dürfen hinzugezogen werden, um fachlichen Rat zu beliebigen Aspekten einer Sicherheitsuntersuchung zu erteilen.

Damit die Untersuchungsbehörde die Sicherheitsuntersuchungen unvoreingenommen durchführen kann, muss sie organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen unabhängig von allen Parteien sein, deren Interessen mit der ihr übertragenen Aufgabe in Konflikt stehen könnten.

Binnenstaaten, die weder Schiffe noch andere Wasserfahrzeuge unter ihrer Flagge haben, benennen eine unabhängige Zentralstelle für die Mitwirkung an einer Untersuchung nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c.

(2) Die Untersuchungsbehörde gewährleistet, dass die einzelnen Untersuchungsbeauftragten über Kenntnisse und praktische Erfahrungen in jenen Bereichen verfügen, die zu ihren üblichen Untersuchungsaufgaben gehören. Zudem stellt die Untersuchungsbehörde sicher, dass sie erforderlichenfalls auf geeignetes Spezialwissen zugreifen kann.

(3) Die der Untersuchungsbehörde übertragenen Tätigkeiten können auch die Sammlung und Analyse von Daten zur Seeverkehrssicherheit beinhalten, insbesondere im Hinblick auf die Unfallverhütung, sofern diese Tätigkeiten die Unabhängigkeit der Behörde nicht beeinträchtigen oder Zuständigkeiten in Regulierungs-, Verwaltungs- und Normungsfragen mit sich bringen.

(4) Die Mitgliedstaaten gewährleisten im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung, dass die Untersuchungsbeauftragten ihrer jeweiligen Untersuchungsbehörde bzw. einer anderen Untersuchungsbehörde, an die sie die Sicherheitsuntersuchung übertragen hat, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den für die gerichtliche Untersuchung zuständigen Behörden, mit sämtlichen, für die Durchführung der Sicherheitsuntersuchung relevanten Informationen versorgt werden und daher folgende Befugnisse haben:

- a) Zugang zu allen relevanten Gebieten bzw. Unfallorten sowie zu allen Schiffen, Wracks und Bauten, einschließlich Ladung, Ausrüstung und Trümmern;
- b) sofortige Spurenaufnahme und überwachte Suche nach sowie Entnahme von Wrackteilen, Trümmern und sonstigen Bauteilen oder Stoffen zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken;
- c) Anforderung der Untersuchung bzw. Analyse der unter Buchstabe b genannten Gegenstände und freier Zugang zu den Ergebnissen solcher Untersuchungen bzw. Analysen;
- d) freier Zugang zu allen sachdienlichen Informationen und Aufzeichnungen, einschließlich VDR-Daten, die sich auf ein Schiff, einen Schiffsverkehrsdienst, eine Fahrt, eine Ladung, eine Mannschaft oder eine sonstige Person, einen Gegenstand, einen Zustand oder einen Umstand beziehen, sowie Vervielfältigung und Nutzung solcher Daten;
- e) freier Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen der Körper von Opfern und zu Tests, die mit Proben aus Körpern von Opfern durchgeführt wurden;

- f) Anforderung von und freier Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen der am Betrieb eines Schiffes beteiligten Personen oder anderer relevanter Personen oder zu Tests an den ihnen entnommenen Proben;
 - g) Befragung von Zeugen in Abwesenheit von Personen, deren Interessen als für die Sicherheitsuntersuchung hinderlich gelten könnten;
 - h) Erhalt von Aufzeichnungen von Schiffsbesichtigungen und sachdienlichen Informationen im Besitz des Flaggenstaates, der Schiffseigner, der Klassifikationsgesellschaften oder anderer relevanter Beteiligter, sofern diese oder ihre Vertreter in dem jeweiligen Mitgliedstaat ansässig sind;
 - i) Ersuchen um den Beistand der zuständigen Behörden der jeweiligen Staaten, einschließlich der Besichtigungsdienste des Flaggenstaats und des Hafenstaats, der Küstenwache, der Schiffsverkehrsdienste, der Such- und Rettungsdienste, der Lotsendienste und des sonstigen Hafen- oder Seeverkehrspersonals.
- (5) Die Untersuchungsbehörde wird in die Lage versetzt, bei der Benachrichtigung über einen Unfall, gleichgültig zu welchem Zeitpunkt, unverzüglich zu reagieren, und muss über ausreichende Ressourcen für eine unabhängige Erfüllung ihrer Aufgabe verfügen. Ihre Untersuchungsbeauftragten erhalten den für die Gewährleistung ihrer Unabhängigkeit erforderlichen Status.
- (6) Die Untersuchungsbehörde kann gleichzeitig mit den Aufgaben im Rahmen dieser Richtlinie auch die Untersuchung von anderen Vorkommnissen als Seeunfällen übernehmen, soweit diese Untersuchungen ihre Unabhängigkeit nicht infrage stellen.
- (7) Bis zum [Datum der Umsetzung] entwickelt jeder Mitgliedstaat ein Qualitätsmanagementsystem für seine Untersuchungsbehörde, führt es ein und pflegt es. Das Qualitätsmanagementsystem ist gemäß den international geltenden Qualitätsnormen zu zertifizieren.“
9. Artikel 9 Buchstabe a erhält folgende Fassung:
- „a) sämtliche Zeugenaussagen und sonstige Erklärungen, Berichte und Aufzeichnungen, die von der Untersuchungsbehörde im Verlauf der Sicherheitsuntersuchung erfasst bzw. niedergeschrieben werden;“
10. Artikel 10 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten errichten in engem Einvernehmen mit der Kommission einen Rahmen für die ständige Zusammenarbeit, damit ihre jeweiligen Untersuchungsbehörden in dem Maße zusammenarbeiten können, wie es für das Erreichen der Ziele dieser Richtlinie erforderlich ist.“
 - b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - a) Der einleitende Absatz und Buchstabe a erhalten folgende Fassung:

„(3) Innerhalb des Rahmens für die ständige Zusammenarbeit vereinbaren die Untersuchungsbehörden in den Mitgliedstaaten insbesondere die Modalitäten der Zusammenarbeit, mit denen Folgendes am besten erreicht werden kann:

 - a) gemeinsame Nutzung durch die Untersuchungsbehörden von Einrichtungen, Anlagen und Geräten für die technische Untersuchung von Wrackteilen, Bordausrüstungen und

anderen für Sicherheitsuntersuchungen relevanten Gegenständen, einschließlich der Gewinnung und Auswertung von Daten von VDR und sonstigen elektronischen Geräten;“

b) Die Buchstaben h und i erhalten folgende Fassung:

„h) Förderung der Zusammenarbeit mit den Untersuchungsbehörden von Drittländern und mit den internationalen Organisationen für die Untersuchung von Seeunfällen in den unter diese Richtlinie fallenden Bereichen;

i) Bereitstellung aller sachdienlichen Informationen an die Untersuchungsbehörden, die die Sicherheitsuntersuchungen durchführen.“

11. Artikel 14 erhält folgende Fassung:

„Artikel 14

Untersuchungsberichte

(1) Über im Rahmen dieser Richtlinie durchgeführte Sicherheitsuntersuchungen wird ein Bericht veröffentlicht, der in einem von der zuständigen Untersuchungsbehörde bestimmten Format und im Einklang mit den entsprechenden Abschnitten des Anhangs I verfasst wird.

(2) Die Untersuchungsbehörden ergreifen die notwendigen Maßnahmen, um den in Absatz 1 genannten Bericht, einschließlich dessen Schlussfolgerungen und jeglicher Empfehlungen, innerhalb von 12 Monaten ab dem Datum des Unfalls der Öffentlichkeit und insbesondere dem Seeverkehrssektor zugänglich zu machen. Ist es nicht möglich, den Abschlussbericht in dieser Zeit zu verfassen, wird innerhalb von 12 Monaten nach dem Tag des Unfalls ein Zwischenbericht veröffentlicht.

(3) Die Untersuchungsbehörde des für die Untersuchung federführenden Mitgliedstaats übermittelt der Kommission eine Ausfertigung des Abschlussberichts oder des Zwischenberichts. Sie berücksichtigt mögliche technische Anmerkungen der Kommission zu den Abschlussberichten, die den Inhalt der Ergebnisse nicht beeinflussen, im Hinblick auf die Verbesserung der Qualität des Berichts so, wie es am ehesten zur Erreichung des Ziels dieser Richtlinie beiträgt.“

12. Artikel 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die von den Untersuchungsbehörden abgegebenen Sicherheitsempfehlungen von den Adressaten gebührend berücksichtigt und unter Einhaltung des Union- und Völkerrechts gegebenenfalls angemessen weiterverfolgt werden.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Gegebenenfalls gibt eine Untersuchungsbehörde oder die Kommission Sicherheitsempfehlungen auf der Grundlage einer abstrakten Datenanalyse und der Gesamtergebnisse der durchgeführten Sicherheitsuntersuchungen ab.“

13. Artikel 16 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Unbeschadet ihres Rechts auf Veröffentlichung einer Frühwarnung unterrichtet die Untersuchungsbehörde eines Mitgliedstaats zu jedem Zeitpunkt einer Sicherheitsuntersuchung

die Kommission unverzüglich über die Notwendigkeit einer Frühwarnung, falls sie zu der Ansicht gelangt, dass auf Unionsebene dringend gehandelt werden muss, um der Gefahr neuer Unfälle vorzubeugen.“

14. Artikel 17 wird wie folgt geändert:

a) Folgender neuer Absatz 2a wird eingefügt:

„(2 a) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission alle Unfälle und Vorkommnisse auf See gemäß den Vorgaben in Anhang II. Bei Fischereifahrzeugen mit einer Länge von weniger als 15 m müssen nur sehr schwere Seeunfälle gemeldet werden.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Untersuchungsbehörden der Mitgliedstaaten melden dem EMCIP alle sehr schweren Seeunfälle. Die Mitgliedstaaten können entscheiden, welche nationale(n) Behörde(n) für die Meldung aller anderen Unfälle und Vorkommnisse auf See zuständig ist bzw. sind, und diese benennen. Hat die Kommission von einem Unfall oder einem Vorkommnis auf See Kenntnis, so erstattet auch sie dem EMCIP Meldung.“

15. Folgender Artikel 17a wird eingefügt:

„Artikel 17a

Schulungen und operative Unterstützung

(1) Die Kommission fördert den Aufbau von Kapazitäten in den Untersuchungsbehörden und den Wissensaustausch zwischen ihnen, indem sie Schulungen zu neuen rechtlichen und technologischen Entwicklungen sowie zu spezifischen Techniken, Werkzeugen und Technologien im Zusammenhang mit Schiffen, deren Ausrüstung und Betrieb anbietet.

(2) Auf Antrag der Untersuchungsbehörden der Mitgliedstaaten und unter der Annahme, dass es zu keinem Interessenkonflikt kommt, leistet die Kommission den betreffenden Mitgliedstaaten operative Unterstützung bei der Durchführung der Sicherheitsuntersuchungen. Im Rahmen dieser Unterstützung werden spezialisierte Analysewerkzeuge und -ausrüstung sowie Fachwissen bereitgestellt.“

16. Artikel 19 erhält folgende Fassung:

„Artikel 19

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates errichteten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.“

17. Artikel 20 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„Änderungen des IMO-Unfalluntersuchungscodes können gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 aus dem Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgeklammert werden.“

18. Artikel 23 erhält folgende Fassung:

„Artikel 23

Überprüfung der Umsetzung

Die Kommission legt bis zum *[OP: bitte Datum einfügen – zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie]* dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Umsetzung und Einhaltung dieser Richtlinie vor.“

19. In Artikel 24 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Die Verordnung (EU) Nr. 1286/2011 der Kommission wird aufgehoben.

Artikel 2

Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum *[OP: bitte Datum einfügen – ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie]* die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen.

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

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

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
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident /// Die Präsidentin

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN – AGENTUREN

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

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

1.2. Politikbereich(e)

Mobilität und Verkehr – Seeverkehr

1.3. Der Vorschlag betrifft

- ☐ eine neue Maßnahme
- ☐ im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme²⁷
- ☒ die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme
- ☐ die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen zu einer anderen/neuen Maßnahme

1.4. Ziel(e)

1.4.1. Allgemeine(s) Ziel(e)

Das allgemeine Ziel der Änderung der Richtlinie 2009/18/EG besteht darin, die Sicherheit im Seeverkehr und den Schutz der Meeresumwelt zu verbessern, indem ein Beitrag zum Ziel für nachhaltige Entwicklung (SDG) Nr. 3 („Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern.“) und SDG 14 („Bewahrung und nachhaltige Nutzung der Ozeane, Meere und Meeresressourcen.“) geleistet wird.

1.4.2. Einzelziel(e)

Die spezifischen Ziele der Überarbeitung bestehen darin, die Fischereifahrzeuge, ihre Besatzung und die Umwelt zu schützen. Kleinere Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 Metern fallen nicht in den derzeitigen Anwendungsbereich der Richtlinie. Dies bedeutet, dass Unfälle mit Todesopfern und dem Verlust von Schiffen für dieses Schiffssegment in der Europäischen Union nicht systematisch und einheitlich untersucht werden.

Präzisierung der Begriffsbestimmungen und des Rechtstextes, damit die Unfalluntersuchungsstellen der Mitgliedstaaten alle Unfälle untersuchen, die zeitnah und einheitlich untersucht werden müssen;

Stärkung der Kapazitäten der Unfalluntersuchungsstellen zur zeitnahen, sachkundigen und unabhängigen Durchführung von (und Berichterstattung über) Unfalluntersuchungen, auch in Bezug auf erneuerbare und CO₂-arme Kraftstoffe und Technologien.

²⁷

Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken dürfte.

Der Vorschlag soll ein harmonisiertes Konzept für die Sicherheitsuntersuchungen bieten und dadurch die Qualität der Untersuchungen durch bessere Schulungen, besser koordinierte und mit Ressourcen ausgestattete Untersuchungen und die Nutzung eines Qualitätsmanagementsystems durch die Unfalluntersuchungsstellen der Mitgliedstaaten verbessern. Anhand der Untersuchungsergebnisse werden Sicherheitsempfehlungen formuliert, um wiederholte Unfälle zu verhindern, um Leben zu retten und Verschmutzungen zu verhindern.

Der Vorschlag dürfte auch den Schutz von Fischereifahrzeugen, ihrer Besatzung und der Umwelt verbessern, indem er dazu führt, dass die Zahl der Todesopfer und Verletzungen sinkt.

1.4.4. Leistungsindikatoren

Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Fortschritte und Ergebnisse verfolgen lassen.

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Richtlinie im Hinblick auf das Einzelziel Nr. 1 wird auf der Grundlage der Zahl der Toten und der sehr schweren Verletzungen, der Zahl der verlorenen Schiffe und der Zahl der Fälle von Verschmutzung auf See und ihrer Entwicklung im Laufe der Zeit, die auf der Europäischen Informationsplattform für Unfälle im Seeverkehr (EMCIP) vorgelegt werden, bestimmt.

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Richtlinie in Bezug auf das Einzelziel Nr. 2 wird auf der Grundlage des dem EMCIP gemeldeten Datums, der von der EMSA durchgeführten horizontalen Analysen und der Diskussionen in Workshops sowie der Zahl der Vertragsverletzungsverfahren in den kommenden Jahren bestimmt.

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Richtlinie in Bezug auf das Einzelziel Nr. 3 wird auf der Grundlage der von der EMSA durchgeführten horizontalen Analyse und der Ergebnisse der jährlichen Audits des Qualitätsmanagementsystems, die der Kommission übermittelt werden, bestimmt.

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative

Die EMSA wird zusätzliche Schulungen zu erneuerbaren und CO₂-armen Kraftstoffen (Risiken, Verwendung an Bord, Schiffsschutz usw.) organisieren müssen, um die Initiativen im Rahmen des Pakets „Fit für 55“ zu unterstützen, aber auch zu folgenden Themen: der Faktor Mensch, Führen eines automatisierten Schiffs, Sicherheitsanalyse (um die Mitgliedstaaten zur besseren Nutzung von Unfalldaten zu ermutigen), forensische Daten (Fotos, Probenahmen usw.), Ereignisse (Brand, Navigationsunfälle, Beschädigung von Ausrüstung, berufliche Tätigkeiten usw.) und Vorschriften der DSGVO.

Die EMSA wird auch operative Werkzeuge und Ausrüstung während einer individuellen Untersuchung bereitstellen, wie z. B. ROV (ferngesteuerte Unterwasserfahrzeuge), RPAS (Flugdrohnen), Roboter (z. B. für Zugang zu beschädigten Bereichen, geschlossenen Räumen usw.), Schiffsdatenschreiber-Einrichtungen, Software wie MADAs (Marine Accident Data Analysis Suite); Ad-hoc-Ressourcen (wissenschaftliche Laboratorien, Tanktests); Ad-hoc-Dienste (3D-Simulation für Brand, Verlust von Containern usw.). Diese Unterstützung wird

auf den bestehenden Diensten der EMSA in verschiedenen Bereichen (wie oben dargelegte Luftdrohnen, Tauchdrohnen, Satellitenbilder usw.) aufbauen und nach dem „Windhundverfahren“ geleistet werden. Längerfristig und in Abhängigkeit von den Erfahrungen mit der Umsetzung würden die EMSA-Ressourcen entsprechend angepasst.

Die EMSA wird auch hochspezialisierte analytische Unterstützung bei einzelnen Untersuchungen sehr schwerer Unfälle auf See von „regulären“ und „hochrangigen“ Experten der EMSA anbieten, zu denen unter anderem Verhaltensanalysten, Psychologen und andere Spezialisten gehören könnten.

Bis 2025 werden zwei VZÄ benötigt, um die neuen Aufgaben der EMSA in operativer und analytischer Hinsicht zu unterstützen.

- 1.5.2. *Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größerer Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.*

Gründe für Maßnahmen auf europäischer Ebene (ex ante)

Die Maßnahmen der EU gewährleisten gleiche Wettbewerbsbedingungen für Schiffseigner, Häfen und zwischen den Mitgliedstaaten. Eine Harmonisierung der Untersuchungen auf EU-Ebene ist in dieser Hinsicht von wesentlicher Bedeutung. Angesichts des internationalen Charakters des Seeverkehrs und der Notwendigkeit eines koordinierten und harmonisierten Ansatzes für die Seeverkehrssicherheit wird durch Maßnahmen der EU die Entwicklung eines möglicherweise inkompatiblen oder suboptimalen Flickenteppichs nationaler Maßnahmen mit unterschiedlichen Anforderungen und Zielen vermieden.

Erwarteter Unionsmehrwert (ex post)

Ein Tätigwerden auf EU-Ebene hat Vorteile gebracht, die auf nationaler Ebene oder allein auf IMO-Ebene nicht möglich gewesen wären. Die Pflicht zur Einrichtung einer unabhängigen Unfalluntersuchungsstelle wurde von der Mehrheit der Interessenträger als Hauptmehrwert der Richtlinie angesehen, und fast die Hälfte der EU-Stellen für die Untersuchung von Unfällen auf See wurde als Reaktion auf die Richtlinie geschaffen. Die Richtlinie bringt die EU-Rechtsvorschriften mit der IMO-Verordnung in Einklang und geht über das, was auf IMO-Ebene gefordert wird, hinaus und ist im Hinblick auf eine harmonisierte Meldung von Unfällen und Störungen weltweit führend.

- 1.5.3. *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

Im Anschluss an die REFIT-Ex-post-Bewertung und die Eignungsprüfung der Rechtsvorschriften über den Seeverkehr aus dem Jahr 2018 wurden Mängel des derzeitigen politischen Rahmens im Hinblick auf Ressourcen, Personal und Fachwissen als problematisch gemeldet. Durch Ressourcenknappheit werden einige Unfalluntersuchungsstellen der Mitgliedstaaten bei der ordnungsgemäßen und zeitnahen Wahrnehmung ihrer Aufgaben eingeschränkt. Dies gilt insbesondere für Mitgliedstaaten mit kleinen Flotten und begrenzter Seeverkehrstätigkeit, in denen die Einrichtung einer ständigen speziellen Unfalluntersuchungsstelle als unverhältnismäßige Belastung angesehen wurde. Darüber hinaus befindet sich die Fähigkeit der Mitgliedstaaten, ihren internationalen Verpflichtungen als Flaggen-, Hafen- oder Küstenstaat im Zusammenhang mit den verschiedenen Richtlinien

nachzukommen, unter Druck. Ressourcen-, Personal- und Fachwissensfragen wurden weithin als problematisch für Unfalluntersuchungsstellen gemeldet. Die Eignungsprüfung enthält eine Reihe von Empfehlungen, die für die Unfalluntersuchung relevant sind, einschließlich einer besseren Nutzung der Ressourcen auf nationaler und EU-Ebene, wozu auch die Bündelung von Ressourcen auf der Grundlage der Rolle und Unterstützung der EMSA und die Nutzung der durch Digitalisierung und Informationsaustausch gebotenen Effizienzgewinne gehören.

Die Ergebnisse der Ex-post-Bewertung spiegeln sich in der Folgenabschätzung zu dieser Initiative wider, die in Tabelle 1 zusammengefasst ist.

1.5.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten

Die vorgeschlagene Überarbeitung ist ein wichtiges Ergebnis der Mitteilung der Kommission über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität, in der die Vision der EU für das künftige Verkehrssystem dargelegt wird. In der Strategie wurde angekündigt, dass die Kommission plant, 2021 eine umfassende Überprüfung der bestehenden Rechtsvorschriften über die Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten, die Hafenstaatkontrolle und die Unfalluntersuchung einzuleiten (im Rahmen der Leitinitiative 10 – Verbesserung der Verkehrssicherheit und Gefahrenabwehr).

Die vorgeschlagene Überarbeitung wird Synergien mit anderen EU-Rechtsvorschriften schaffen, insbesondere der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle und der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatspflichten.

Der Vorschlag ist mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar, erfordert jedoch eine Neuprogrammierung innerhalb der Rubrik 1 in Bezug auf den jährlichen Beitrag zur EMSA (Ausgleich des Haushalts durch eine kompensatorische Kürzung der geplanten Ausgaben im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ (02 03 01)). Die Auswirkungen des vorliegenden Vorschlags auf den Haushalt sind bereits im Haushaltsplan für den Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 enthalten.

Die Auswirkungen auf den Haushalt über den derzeitigen MFR hinaus sind – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – ein indikativer Überblick.

1.5.5. Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung

Die Auswirkungen dieser Initiative auf den Haushalt beziehen sich auf die zusätzlichen Ressourcen, die im Hinblick auf die immer wichtigere Rolle der EMSA erforderlich sind, um die Untersuchung von Unfällen im Rahmen der vorgeschlagenen Richtlinie zu erleichtern (d. h. hochspezialisierte analytische Unterstützung während einer individuellen Untersuchung bereitzustellen, analytische Instrumente und Ausrüstung während einer individuellen Untersuchung bereitzustellen, Wissen auszutauschen oder Schulungen zu spezifischen Techniken/Instrumenten und neuen Entwicklungen zu organisieren). Dabei handelt es sich um neue dauerhafte Aufgaben für die EMSA, während die bestehenden Aufgaben nicht abnehmen oder teilweise auslaufen werden. Der zusätzliche Personalbedarf kann nicht durch Umschichtungen gedeckt werden, während der zusätzliche Mittelbedarf durch einen Ausgleich durch bestehende Programme gedeckt wird, die von der GD MOVE im Rahmen des derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmens verwaltet werden.

Die Aufstockung der Mittel für die EMSA wird durch eine entsprechende Kürzung der geplanten Ausgaben im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ für den Verkehr (02 03 01) ausgeglichen. Die Auswirkungen des vorliegenden Vorschlags auf den Haushalt sind bereits im Haushaltsplan für den Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 enthalten.

Die Auswirkungen auf den Haushalt über den derzeitigen MFR hinaus sind – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – ein indikativer Überblick.

1.6. Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative

☐ befristete Laufzeit

- ☐ Vorschlag/Initiative mit befristeter Laufzeit: [TT/MM]JJJJ bis [TT/MM]JJJJ
- ☐ Finanzielle Auswirkungen: JJJJ bis JJJJ

☒ unbefristete Laufzeit

- Anlaufphase von JJJJ bis JJJJ [k. A.],
- anschließend reguläre Umsetzung.

1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)²⁸

☐ Direkte Mittelverwaltung durch die Kommission über

- ☐ Exekutivagenturen

☐ Geteilte Mittelverwaltung mit Mitgliedstaaten

☒ Indirekte Mittelverwaltung durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

- ☐ internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben)
- ☐ die EIB und den Europäischen Investitionsfonds
- ☒ Einrichtungen im Sinne der Artikel 70 und 71 der Haushaltsordnung
- ☐ öffentlich-rechtliche Körperschaften
- ☐ privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern ihnen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- ☐ privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und denen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- ☐ Einrichtungen oder Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der GASP im Rahmen des Titels V EUV betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind

Bemerkungen

Die Verwaltung der vorgeschlagenen Richtlinie erfolgt insgesamt durch die Kommissionsdienststellen, die gegebenenfalls von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs unterstützt werden.

Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, die Bestimmungen der Richtlinie innerhalb der jeweiligen Frist umzusetzen.

²⁸ Erläuterungen zu den Haushaltsvollzugsarten und Verweise auf die Haushaltsordnung finden sich auf der Website BUDGpedia (in englischer Sprache): <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. VERWALTUNGSMAßNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.

Die Kommission wird für die Durchführung der vorgeschlagenen Richtlinie sowie für die Berichterstattung an das Europäische Parlament und den Rat über die Umsetzung und Einhaltung durch die Mitgliedstaaten insgesamt verantwortlich sein.

Die Kommission und/oder die EMSA werden die EMCIP-Datenbank überwachen, um zu überprüfen, ob die Untersuchungen zeitnah und wirksam durchgeführt werden und ob die Berichte in die Datenbank hochgeladen werden, auch für Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 Metern, für die Daten und Sicherheitslücken festgestellt wurden. Die Indikatoren, die anhand der EMCIP-Datenbank speziell überwacht werden, sind die Zahl der Todesopfer und der sehr schweren Verletzungen, die Zahl der verlorenen Schiffe und die Zahl der Fälle von Verschmutzung auf See sowie deren Entwicklung im Laufe der Zeit. Alle diese Indikatoren werden anhand der beteiligten Schiffstypen überwacht. Die Anzahl der als Ergebnis der Untersuchungen veröffentlichten Sicherheitsempfehlungen und deren Weiterverfolgung wird ebenfalls überwacht.

Die EMSA führt im Namen der Kommission auch Besuche in den Mitgliedstaaten durch, um die Einsätze vor Ort zu überprüfen.

Die Mitgliedstaaten müssen über ein Qualitätsmanagementsystem verfügen, um zu zertifizieren, dass ihre Organisation, ihre Strategien, Verfahren, Ressourcen und Dokumentation zur Erreichung ihrer Ziele geeignet sind. Dies muss zertifiziert und anschließend einer jährlichen Prüfung unterzogen werden. Die Unfalluntersuchungsstellen müssen der Kommission/EMSA die Ergebnisse der von der akkreditierten Stelle durchgeführten jährlichen Audits mitteilen, sodass die Unfalluntersuchungsstelle ihre QMS-Zertifizierung behalten kann.

Die EMSA wird weiterhin horizontale Analysen durchführen, die Aufschluss darüber geben, wie die Rechtsvorschriften funktionieren sowie Lücken ermitteln und was getan werden kann, um sie zu beheben, und der Kommission und den Mitgliedstaaten unter anderem durch Gespräche in Workshops Bericht erstatten.

Schließlich sollten die Kommissionsdienststellen zehn Jahre nach Ablauf der Frist für die Umsetzung der Rechtsvorschriften eine Bewertung durchführen, um zu überprüfen, inwieweit die Ziele der Initiative erreicht wurden.

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

2.2.1. Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen

Die Kommission wird für die Durchführung der vorgeschlagenen Richtlinie sowie für die Berichterstattung an das Europäische Parlament und den Rat über ihre Effizienz und Umsetzung insgesamt verantwortlich sein. Die Kommission wird gegebenenfalls von der EMSA bei den IT-Diensten und bei der Entwicklung der für die Berichterstattungs-, Überwachungs- und Überprüfungsbestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie erforderlichen IT-Instrumente unterstützt sowie bei der Organisation von Schulungen. Die Mitgliedstaaten müssen die Richtlinie innerhalb der in der Richtlinie genannten Frist in

nationales Recht umsetzen. Die Durchsetzungsmaßnahmen werden im Rahmen der laufenden Untersuchungen durchgeführt.

2.2.2. *Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle*

Während die Kommission insgesamt für die Durchführung der vorgeschlagenen Richtlinie sowie für die Berichterstattung an das Europäische Parlament und den Rat über die Umsetzung und Einhaltung durch die Mitgliedstaaten verantwortlich sein wird, wird die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs für die Durchführung ihrer Tätigkeiten und die Umsetzung ihres internen Kontrollrahmens verantwortlich sein. Es werden IT-Tools und -Module entwickelt sowie Schulungen angeboten werden müssen, und die Mitgliedstaaten werden verpflichtet sein, Untersuchungen durchzuführen und Berichte vorzulegen.

Die EMSA ist am besten in der Lage, Aufgaben im Zusammenhang mit der Berichterstattung und Bewertung von Compliance-Aufgaben durchzuführen, da es sich dabei um technische Arbeiten handelt, die ein hohes Fachwissen im Bereich der Datenverwaltung (insbesondere da die EMSA auch die EMCIP-Datenbank verwaltet) sowie ein gründliches Verständnis komplexer technischer Fragen im Zusammenhang mit elektronischen Zertifikaten und Schulungen erfordern.

Die Mitgliedstaaten sind am besten in der Lage, die Durchsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie zu gewährleisten, insbesondere durch die Fortsetzung der Untersuchung von Seeunfällen und erforderlichenfalls durch die Berichterstattung.

Die GD MOVE wird die erforderlichen Kontrollen im Einklang mit der 2017 angenommenen Überwachungsstrategie für die Beziehungen der GD zu den dezentralen Agenturen und gemeinsamen Unternehmen durchführen. Im Rahmen der Strategie überwacht die GD MOVE Leistungsindikatoren für die Ausführung des Haushaltsplans, die Prüfungsempfehlungen und administrative Angelegenheiten. Die Agentur legt halbjährlich einen Bericht vor. Die Kontrollen der Aufsicht über die Agentur sowie der damit verbundenen Finanz- und Haushaltsführung stehen im Einklang mit der Kontrollstrategie der GD MOVE, die 2022 aktualisiert wurde.

Die der EMSA zur Verfügung gestellten zusätzlichen Ressourcen unterliegen dem internen Kontroll- und Risikomanagementsystem der EMSA, das an die einschlägigen internationalen Standards angeglichen ist und spezifische Kontrollen umfasst, um Interessenkonflikte zu vermeiden und den Schutz von Hinweisgebern zu gewährleisten.

2.2.3. *Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)*

Im Rahmen der vorgeschlagenen Richtlinie werden zusätzliche Finanzmittel nur für die EMSA bereitgestellt, die für die Entwicklung von IT-Tools und -Modulen sowie für Schulungen benötigt werden.

Die EMSA trägt die volle Verantwortung für die Ausführung ihres Haushaltsplans, während die GD MOVE für die regelmäßige Zahlung der von der Haushaltsbehörde festgelegten Beiträge verantwortlich ist. Das erwartete Fehlerrisiko bei Zahlung und Abschluss ist ähnlich wie bei den der Agentur gewährten Haushaltszuschüssen.

Die zusätzlichen Aufgaben, die sich aus der vorgeschlagenen Überarbeitung ergeben, dürften keine spezifischen zusätzlichen Kontrollen nach sich ziehen. Daher dürften die Kontrollkosten für die GD MOVE (gemessen am Wert der verwalteten Mittel) stabil bleiben.

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen, z. B. im Rahmen der Betrugsbekämpfungsstrategie, bereits bestehen oder angedacht sind.

Die vorgeschlagene Richtlinie enthält mehrere Bestimmungen, die speziell darauf abzielen, Betrug und Unregelmäßigkeiten zu verhindern. Die Mitgliedstaaten müssen über ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) verfügen, um zu zertifizieren, dass ihre Organisation, ihre Strategien, Verfahren, Ressourcen und Dokumentation zur Erreichung ihrer Ziele geeignet sind. Dies muss zertifiziert und anschließend einer jährlichen Prüfung unterzogen werden. Die Unfalluntersuchungsstellen müssen der Kommission und/oder der EMSA die Ergebnisse der von der akkreditierten Stelle durchgeführten jährlichen Audits mitteilen, damit die Unfalluntersuchungsstelle ihre QMS-Zertifizierung behalten kann.

Die EMSA wendet im Einklang mit dem Ansatz der Kommission die Betrugsbekämpfungsgrundsätze der dezentralen EU-Agenturen an. Im März 2021 nahm die Agentur eine aktualisierte Betrugsbekämpfungsstrategie an, die auf der vom OLAF vorgelegten Methodik und den Leitlinien für die Betrugsbekämpfungsstrategie sowie auf der Betrugsbekämpfungsstrategie der GD MOVE beruht. Sie bietet einen Rahmen, der sich mit Fragen der Prävention und Aufdeckung von Betrug sowie mit den Bedingungen für Untersuchungen von Betrug auf Agenturebene befasst. Die EMSA passt ihre Strategien und Maßnahmen kontinuierlich an und verbessert sie, um ein Höchstmaß an Integrität des EMSA-Personals zu fördern, eine wirksame Prävention und Aufdeckung von Betrugsrisiken zu unterstützen und geeignete Verfahren für die Meldung und Bearbeitung potenzieller Betrugsfälle und deren Ergebnisse festzulegen. Darüber hinaus verabschiedete die EMSA im Jahr 2015 ihre Strategie zur Vermeidung von Interessenkonflikten für den Verwaltungsrat.

Die EMSA arbeitet mit den Kommissionsdienststellen in Fragen der Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten zusammen. Die Kommission wird dafür sorgen, dass diese Zusammenarbeit fortgesetzt und verstärkt wird.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

- Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM ²⁹	von EFTA-Ländern ³⁰	von Kandidatenländern und potenziellen	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen

²⁹ GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

³⁰ EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

				Kandidaten ³¹		
1	02 10 02	NGM	JA	NEIN	NEIN	NEIN

- Neu zu schaffende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM	von EFTA-Ländern	von Kandidaten ländern und potenziellen Kandidaten	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
	[XX.YY.YY.YY.YY]		JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN

³¹ Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.

3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Ausgaben

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	1	Binnenmarkt, Innovation und Digitales
---------------------------------------	---	---------------------------------------

Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA)			Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028–2034	INSGESAM T
Titel 1:	Verpflichtungen	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Zahlungen	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Titel 2:	Verpflichtungen	(1a)					
	Zahlungen	(2a)					
Titel 3:	Verpflichtungen	(3a)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
	Zahlungen	(3b)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
Mittel INSGESAMT für die EMSA	Verpflichtungen	=1+ 1a+ 3a	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
	Zahlungen	=2+ 2a +3b	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

Die Auswirkungen auf den Haushalt über den derzeitigen MFR hinaus sind – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – ein
indikativer Überblick.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	7	Verwaltungsausgaben
--	----------	---------------------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.	INSGESAMT
GD <.....>							
• Personal							
• Sonstige Verwaltungsausgaben							
GD <.....> INSGESAMT	Mittel						

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)							
---	--	--	--	--	--	--	--	--

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028–2034	INSGESAMT
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
	Zahlungen	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

Die Auswirkungen auf den Haushalt über den derzeitigen MFR hinaus sind – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – ein indikativer Überblick.

3.2.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Mittel der EMSA

- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

Beträge in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse angeben			Jahr N		Jahr N+1		Jahr N+2		Jahr N+3		Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.						INSGESAMT	
	ERGEBNISSE																	
	↓	Art ³²	Durch schnitt skoste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Gesam tzahl
EINZELZIEL Nr. 1 ³³ ...																		
- Ergebnis																		
- Ergebnis																		
- Ergebnis																		
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1																		
EINZELZIEL Nr. 2 ...																		
- Ergebnis																		
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 2																		
GESAMTKOSTEN																		

Gegebenenfalls stellen die Beträge die Summe aus dem Unionsbeitrag zur Agentur und den übrigen Einnahmen der Agentur (Gebühren und Entgelte) dar.

³² Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer).

³³ Wie unter 1.4.2. („Einzelziel(e)...)“ beschrieben.

3.2.3. Geschätzte Auswirkungen auf das Personal der EMSA

3.2.3.1. Übersicht

- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

Mio. EUR (3 Dezimalstellen). Gegebenenfalls stellen die Beträge die Summe aus dem Unionsbeitrag zur Agentur und den übrigen Einnahmen der Agentur (Gebühren und Entgelte) dar.

	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028–2034	INSGESA MT
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	---------------

Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe A ST)					
Vertragsbedienstete					
Abgeordnete nationale Sachverständige					

INSGESAMT	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Die Auswirkungen auf den Haushalt über den derzeitigen MFR hinaus sind – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – ein indikativer Überblick.

Personalbedarf (VZÄ):

	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028–2034	INSGESA MT
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	---------------

Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AD)	2	2	2	2	2
Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe A ST)					
Vertragsbedienstete					
Abgeordnete nationale Sachverständige					

INSGESAMT	2	2	2	2	2
------------------	----------	----------	----------	----------	----------

Die Auswirkungen auf den Haushalt über den derzeitigen MFR hinaus sind – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – ein indikativer Überblick.

Die EMSA wird mit der Vorbereitung der Einstellung beginnen, sobald der Vorschlag angenommen ist. Die Kosten werden auf der Grundlage der Annahme geschätzt, dass die beiden VZÄ zum 1. Juli 2025 eingestellt werden. Daher werden im ersten Jahr nur 50 % der Personalkosten benötigt.

3.2.3.2. Geschätzter Personalbedarf bei der übergeordneten GD

- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative wird folgendes Personal benötigt:

Schätzung in ganzzahligen Werten (oder mit höchstens einer Dezimalstelle)

	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.		
• Im Stellenplan vorgesehene Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit):							
20 01 02 01 und 20 01 02 02 (in den zentralen Dienststellen und in den Vertretungen der Kommission)							
20 01 02 03 (Delegationen)							
01 01 01 01 (indirekte Forschung)							
10 01 05 01 (direkte Forschung)							
• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten – VZÄ)³⁴							
20 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation)							
20 02 03 (VB, ÖB, ANS, LAK und JFD in den Delegationen)							
Haushalts linie(n) (bitte angeben) ³⁵	– in den zentralen Dienststellen ³⁶						
	– in den Delegationen						
01 01 01 02 (VB, ANS und LAK der indirekten Forschung)							
10 01 05 02 (VB, ANS und LAK der direkten Forschung)							
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)							
INSGESAMT							

³⁴ VB = Vertragsbedienstete, ÖB = örtliche Bedienstete, ANS = abgeordnete nationale Sachverständige, LAK = Leiharbeitskräfte, JFD = Juniorfachkräfte in Delegationen.

³⁵ Teilobergrenze für aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

³⁶ Hauptsächlich für die Fonds der EU-Kohäsionspolitik, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und den Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds (EMFAF).

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Zeitbedienstete	
Externes Personal	

Einzelheiten der Kostenberechnung für die VZÄ sind in Anhang V in Abschnitt 3 anzugeben.

3.2.4. Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen

- ☒ Der Vorschlag/Die Initiative ist mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar.
- ☒ Der Vorschlag/Die Initiative erfordert eine Neuprogrammierung der betreffenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens.

Die der EMSA übertragenen Aufgaben erfordern eine Neuprogrammierung der Haushaltslinie für den jährlichen Beitrag zur Agentur (02 10 02) im Rahmen des derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmens. Die Aufstockung der Mittel für die EMSA wird durch eine entsprechende Kürzung der geplanten Ausgaben im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ für den Verkehr (02 03 01) im derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen ausgeglichen. Die Auswirkungen auf den Haushalt über den derzeitigen MFR hinaus sind – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – ein indikativer Überblick.

- ☐ Der Vorschlag/Die Initiative erfordert eine Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder eine Revision des Mehrjährigen Finanzrahmens³⁷.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien sowie der entsprechenden Beträge.

3.2.5. Finanzierungsbeteiligung Dritter

- Der Vorschlag/Die Initiative sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- Der Vorschlag/Die Initiative sieht folgende Kofinanzierung durch Dritte vor:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.			Insgesamt
Kofinanzierende Einrichtung								
Kofinanzierung INSGESAMT								

³⁷

Siehe Artikel 12 und 13 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 2093/2020 des Rates vom 17. Dezember 2020 zur Festlegung des Mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2021 bis 2027.

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- ☒ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- ☐ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar:
 - ☐ auf die Eigenmittel
 - ☐ auf die übrigen Einnahmen

Bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugewiesen sind: ☐

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative ³⁸						
		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.		
Artikel								

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan an.

--

Bitte geben Sie an, wie die Auswirkungen auf die Einnahmen berechnet werden.

³⁸ Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.