



Brüssel, den 3. Dezember 2019
(OR. en)

14803/19

TRANS 571
DELECT 221

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	19. November 2019
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	C(2019) 7940 final
Betr.:	DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 19.11.2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe bezüglich der Sicherheitsanforderungen an in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2019) 7940 final.

Anl.: C(2019) 7940 final



Brüssel, den 19.11.2019
C(2019) 7940 final

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 19.11.2019

**zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe bezüglich der
Sicherheitsanforderungen an in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe**

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

In der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ sind Sicherheitsnormen für inländische Fahrgastschiffe aus Stahl oder einem gleichwertigen Werkstoff und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge festgelegt. Soweit anwendbar und durchführbar, beruht die Richtlinie auf international vereinbarten Normen, insbesondere auf dem Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS)².

Die Anhänge I, II, und III der Richtlinie 2009/45/EG enthalten technische Sicherheitsanforderungen und die dazugehörigen Formblätter für die Sicherheitszeugnisse. Anhang I wurde zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2016/844 der Kommission³ geändert und wird in dieser Fassung seit dem 1. Juli 2017 angewandt.

Die Richtlinie 2009/45/EG wurde kürzlich durch die Richtlinie (EU) 2017/2108 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ geändert. Dabei wurde unter anderem der Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/45/EG präzisiert: Zum einen wurden Fahrgastschiffe unter 24 Meter Länge vom Anwendungsbereich ausgenommen, zum anderen wurde klargestellt, dass Schiffe aus Aluminium in den Anwendungsbereich fallen.

Mit der durch die Richtlinie (EU) 2017/2108 erfolgten Änderung von Artikel 10 Absatz 3 wurde der Kommission außerdem die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zur Änderung der Sicherheitsanforderungen für neue und vorhandene in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe zu erlassen.

Im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) hat sich gezeigt, dass Anhang I der Richtlinie 2009/45/EG vereinfacht werden sollte, um seine Lesbarkeit zu verbessern. Es wurde außerdem empfohlen zu prüfen, ob das derzeitige Aktualisierungsverfahren beschleunigt und die anschließenden Umsetzungskosten für die Mitgliedstaaten gesenkt werden können. Die Ziele und der Hintergrund dieser Empfehlungen werden in der begleitenden Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zum Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Ergebnisse des „Fitness-Checks“⁵ näher erläutert.

In der Zwischenzeit wurden auf internationaler Ebene eine Reihe von Änderungen des SOLAS-Übereinkommens vereinbart, darunter die Einführung des Internationalen Codes über die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code).

Die technischen Anhänge der Richtlinie 2009/45/EG (Anhänge I, II und III) sollten daher entsprechend geändert und durch die Anhänge dieser Verordnung ersetzt werden.

¹ Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1).

² Dieses Übereinkommen wurde von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) angenommen und von allen EU-Mitgliedstaaten ratifiziert.

³ Richtlinie (EU) 2016/844 der Kommission vom 27. Mai 2016 zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 141 vom 28.5.2016, S. 51).

⁴ Richtlinie (EU) 2017/2108 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 315 vom 30.11.2017, S. 40).

⁵ SWD(2015) 197.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Die Mitgliedstaaten und Interessenträger wurden innerhalb der Expertengruppe der Kommission für die Sicherheit von Fahrgastschiffen, einer Untergruppe der Expertengruppe für die Sicherheit im Seeverkehr⁶, in vier schriftlichen Konsultationsrunden konsultiert.

Darüber hinaus wurden während der Sitzungen der Untergruppe am 24. April 2018, 25. September 2018, 12. Dezember 2018 und 19. Februar 2019 Änderungen der technischen Anhänge I, II und III vorgestellt und weiter erörtert.

Der Konsultationsprozess war in verschiedene Phasen unterteilt:

- (1) In der ersten Konsultationsphase wurden drei Hauptmaßnahmen vereinbart:
 - Neugliederung des Anhangs I der Richtlinie 2009/45/EG und Unterteilung in zwei Abschnitte: Im ersten Abschnitt wurde die derzeitige Struktur des Anhangs I der Richtlinie 2009/45/EG beibehalten; er wird für Schiffe gelten, die bis zu einem vereinbarten Stichtag (18 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung) gebaut wurden. Der zweite Abschnitt wird für nach dem vereinbarten Stichtag gebaute Schiffe gelten; er enthält einen vollständigen Katalog von Sicherheitsanforderungen, der wie nachstehend erläutert an die SOLAS-Struktur angepasst wurde.
 - Angleichung der Struktur des zweiten Abschnitts des Anhangs I an das SOLAS-Übereinkommen: Im Laufe der Jahre hat sich die Struktur des Anhangs I nach und nach von der Struktur des SOLAS-Übereinkommens entfernt. Eine Wiederangleichung wird spätere Änderungen erleichtern, den direkten Vergleich der Anforderungen ermöglichen und eine harmonisierte Auslegung fördern, da sich Werften, Schiffseigner, Inspektoren und anerkannte Organisationen bei ihrer Arbeit an der SOLAS-Struktur orientieren.
 - Streichung der Anforderungen an Fahrgastschiffe unter 24 Meter Länge in beiden Abschnitten des Anhangs I.
- (2) In der zweiten Konsultationsphase wurden eindeutig überholte Verweise oder offensichtliche Fehler berichtigt.
- (3) Die dritte Konsultationsphase war der Überarbeitung der technischen Sicherheitsanforderungen gewidmet. Dabei wurde insbesondere Folgendes berücksichtigt:
 - Die jüngsten Änderungen des SOLAS-Übereinkommens, die in den Entschlüssen MSC.366 (93), MSC.380 (94), MSC.386 (94), MSC.392 (95), MSC.394 (95), MSC.395 (95), MSC.404 (96), MSC.409 (97), MSC.421 (98) und MSC.436 (99) enthalten sind. Jede Änderung wurde im Hinblick auf ihre Relevanz und/oder Anwendbarkeit auf die Schiffe, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, analysiert. Für eine begrenzte Zahl von Änderungen wurde eine rückwirkende Anwendung vereinbart; diese sind daher im ersten Abschnitt des Anhangs I berücksichtigt.
 - Klarstellungen in Bezug auf Schiffe aus Aluminium, insbesondere zur allgemeinen Brandschutzisolierung, zur baulichen Dämmung und zu den Elementen, die aus Stahl gefertigt sein müssen.

⁶ Die Expertengruppe für die Sicherheit im Seeverkehr (Maritime Safety Group) ist eine informelle, ständige Expertengruppe zur Seeverkehrssicherheit, die von der GD Mobilität und Verkehr eingerichtet wurde (Register der Expertengruppen Nr. E01079).

- Frühere Änderungen des SOLAS-Übereinkommens, die bei den technischen Aktualisierungen nicht berücksichtigt wurden, und Ausräumung verschiedener bei der Überprüfung der technischen Anforderungen festgestellter Unklarheiten.
- (4) In der vierten Konsultationsphase wurden alle noch offenen Fragen geklärt, wobei die während der dritten Konsultationsrunde eingegangenen Rückmeldungen und andere in den vorangegangenen Sitzungen angesprochene Punkte berücksichtigt wurden. Zu dieser Runde gehörte auch eine Konsultation zu Anhang II (Formblatt für das Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe) und Anhang III (Sicherheitsanforderungen in Bezug auf Personen mit eingeschränkter Mobilität) der Richtlinie, zu denen nur geringfügige Änderungen vorgeschlagen wurden.

Mit diesem Konsultationsprozess wurde ein breiter Konsens über den Entwurf der delegierten Verordnung gewährleistet.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

In Artikel 1 wird vorgeschlagen, die Anhänge I, II und III der Richtlinie 2009/45/EG durch die Anhänge I, II und III dieser Verordnung zu ersetzen.

In Artikel 2 dieser Verordnung wird der Geltungsbeginn der vorgeschlagenen Verordnung, einschließlich des Übergangszeitraums von 18 Monaten, festgelegt.

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 19.11.2019

zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe bezüglich der Sicherheitsanforderungen an in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe⁷, insbesondere auf Artikel 10 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die internationalen Übereinkommen, auf die in Artikel 2 Buchstabe a der Richtlinie 2009/45/EG Bezug genommen wird, wurden geändert. Eine eingehende Überprüfung der technischen Elemente hat zudem ergeben, dass einige der früheren Änderungen internationaler Übereinkommen nicht berücksichtigt wurden.
- (2) Mit der Richtlinie (EU) 2017/2108 des Europäischen Parlaments und des Rates⁸ wurde die Begriffsbestimmung für „gleichwertiger Werkstoff“ dahin gehend geändert, dass auch Schiffe aus Aluminium in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/45/EG fallen. Um eine harmonisierte Durchführung zu gewährleisten, müssen in den Anhängen der Richtlinie 2009/45/EG einige technische Präzisierungen in Bezug auf Aluminiumschiffe vorgenommen werden.
- (3) Darüber hinaus wurden mit der Richtlinie (EU) 2017/2108 Fahrgastschiffe von weniger als 24 Meter Länge vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/45/EG ausgenommen. Die technischen Anforderungen an diese Schiffe sollten daher aus Anhang I der Richtlinie 2009/45/EG gestrichen werden.
- (4) Wie die Erfahrung gezeigt hat, enthalten die technischen Anforderungen mehrere Unklarheiten und Unstimmigkeiten in Form fehlender oder falscher Verweise.
- (5) Im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) wurde festgestellt, dass es aufgrund des veralteten Formats des Anhangs I der Richtlinie 2009/45/EG äußerst schwierig ist, die Sicherheitsnormen für in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe mit den bestehenden internationalen Anforderungen zu vergleichen. Im Zuge des REFIT-Fitness-Checks wurde empfohlen, diesen Anhang zu vereinfachen, um seine Lesbarkeit zu verbessern.

⁷ ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

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

- (6) Zur Vereinfachung bzw. zur verbesserten Lesbarkeit sowie zur parallel dazu erfolgenden Aktualisierung der technischen Anforderungen schien es zweckmäßig, den Anhang I der Richtlinie 2009/45/EG in zwei Abschnitte zu gliedern, von denen der eine für Schiffe gilt, deren Kiel vor dem [18 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] gelegt wurde oder die sich vor diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befanden, und der andere für Schiffe, deren Kiel am oder nach dem [18 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] gelegt wurde oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befanden. Anhang I Abschnitt 1 enthält die wichtigsten Aktualisierungen im Zusammenhang mit der Streichung aller Bestimmungen für Fahrgastschiffe unter 24 Meter Länge, außerdem Lärmschutzbestimmungen, Bestimmungen zu Notschleppverfahren und Anforderungen für Schiffe, die Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden.
- (7) Die Erfahrungen bei der Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG haben gezeigt, dass es bis zu 30 Monate dauern kann, bis Aktualisierungen internationaler Standards in nationales Recht umgesetzt sind. Im Rahmen des REFIT-Fitness-Checks wurde daher empfohlen zu prüfen, ob das derzeitige Aktualisierungsverfahren beschleunigt werden kann, um die Umsetzungskosten für die Mitgliedstaaten zu senken. Erfahrungen bei der Umsetzung anderer Richtlinien in diesem Bereich haben gezeigt, dass die Aktualisierung der technischen Anforderungen mittels einer Verordnung die Zeit für die Anpassung an die überarbeiteten Anforderungen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) verkürzt und den Mitgliedstaaten Umsetzungskosten erspart. Daher sollten die technischen Sicherheitsanforderungen und die dazugehörigen Formblätter für die Sicherheitszeugnisse in den Anhängen I, II und III der Richtlinie 2009/45/EG mittels einer Verordnung festgelegt werden.
- (8) Um den Wirtschaftsbeteiligten genügend Zeit zur Anpassung an die geänderten technischen Anforderungen in den Anhängen dieser Verordnung zu lassen und den Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu geben, die nationalen Maßnahmen zur Umsetzung der Anhänge der Richtlinie 2009/45/EG aufzuheben bzw. die nationalen Bestimmungen so anzupassen, dass diese geänderten technischen Anforderungen uneingeschränkt wirksam sind, sollte der Geltungsbeginn aufgeschoben werden.
- (9) Die Richtlinie 2009/45/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

- (1) Anhang I erhält die Fassung des Anhangs I der vorliegenden Verordnung.
- (2) Anhang II erhält die Fassung des Anhangs II der vorliegenden Verordnung.
- (3) Anhang III erhält die Fassung des Anhangs III der vorliegenden Verordnung.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem *[18 Monate nach dem Inkrafttreten]*.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 19.11.2019

*Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER*