

Brüssel, den 24. Oktober 2024
(OR. en)

14748/24

Interinstitutionelles Dossier:
2023/0164(COD)

CODEC 1971
TRANS 443
MAR 168
PECHE 414
OMI 93
PE 241

INFORMATORISCHER VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
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 – Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments und Berichtigungsverfahren (Straßburg, 10. April 2024 und 22. Oktober 2024)

I. EINLEITUNG

Im Einklang mit Artikel 294 AEUV und der Gemeinsamen Erklärung zu den praktischen Modalitäten des Mitentscheidungsverfahrens¹ haben der Rat, das Europäische Parlament und die Kommission informelle Gespräche geführt, um in erster Lesung zu einer Einigung über dieses Gesetzgebungsdossier zu gelangen.

¹ ABl. C 145 vom 30.6.2007, S. 5.

Dieses Dossier² sollte Gegenstand des Berichtigungsverfahrens³ im Europäischen Parlament werden, nachdem das scheidende Europäische Parlament seinen Standpunkt in erster Lesung angenommen hatte.

II. ABSTIMMUNGEN

Das Europäische Parlament hat in seiner Sitzung vom 10. April 2024 den Änderungsantrag 36 (ohne Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen) zu dem Kommissionsvorschlag und eine legislative EntschlieÙung angenommen, die den Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung darstellen. Der Standpunkt entspricht der vorläufig zwischen den Organen getroffenen Vereinbarung.

Nach der Überarbeitung des angenommenen Textes durch die Rechts- und Sprachsachverständigen billigte das Europäische Parlament am 22. Oktober 2024 eine Berichtigung des in erster Lesung angenommenen Standpunkts.

Nach dieser Berichtigung dürfte der Rat in der Lage sein, den in der Anlage⁴ wiedergegebenen Standpunkt des Europäischen Parlaments zu billigen und damit die erste Lesung für beide Organe zum Abschluss zu bringen.

Der Gesetzgebungsakt würde anschließend in der Fassung des Standpunkts des Europäischen Parlaments erlassen.

² Dok. 10819/24 + COR 1.

³ Artikel 251 der Geschäftsordnung des EP.

⁴ Der Wortlaut der Berichtigung ist in der Anlage wiedergegeben. Er wurde in eine konsolidierte Fassung eingearbeitet, in der die am Kommissionsvorschlag vorgenommenen Änderungen durch Fettdruck und Kursivschrift kenntlich gemacht sind. Das Symbol „■“ weist auf Textstreichungen hin.

P9_TA(2024)0200

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

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 10. April 2024 zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/18/EG zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr (COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2023)0270),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C9-0189/2023),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 20. September 2023¹,
- nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
- unter Hinweis auf die vorläufige Einigung, die gemäß Artikel 74 Absatz 4 seiner Geschäftsordnung vom zuständigen Ausschuss angenommen wurde, und auf die vom Vertreter des Rates mit Schreiben vom 28. Februar 2024 gemachte Zusage, den Standpunkt des Parlaments gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu billigen,
- gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Fischereiausschusses,
- unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A9-0422/2023),

¹ ABl. C, C/2023/875 vom 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/875/oj>.

1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
3. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln

.

Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 10. April 2024 im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie (EU) 2024/... des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/18/EG zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1286/2011 der Kommission

(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 Sozialausschusses¹,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren²,

¹ ABl. C, C/2023/875, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/875/oj>.

² Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 10. April 2024.

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³ werden die Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr festgelegt und ist ein System von Sicherheitsuntersuchungen im Seeverkehr (im Folgenden Sicherheitsuntersuchungen“) vorgesehen. 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, ***um aus der Vergangenheit zu lernen und so künftige Unfälle und Vorkommnisse auf See zu verhindern.***
- (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 jener Richtlinie gewonnenen Erfahrungen sollten berücksichtigt werden.

³ 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 Rates (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114).

- (3) *Diesbezüglich sollte die Union im Einklang mit ihren internationalen Verpflichtungen zum Schutz der Meeresumwelt weiterhin eine Führungsrolle in einem Wirtschaftszweig übernehmen, der sowohl auf Unionsebene als auch auf internationaler Ebene reguliert ist.*
- (4) 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. **In der Richtlinie wird z. B. auf den** mit der IMO-Entschließung A.849(20) vom 27. November 1997 angenommenen „IMO-Code für die Untersuchung von Seeunfällen und Vorkommnissen auf See“ **verwiesen**, der durch den mit der IMO-Entschließung MSC.255(84) vom 16. Mai 2008 angenommenen „Code über internationale Normen und empfohlene Verfahrensweisen für die Sicherheitsuntersuchung eines Seeunfalls oder eines Vorkommnisses auf See („IMO-Unfalluntersuchungscode““ und die mit der IMO-Entschließung A.1075(28) vom 4. Dezember 2013 angenommenen Leitlinien für die Unterstützung von Untersuchungsbeauftragten bei der Umsetzung des Unfalluntersuchungskodex („IMO-Leitlinien zur Unterstützung der Untersuchungsbeauftragten bei der Umsetzung des Unfalluntersuchungscodes“) aufgehoben wurde.

- (5) Mit dem IMO-Unfalluntersuchungscode wurden neue Begriffsbestimmungen eingeführt, etwa der Begriff „Sicherheitsuntersuchungsbehörde“, während andere Begriffe wie „schwerer Unfall“ gestrichen wurden. Diese Änderungen sollten in der Richtlinie 2009/18/EG berücksichtigt werden.
- (6) In der Richtlinie 2009/18/EG wird auch auf das IMO-Rundschreiben **MSC-MEPC.3/Circ.3** vom 18. Dezember 2008 (Meldungen von Seeunfällen und Vorkommnissen auf See, überarbeitete abgestimmte Meldeverfahren) Bezug genommen, das durch das IMO-Rundschreiben MSC-MEPC.3/Circ.4/rev.1 vom 18. November 2014 ersetzt wurde.
- (7) Die IMO-Leitlinien zur Unterstützung der Untersuchungsbeauftragten bei der Umsetzung des Unfalluntersuchungscodes enthalten praktische Empfehlungen für die systematische Untersuchung von Seeunfällen und Vorkommnissen auf See und ermöglichen die Entwicklung einer wirksamen Analyse sowie präventiver Maßnahmen. **Diese Leitlinien haben Vorrang vor der in der Verordnung (EU) Nr. 1286/2011 der Kommission⁴ festgelegten gemeinsamen Methodik. Daher sollten sie** in der Richtlinie 2009/18/EG berücksichtigt werden, **und die Verordnung (EU) Nr. 1286/2011 sollte aufgehoben werden.**

⁴ **Verordnung (EU) Nr. 1286/2011 der Kommission vom 9. Dezember 2011 über die Festlegung einer gemeinsamen Methodik zur Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See gemäß Artikel 5 Absatz 4 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 328 vom 10.12.2011, S. 36).**

- (8) Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 m fallen derzeit nicht unter die Richtlinie 2009/18/EG. Infolgedessen werden Sicherheitsuntersuchungen, an denen solche Fischereifahrzeuge beteiligt sind, weder systematisch noch harmonisiert durchgeführt. Solche Schiffe kentern leichter, und es kommt relativ häufig vor, dass Besatzungsmitglieder über Bord gehen. Zum Schutz dieser Fischereifahrzeuge, ihrer Besatzung und der Umwelt ist daher vorzusehen, dass die Behörden sehr schwere Seeunfälle, an denen *solche* Fischereifahrzeuge beteiligt sind, vorläufig bewerten, um festzustellen, ob eine Sicherheitsuntersuchung durchzuführen ist, *wobei unter anderem die verfügbaren Beweismittel sowie das Potenzial der Ergebnisse der Sicherheitsuntersuchung im Hinblick auf die Verhütung künftiger Seeunfälle und die Verhinderung künftiger Vorkommnisse auf See zu berücksichtigen sind. Mit dieser Maßnahme dürften erhebliche positive Auswirkungen auf die Zahl der auf See geretteten Menschenleben und der verhinderten Verletzungen einhergehen und insbesondere das Leben und die Gesundheit der Fischer aus der Union geschützt werden.*
- (9) *Die Richtlinie 2009/18/EG hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, nationale Vorschriften zur Untersuchung von Seeunfällen oder Vorkommnissen auf See zu erlassen, an denen ein Schiffstyp beteiligt ist, mit dem höchstens zwölf Fahrgäste befördert werden oder der anderen gewerblichen Zwecken dient.*

- (10) Einige Begriffsbestimmungen der Richtlinie 2009/18/EG sind nicht eindeutig. **Eine Begriffsbestimmung des Begriffs** „Länge eines Fischereifahrzeugs“ sollte **eingeführt** werden, insbesondere im Hinblick auf jene Fälle, in denen das Vorgehen und die Pflichten der Seesicherheitsuntersuchungsbehörden (im Folgenden „Sicherheitsuntersuchungsbehörden“) je nach Länge des Fischereifahrzeugs unterschiedlich sind.
- (11) Der IMO-Unfalluntersuchungscode betrifft ein Ereignis oder eine Ereigniskette, das bzw. die „in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes“ eingetreten ist. Diese Formulierung wird unterschiedlich ausgelegt und sollte geklärt werden. Die Unterschiede bei der Auslegung wirken sich auf die Tätigkeit der Sicherheitsuntersuchungsbehörden aus, insbesondere in Bezug auf Unfälle in Häfen, die Möglichkeiten für gemeinsame Sicherheitsuntersuchungen sowie die Erhebung von Unfall- und Untersuchungsdaten.
- (12) Der IMO-Unfalluntersuchungscode **sieht vor, dass** bei **einem** sehr schweren Seeunfall eine **Sicherheitsuntersuchung** durchzuführen ist. Es gibt jedoch keine Handlungsempfehlung dafür, in welchem Zeitraum nach dem Unfall ein Todesfall eingetreten sein muss, damit der **Unfall** als sehr schwerer Seeunfall anzusehen **ist**, **der eine Sicherheitsuntersuchung erfordert**. Daher sollte die Richtlinie 2009/18/EG eine entsprechende Handlungsempfehlung enthalten.

- (13) *Die Sicherheitsuntersuchungsbehörden sollten sich nach besten Kräften bemühen, den Betroffenen, einschließlich der Opfer und ihrer Familien, die Untersuchungsberichte und ihre Empfehlungen vor der Veröffentlichung zugänglich zu machen.*
- (14) *Angesichts der Bedeutung, die der Untersuchung menschlicher Faktoren bei der Sicherheitsuntersuchung zukommt, sollten bei Sicherheitsuntersuchungen die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord und etwaige Auswirkungen, die sie auf den zu untersuchenden Seeunfall oder das zu untersuchende Vorkommnis auf See gehabt haben, gebührend berücksichtigt werden.*
- (15) In Bezug auf das verfügbare Personal und die operativen Ressourcen der Sicherheitsuntersuchungsbehörden bestehen deutliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten, was dazu führt, dass die Berichterstattung über Seeunfälle und deren Untersuchung ineffizient und uneinheitlich erfolgen. Daher sollte die Kommission in Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (im Folgenden „Agentur“) spezialisierte analytische Unterstützung für einzelne Sicherheitsuntersuchungen (Kompetenzen) sowie Analysewerkzeuge und -ausrüstung (Hardware) bereitstellen. *Darüber hinaus sollten die Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung der Mitgliedstaaten bei Sicherheitsuntersuchungen weiter gefördert und unterstützt werden, insbesondere angesichts neuer Herausforderungen in der Seesicherheit in den Bereichen Umwelt, Soziales, öffentliche Gesundheit und Arbeit.*

- (16) Die Agentur sollte daher **regelmäßige** Schulungen zu spezifischen Techniken sowie zu neuen Entwicklungen und Technologien abhalten, die künftig für die Unfalluntersuchung relevant sein **könnten**. Themen dieser Schulungen sollten unter anderem erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe, die im Hinblick auf das Paket „Fit für 55“ besonders relevant sind, die Automatisierung und die Regeln zum allgemeinen Datenschutz gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ sein. ***So wird die Sicherheit an Bord von Schiffen und die Gesundheit und Sicherheit der auf den Schiffen arbeitenden Seeleute und Fischer verbessert.***
- (17) ***Die Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungen sollte unter allen Umständen gewahrt werden, und alle an diesen Untersuchungen Beteiligten, einschließlich Körperschaften, Einrichtungen oder Agenturen, ob öffentlich oder privat, sollten frei von jeglichen Interessenkonflikten sein.***
- (18) ***Die Mitgliedstaaten sollten zusammenarbeiten, damit Sicherheitsuntersuchungen einheitlich durchgeführt und die Sicherheitsuntersuchungsbehörden dabei unterstützt werden, ihre Fähigkeiten zur Sicherheitsuntersuchung zu verbessern und auszuweiten.***
-

⁵ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

- (19) *Zur Anpassung der Richtlinie 2009/18/EG an die Weiterentwicklung des internationalen Seerechts in Bezug auf die Sicherheitsuntersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Erleichterung der Sammlung, Weitergabe und Bekanntmachung von Wissen sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte im Hinblick die Änderung der Anhänge dieser Richtlinie zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung⁶ niedergelegt wurden. Insbesondere sollte der durch die Richtlinie 2009/18/EG geschaffene Rahmen für die ständige Zusammenarbeit in diese Konsultationen einbezogen werden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.*

⁶ *ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.*

- (20) Unter Berücksichtigung des vollständigen Zyklus der Besuche der Agentur in den Mitgliedstaaten zur Überwachung der Umsetzung der Richtlinie 2009/18/EG sollte die Kommission die Umsetzung der Richtlinie 2009/18/EG spätestens **fünf** Jahre nach **dem Tag der Umsetzung der vorliegenden Änderungsrichtlinie** evaluieren und dem Europäischen Parlament und dem Rat darüber Bericht erstatten. Die Mitgliedstaaten sollten mit der Kommission zusammenarbeiten, um alle für diese Evaluierung erforderlichen Informationen zusammenzutragen.
- (21) **Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Festlegung von Vorschriften für die Sicherheitsuntersuchung von Unfällen im Seeverkehr zur Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr und zum Schutz der Meeresumwelt, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.**
- (22) 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:

„(2) Da **Sicherheitsuntersuchungen** im Seeverkehr gemäß dieser Richtlinie (im Folgenden „Sicherheitsuntersuchungen“) **nicht der Ermittlung der Haftung oder der Schuldzuweisung dienen, ist aus den Ergebnissen dieser Untersuchungen kein Verschulden oder Haftung abzuleiten**. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die **Sicherheitsuntersuchungsbehörden** (im Folgenden „Sicherheitsuntersuchungsbehörden“) **nicht daran gehindert oder dabei behindert werden**, vollständig über die Ursachen des Unfalls oder Vorkommnisses auf See zu berichten.“
2. Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe d wird gestrichen;

3. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. Der Begriff ‚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 vom 16. Mai 2008 in der jeweils geltenden Fassung.
2. Der Begriff ‚IMO-Leitlinien zur Unterstützung der Untersuchungsbeauftragten bei der Umsetzung des Unfalluntersuchungscode‘ bezeichnen die Richtlinien im Anhang der in der IMO-Versammlung am 4. Dezember 2013 angenommenen Entschließung A.1075(28) *in der jeweils geltenden Fassung*.

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) „Sicherheitsuntersuchungsbehörde“,
 - f) „die Sicherheitsuntersuchung durchführender Staat“,
 - g) „Staat mit begründetem Interesse“,
 - h) „schwere Verletzung“.
4. Der Begriff „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, *in der jeweils geltenden Fassung*.

5. Der Begriff ‚Ro-Ro-Fahrgastschiff‘ bezeichnet ein Ro-Ro-Fahrgastschiff im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 der Richtlinie (EU) 2017/2110 des Europäischen Parlaments und des Rates*.
6. Der Begriff ‚Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug‘ bezeichnet ein Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug im Sinne des Artikels 2 Nummer 2 der Richtlinie (EU) 2017/2110.
7. Der Begriff ‚Schiffsdatenschreiber‘ (voyage data recorder, VDR) bezeichnet einen ‚Schiffsdatenschreiber‘ im Sinne von Nummer 4.1 des Anhangs der IMO-Entscheidung MSC.333(90) des Schiffssicherheitsausschusses der IMO vom 22. Mai 2012 in der jeweils geltenden Fassung, *ergänzt durch die einschlägigen zum Zeitpunkt des Einbaus dieses VDR an Bord geltenden IMO-Leistungsanforderungen und unbeschadet des Unionsrechts.*
8. *Der Begriff ‚vereinfachter Schiffsdatenschreiber‘ (simplified voyage data recorder, S-VDR) bezeichnet einen ‚vereinfachten Schiffsdatenschreiber‘ im Sinne von Nummer 4.1 des Anhangs der IMO-Entscheidung MSC.163(78) des Schiffssicherheitsausschusses der IMO vom 17. Mai 2004 in der jeweils geltenden Fassung und ergänzt durch die einschlägigen zum Zeitpunkt des Einbaus dieses VDR an Bord geltenden IMO- Leistungsanforderungen und unbeschadet des Unionsrechts.*

9. Der Begriff ‚Sicherheitsempfehlung‘ bezeichnet jeden Vorschlag, auch für die Zwecke der Registrierung und der Kontrolle,
- a) der Sicherheitsuntersuchungsbehörde des die Untersuchung durchführenden oder für die Untersuchung federführenden Staates auf der Grundlage von Informationen, die sich aus dieser Untersuchung ergeben, oder
 - b) der Kommission, falls sie auf der Grundlage einer abstrakten Datenanalyse und der Ergebnisse der durchgeführten Sicherheitsuntersuchungen tätig wird.
10. Der Begriff ‚Länge eines Fischereifahrzeugs‘ bezeichnet die „Länge eines Fischereifahrzeugs“ im Sinne von Artikel 2 der Verordnung (EU) 2017/1130 des Europäischen Parlaments und des Rates^{**}.
11. Der Begriff ‚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, *sofern die entsprechenden Informationen verfügbar sind*.

* 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).

** 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).“

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 Sicherheitsuntersuchungsbehörden über die Ergebnisse einer Sicherheitsuntersuchung ohne jegliche Einflussnahme oder Einmischung seitens Personen, Organisationen oder Parteien, die vom Ausgang dieser Sicherheitsuntersuchungen betroffen sein könnten, berichten können;“

b) Absatz 2 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) die Koordinierung der Tätigkeiten ihrer jeweiligen Sicherheitsuntersuchungsbehörden in dem Maße, wie es für das Erreichen der Ziele dieser Richtlinie erforderlich ist.“

5. Die Artikel 5 und 6 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 5

Verpflichtung zur Durchführung einer Untersuchung

(1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass die Sicherheitsuntersuchungsbehörde gemäß Artikel 8 nach *jedem* sehr schweren *Seeunfall* eine Sicherheitsuntersuchung durchführt, wenn

- 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 SRÜ 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, die das am Unfall beteiligte Schiff führt bzw. die am Unfall beteiligten Schiffe führen.

- (2) Bei Fischereifahrzeugen mit einer Länge von weniger als 15 m nimmt die Sicherheitsuntersuchungsbehörde ***unverzüglich und spätestens zwei Monate nach dem sehr schweren Seeunfall gemäß Absatz 1*** des vorliegenden Artikels eine vorläufige Bewertung dieses Unfalls vor, um festzustellen, ob eine Sicherheitsuntersuchung durchzuführen ist. Entscheidet die Sicherheitsuntersuchungsbehörde, keine Sicherheitsuntersuchung durchzuführen, so sind die Gründe für diese Entscheidung zu erfassen und ***unverzüglich und spätestens zwei Monate nach dem sehr schweren Seeunfall*** gemäß Artikel 17 Absatz 3 zu melden.
- (3) Bei der Entscheidung über die Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung gemäß Absatz 2 berücksichtigt die Sicherheitsuntersuchungsbehörde die verfügbaren Beweismittel sowie das Potenzial der Ergebnisse der Sicherheitsuntersuchung im Hinblick auf die Verhinderung künftiger Seeunfälle und künftiger Vorkommnisse auf See.
- (4) Bei Seeunfällen oder Vorkommnissen auf See, die nicht unter die Absätze 1, 2 oder 3 fallen, entscheidet die Sicherheitsuntersuchungsbehörde, ob eine Sicherheitsuntersuchung durchzuführen ist.

- (5) Festlegungen zum Umfang und konkrete Vorkehrungen für die Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen werden von der Sicherheitsuntersuchungsbehörde des für die Untersuchung federführenden Mitgliedstaats in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden der anderen Staaten mit begründetem Interesse so getroffen, **wie es nach Ansicht der Sicherheitsuntersuchungsbehörde des für die Untersuchungen federführenden Staates** im Hinblick auf das Erreichen des Ziels der Richtlinie **am sinnvollsten** ist, und sind auf die Verhütung künftiger Seeunfälle und die Verhinderung künftiger Vorkommnisse auf See ausgerichtet.
- (6) Bei Sicherheitsuntersuchungen folgt die Sicherheitsuntersuchungsbehörde den IMO-Leitlinien- zur Unterstützung der Untersuchungsbeauftragten bei der Umsetzung des Unfalluntersuchungscodes. Die Untersuchungsbeauftragten können von diesen Leitlinien abweichen, sofern dies nach ihrem fachlichen Urteil zum Erreichen der Ziele der Sicherheitsuntersuchung erforderlich ist. Die Kommission kann unter Berücksichtigung relevanter Erkenntnisse aus Sicherheitsuntersuchungen **und nach Anhörung der Sicherheitsuntersuchungsbehörden im Zusammenhang mit dem in Artikel 10 festgelegten Rahmen für die ständige Zusammenarbeit Empfehlungen für die Umsetzung dieser Leitlinien annehmen.**

- (7) Bei der Entscheidung darüber, ob ein Seeunfall oder ein Vorkommnis auf See mit einem Schiff, das sich in einem Liegeplatz im Hafen oder im Dock befindet und an dem Land- oder Hafenarbeiter beteiligt sind, „in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes“ steht und daher eine Sicherheitsuntersuchung durchzuführen ist, **berücksichtigen die Mitgliedstaaten gemäß ihrem nationalen Recht insbesondere**, inwieweit die Bauten des Schiffes, die Ausrüstung, die Verfahren, die Besatzung oder das Schiffsmanagement in die ausgeübte Tätigkeit einbezogen wurden bzw. für diese Tätigkeit relevant waren.
- (8) Eine Sicherheitsuntersuchung wird unverzüglich, spätestens aber zwei Monate nach dem betreffenden Seeunfall oder dem betreffenden Vorkommnis auf See, eingeleitet.
- (9) Stellt sich im Verlauf einer Sicherheitsuntersuchung heraus, dass eine Straftat gemäß den Artikeln 3, 3bis, 3ter oder 3quater des IMO-Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt vom 10. März 1988 **in der jeweils geltenden Fassung begangen** wurde, so unterrichtet die Sicherheitsuntersuchungsbehörde **gemäß dem nationalen Recht** unverzüglich die für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr zuständigen Behörden des Mitgliedstaats oder der Mitgliedstaaten und jedes betroffenen Drittlands.

Artikel 6

Meldepflicht

Ein Mitgliedstaat schreibt im Rahmen seiner Rechtsordnung vor, dass seine jeweilige Sicherheitsuntersuchungsbehörde von den zuständigen Behörden und/oder den beteiligten Parteien unverzüglich über alle Seeunfälle und Vorkommnisse auf See zu unterrichten ist, die unter diese Richtlinie fallen.“

6. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

„Die gleichzeitige Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen zu demselben Seeunfall oder Vorkommnis auf See ist strikt auf Ausnahmefälle beschränkt. In solchen Fällen benachrichtigen die Mitgliedstaaten die Kommission unter Angabe der Gründe für die Durchführung solcher gleichzeitigen Sicherheitsuntersuchungen. Mitgliedstaaten, die gleichzeitige Sicherheitsuntersuchungen durchführen, kooperieren miteinander. Insbesondere tauschen die betroffenen Sicherheitsuntersuchungsbehörden innerhalb eines angemessenen Zeitraums sämtliche im Verlauf ihrer jeweiligen Untersuchungen gesammelten relevanten Informationen *zeitnah* aus, um so weit wie möglich zu gemeinsamen Schlussfolgerungen zu gelangen.“

- b) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(1a) **Mitgliedstaaten** mit begründetem Interesse **unterstützen** den bzw. die die Untersuchung durchführenden Mitgliedstaat(en) so weit wie praktisch möglich bei der Durchführung der Sicherheitsuntersuchung **■**, indem sie für die Sicherheitsuntersuchung relevante Informationen zugänglich machen. Der oder die Untersuchungsbeauftragte(n), der bzw. die eine Sicherheitsuntersuchung durchführt bzw. durchführen, **erhält bzw. erhalten, wenn dies für notwendig erachtet wird**, auch Zugang zu **Informationen, die sich im Besitz von** staatlichen Schiffsbesichtigungsdiensten, der Küstenwache, Schiffsverkehrsdiensten, Lotsendiensten und sonstigem Seeverkehrspersonal des Staates mit begründetem Interesse **befinden, und zwar gemäß dessen nationalem Recht.**“

- c) **Absatz 4 erhält folgende Fassung:**

„(4) **Ist ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug an einem Unfall oder Vorkommnis auf See beteiligt, so leitet der Mitgliedstaat, in dessen Küstenmeer oder inneren Gewässern gemäß Definition des SRÜ der Unfall bzw. das Vorkommnis eingetreten ist, die Sicherheitsuntersuchung ein. Tritt der Unfall oder das Vorkommnis auf See in anderen Gewässern auf, so wird das Sicherheitsuntersuchungsverfahren von dem Mitgliedstaat eingeleitet, den das betreffende Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug zuletzt besucht hat. Der Mitgliedstaat, der die Sicherheitsuntersuchung eingeleitet hat, bleibt für die Sicherheitsuntersuchung und die Koordinierung mit anderen Mitgliedstaaten mit begründetem Interesse zuständig, bis eine Einigung darüber zustande gekommen ist, welcher von ihnen der für die Untersuchungen federführende Mitgliedstaat sein soll.**“

7. Die Artikel 8 und 9 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 8

Sicherheitsuntersuchungsbehörden

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Sicherheitsuntersuchungen unter der Verantwortung einer unparteiischen, **unabhängigen und** ständigen Sicherheitsuntersuchungsbehörde, die mit den notwendigen Befugnissen sowie ausreichenden Mitteln und finanziellen Ressourcen ausgestattet ist, durchgeführt werden, und zwar von qualifizierten Untersuchungsbeauftragten, die über die entsprechenden Kompetenzen im Bereich von Seeunfällen und Vorkommnissen auf See verfügen, **um ihren Verpflichtungen gemäß dieser Richtlinie nachzukommen**.

Die Sicherheitsuntersuchungsbehörden dürfen vorübergehend geeignete Untersuchungsbeauftragte benennen, die über die erforderlichen Fachkenntnisse verfügen, um sich an einer Sicherheitsuntersuchung zu beteiligen, oder Berater hinzuziehen, um fachlichen Rat zu beliebigen Aspekten einer Sicherheitsuntersuchung zu erteilen.

Damit die **Sicherheitsuntersuchungsbehörde** 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, **die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen**, benennen eine unabhängige Zentralstelle für die Mitwirkung an einer Sicherheitsuntersuchung nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c.

- (2) Die **Sicherheitsuntersuchungsbehörde** stellt sicher, dass die einzelnen Untersuchungsbeauftragten über Kenntnisse und praktische Erfahrungen in jenen Bereichen verfügen, die zu ihren üblichen Untersuchungsaufgaben gehören. Zudem stellt die **Sicherheitsuntersuchungsbehörde** sicher, dass sie erforderlichenfalls auf geeignetes Spezialwissen zugreifen kann.
- (3) Die der **Sicherheitsuntersuchungsbehörde** übertragenen Tätigkeiten können auch die Sammlung und Analyse von Daten zur Seeverkehrssicherheit umfassen, 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 stellen im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung sicher, dass die Untersuchungsbeauftragten ihrer jeweiligen **Sicherheitsuntersuchungsbehörde** bzw. einer anderen **Sicherheitsuntersuchungsbehörde**, der sie die Sicherheitsuntersuchung übertragen haben, falls zweckmäßig in Zusammenarbeit mit den für die justizielle Untersuchung zuständigen Behörden, mit sämtlichen für die Durchführung der Sicherheitsuntersuchung relevanten Informationen **und technologischen Mitteln** 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 kontrollierte 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- oder S-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 **Möglichkeit der** Vervielfältigung und Nutzung dieser 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 *der* Sicherheitsuntersuchung *abträglich* 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 Unterstützung der zuständigen Behörden in den jeweiligen Staaten, einschließlich der Besichter des Flaggenstaats und des Hafenstaats, der Bediensteten der Küstenwache, des für die Überwachung des Schiffsverkehrs zuständigen Personals der Verkehrszentralen, der Such- und Rettungsdiensteinheiten, der Lotsen und von sonstigem Hafen- oder Seeschiffahrtspersonal.
- (5) Die *Sicherheitsuntersuchungsbehörde* muss in die Lage sein, bei der Benachrichtigung über einen Unfall zu gleich welchem Zeitpunkt sofort zu reagieren, und muss über ausreichende Ressourcen für eine unabhängige Erfüllung ihrer Aufgabe verfügen. Ihre Untersuchungsbeauftragten erhalten den für die Wahrung ihrer Unabhängigkeit erforderlichen Status.

- (6) Die *Sicherheitsuntersuchungsbehörde* kann gleichzeitig mit den Aufgaben im Rahmen dieser Richtlinie auch die Untersuchung von anderen Vorkommnissen als Seeunfällen oder Vorfällen auf See übernehmen, soweit durch diese Untersuchungen ihre Unabhängigkeit nicht infrage gestellt wird.
- (7) ■ Jeder Mitgliedstaat **kann** ein Qualitätsmanagementsystem für seine *Sicherheitsuntersuchungsbehörde entwickeln, einführen und pflegen*.
- (8) *Mit dem in Artikel 10 genannten Rahmen für die ständige Zusammenarbeit werden die Sicherheitsuntersuchungsbehörden unterstützt und ihre Fähigkeiten zur Sicherheitsuntersuchung verbessert, indem Leitlinien und Empfehlungen ausgearbeitet werden, damit Sicherheitsuntersuchungen einheitlich durchgeführt werden, und in diesem Zusammenhang wird ein Peer-Review-Programm entwickelt und ausgeführt.*

Artikel 9

Vertraulichkeit

- (1) *Unbeschadet der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates* gewährleistet ein Mitgliedstaat im Rahmen seiner Rechtsordnung, dass die folgenden Informationen nicht für andere Zwecke als die Sicherheitsuntersuchung zur Verfügung gestellt werden, es sei denn, die zuständige Behörde in dem betreffenden Mitgliedstaat stellt fest, dass ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Offenlegung dieser Informationen besteht, einschließlich der Fälle, in denen die zuständige Behörde zu dem Schluss kommt, dass der Nutzen der Offenlegung die nachteiligen inländischen und internationalen Auswirkungen überwiegt, die eine solche Offenlegung auf die betreffende oder eine künftige Sicherheitsuntersuchung haben kann:*
- a) *alle Aussagen von Personen, welche die Sicherheitsuntersuchungsbehörde im Laufe der Sicherheitsuntersuchung erhalten hat;*
 - b) *Informationen, durch die die Identität von Personen offengelegt wird, die im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung ausgesagt haben;*

- c) *Informationen, die von der Sicherheitsuntersuchungsbehörde erfasst wurden und besonders sensibel und personenbezogen sind, einschließlich Informationen über die Gesundheit von Einzelpersonen;*
- d) *Material, das im Laufe der Sicherheitsuntersuchung nachträglich angefertigt wurde, etwa Notizen, Entwürfe, Stellungnahmen der Untersuchungsbeauftragten und Stellungnahmen im Rahmen der Analyse von Informationen;*
- e) *Informationen und Beweisstücke, die von Untersuchungsbeauftragten anderer Mitgliedstaaten oder von Drittländern gemäß internationalen Vorschriften und Empfehlungen bereitgestellt wurden, sofern dies von ihrer Sicherheitsuntersuchungsbehörde beantragt wurde;*
- f) *Entwürfe von Zwischen-, Kurz- oder Abschlussberichten;*
- g) *die gesamte Kommunikation zwischen den Personen, die am Betrieb des Schiffes beteiligt waren;*
- h) *schriftliche oder elektronische Aufzeichnungen und Abschriften der Aufzeichnungen des Schiffsverkehrsdienstes, einschließlich ihrer für interne Zwecke erstellten Berichte und Ergebnisse.*

- (2) *VDR- und S-VDR-Aufzeichnungen aus einer Sicherheitsuntersuchung dürfen nicht für andere Zwecke als die Sicherheitsuntersuchung oder die Schiffssicherheit zur Verfügung gestellt oder verwendet werden, es sei denn, diese Aufzeichnungen werden nach sicheren Verfahren anonymisiert oder offengelegt.*
- (3) *Für die in Absatz 1 genannten Zwecke werden nur unbedingt erforderliche Daten offengelegt.*
- (4) *Die Mitgliedstaaten können entscheiden, die Fälle, in denen eine Offenlegungsentscheidung gemäß Absatz 3 getroffen werden kann, zu begrenzen, wobei das Unionsrecht zu achten ist.“*

* *Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).“*

8. 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 **Sicherheitsuntersuchungsbehörden** in dem Maße zusammenarbeiten können, wie es für das Erreichen der Ziele dieser Richtlinie erforderlich ist.“

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

i) Die Einleitung und Buchstabe a erhalten folgende Fassung:

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

a) gemeinsame Nutzung von Einrichtungen, Anlagen und Geräten für die technische Untersuchung von Wrackteilen, Bordausrüstungen und anderen für Sicherheitsuntersuchungen relevanten Gegenständen durch die **Sicherheitsuntersuchungsbehörden**, einschließlich der Gewinnung und Auswertung von Daten von VDR **oder S-VDR** und sonstigen elektronischen Geräten;“.

ii) Die Buchstaben h und i erhalten folgende Fassung:

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

i) Bereitstellung aller sachdienlichen Informationen für die **Sicherheitsuntersuchungsbehörden**, die die Sicherheitsuntersuchungen durchführen.“

9. *Artikel 12 Absatz 3 erhält folgende Fassung:*

„(3) Die Mitwirkung eines Mitgliedstaats an einer Sicherheitsuntersuchung, die von einem Drittland mit begründetem Interesse durchgeführt wird, erfolgt unbeschadet der Einhaltung der Pflichten bezüglich der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen und der Berichterstattung darüber im Rahmen dieser Richtlinie. Ist ein Drittland mit begründetem Interesse federführend bei einer Sicherheitsuntersuchung, an der ein oder mehrere Mitgliedstaaten beteiligt sind, so können die Mitgliedstaaten beschließen, keine gleichzeitig stattfindenden Sicherheitsuntersuchungen durchzuführen, sofern die von dem Drittland geleitete Sicherheitsuntersuchung gemäß dem IMO-Unfalluntersuchungscode durchgeführt wird. In solchen Fällen gilt Artikel 14 für die Sicherheitsuntersuchungsbehörden nicht.“

10. *Artikel 13 Buchstabe a erhält folgende Fassung:*

„a) die Speicherung sämtlicher Daten von Seekarten, Schiffstagebüchern, elektronischen und magnetischen Aufzeichnungen sowie Videobändern, einschließlich Daten von VDR oder S-VDR und sonstigen elektronischen Geräten, über den Zeitraum vor, während und nach einem Unfall;“.

11. Artikel 14 erhält folgende Fassung:

„Artikel 14

Untersuchungsberichte

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

Eine Sicherheitsuntersuchungsbehörde kann beschließen, nur einen Kurzbericht über eine Sicherheitsuntersuchung zu veröffentlichen, wenn

- a) die Sicherheitsuntersuchung keinen sehr schweren Seeunfall betrifft oder***
- b) mit den Ergebnissen der Sicherheitsuntersuchung zu einem Unfall oder Vorkommnis auf See nicht dazu beigetragen werden kann, künftige Seeunfälle zu verhüten oder künftige Vorkommnisse auf See zu verhindern.***

- (2) *Eine Sicherheitsuntersuchungsbehörde ergreift* die notwendigen Maßnahmen, um den in Absatz 1 genannten *Untersuchungsbericht*, einschließlich dessen Schlussfolgerungen und jeglicher Empfehlungen, innerhalb von zwölf Monaten ab dem Tag des Seeunfalls oder Vorkommnisses auf See der Öffentlichkeit und insbesondere dem Seeverkehrssektor zugänglich zu machen. Ist es *im Fall eines sehr schweren Seeunfalls* nicht möglich, den *Abschlussuntersuchungsbericht* in dieser Zeit zu verfassen, so wird innerhalb von zwölf Monaten nach dem Tag des Unfalls oder Vorkommnisses auf See ein *Zwischenuntersuchungsbericht* veröffentlicht.
- (3) Die *Sicherheitsuntersuchungsbehörde* des für die Untersuchung federführenden Mitgliedstaats übermittelt der Kommission eine Ausfertigung des Abschlussberichts oder des Zwischenberichts. Die *Sicherheitsuntersuchungsbehörde* berücksichtigt mögliche technische Anmerkungen der Kommission zu den Abschlussberichten, sofern diese Anmerkungen den Inhalt der Ergebnisse nicht beeinflussen, im Hinblick auf die Verbesserung der Qualität des *Untersuchungsberichts* so, wie es am ehesten zur Erreichung des Ziels dieser Richtlinie beiträgt.

- (4) *Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 20 delegierte Rechtsakte zur Änderung der folgenden Teile von Anhang I dieser Richtlinie zu erlassen: ,2. Fakten‘, ,3. Darstellung des Unfallhergangs‘ und ,4. Auswertung‘.*“

12. Artikel 15 Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

- „(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die von den *Sicherheitsuntersuchungsbehörden* abgegebenen Sicherheitsempfehlungen von den Adressaten *insbesondere im Hinblick auf die Verhütung zukünftiger Unfälle* gebührend berücksichtigt werden und unter Einhaltung des Unions- und Völkerrechts angemessen weiterverfolgt werden, falls diese Weiterverfolgung für sinnvoll erachtet wird.
- (2) Eine *Sicherheitsuntersuchungsbehörde* oder die Kommission gibt, falls zweckmäßig, 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 **Sicherheitsuntersuchungsbehörde** zu jedem Zeitpunkt einer Sicherheitsuntersuchung die Kommission unverzüglich darüber, dass eine Frühwarnung veröffentlicht werden muss, 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 Absatz wird eingefügt:

„(2a) Die Mitgliedstaaten melden **der EMCIP** alle Seeunfälle und Vorkommnisse auf See gemäß den Vorgaben in Anhang II und stellen, **wenn eine Sicherheitsuntersuchung durchgeführt wird, die aus dieser Sicherheitsuntersuchung gewonnenen Daten gemäß dem EMCIP-Datenbanksystem bereit**. Bei Fischereifahrzeugen mit einer Länge von weniger als 15 m müssen nur sehr schwere Seeunfälle gemeldet werden. **Werden sehr schwere Seeunfälle, an denen Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 m beteiligt sind, nicht untersucht, so sind die Gründe dafür der EMCIP zu melden.**“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die **Sicherheitsuntersuchungsbehörden** der Mitgliedstaaten melden dem EMCIP alle sehr schweren Seeunfälle. Die Mitgliedstaaten können entscheiden, welche nationale(n) Behörde(n) für die Meldung aller anderen Seeunfälle und Vorkommnisse auf See zuständig ist bzw. sind, und können diese Behörde(n) benennen. Hat die Kommission von einem Seeunfall oder einem Vorkommnis auf See Kenntnis, so **unterrichtet sie die zuständigen nationalen Behörden.**“

c) *Folgender Absatz wird angefügt:*

„(5) *Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 20 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs II dieser Richtlinie zu erlassen, um die Liste der Daten zur Meldung von Unfällen oder Vorkommnissen auf See zu aktualisieren, um Änderungen der IMO am IMO-Unfalluntersuchungscode Rechnung zu tragen.*“

15. Folgender Artikel ■ wird eingefügt:

„Artikel 17a

Schulungen und operative Unterstützung

- (1) Die Kommission fördert *mit Unterstützung der Agentur und in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten* den Aufbau von Kapazitäten in den *Sicherheitsuntersuchungsbehörden* und den Wissensaustausch zwischen ihnen, indem sie *je nach dem Bedarf der Sicherheitsuntersuchungsbehörden regelmäßige* 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 *Sicherheitsuntersuchungsbehörden* und unter der Annahme, dass es zu keinem Interessenkonflikt kommt, leistet die Kommission den Mitgliedstaaten operative Unterstützung bei der Durchführung der Sicherheitsuntersuchungen. Im Rahmen dieser Unterstützung *können* spezialisierte Analysewerkzeuge und -ausrüstung sowie Fachwissen bereitgestellt *werden, sofern die Unterstützung nicht dazu führt, dass die Unabhängigkeit der betreffenden Sicherheitsuntersuchungsbehörden beeinträchtigt wird.*“

16. Die Artikel 19 und 20 erhalten 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 des Europäischen Parlaments und des Rates**.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 20

Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.*
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 14 Absatz 4 und Artikel 17 Absatz 5 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem ... [Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] übertragen.*
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 14 Absatz 4 und Artikel 17 Absatz 5 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in dem jeweiligen Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.*
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission im Einklang mit den Grundsätzen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung^{***} festgelegt wurden, die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen.*

- (5) *Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.*
- (6) *Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 14 Absatz 4 und Artikel 17 Absatz 5 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.*

* Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) sowie zur Änderung der Verordnungen über die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1).

** 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).

*** *ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.*“

17. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 20a

Änderungen des IMO-Unfalluntersuchungscodes

Die Änderungen des IMO-Unfalluntersuchungscodes gelten unbeschadet des Konformitätsprüfungsverfahrens gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002.“

18. Artikel 23 erhält folgende Fassung:

„Artikel 23

Überprüfung der Umsetzung

Die Kommission legt bis zum ... [***90 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens*** dieser Änderungsrichtlinie] dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Umsetzung und Einhaltung dieser Richtlinie vor ***und schlägt, falls notwendig, weitere Maßnahmen unter Berücksichtigung der dort genannten Empfehlungen vor, einschließlich der Prüfung der Möglichkeit, obligatorische Sicherheitsuntersuchungen für Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 Metern in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie aufzunehmen, und deren Auswirkungen auf die Arbeitsbelastung der Sicherheitsuntersuchungsbehörden.***“

19. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt 2.1 erhält folgende Fassung:

„2.1. Schiffsdaten

Flagge/Register,

Identifizierung,

Hauptmerkmale,

Eigner und Geschäftsführung,

Einzelheiten der Konstruktion,

Mindestbesatzung,

zulässige Ladung,

in Bezug auf Fischereifahrzeuge, die Art der Fischerei, die zum Zeitpunkt des Unfalls ausgeübt wurde.“

b) *Abschnitt 2.3 erhält folgende Fassung:*

„2.3. Angaben zu dem Unfall oder Vorkommnis auf See

Art des Unfalls oder Vorkommnisses auf See,

Datum und Uhrzeit,

Position und Ort des Unfalls oder Vorkommnisses auf See,

äußere und innere Umstände,

Schiffsbetrieb und Fahrabschnitt,

Platz an Bord,

*bei Seeunfällen oder Vorkommnissen auf See, an denen Land- oder
Hafenarbeiter beteiligt sind, die beförderte Ladung,*

menschlicher Faktor,

Folgen (für Mensch, Schiff, Ladung und Umwelt sowie sonstige Folgen).“

20. *In Anhang II erhält Nummer 30 folgende Fassung:*

„30. Ladungsschäden, einschließlich auf See verloren gegangener Container.“

Artikel 2

Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen ■ und veröffentlichen bis zum *[30 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens der vorliegenden Richtlinie]* die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

Aufhebung

Die Verordnung (EU) Nr. 1286/2011 der Kommission wird *mit Wirkung vom ... [30 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie]* aufgehoben.

Artikel 4
Inkrafttreten

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

Artikel 5
Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ...,

Im Namen des Europäischen Parlaments *Im Namen des Rates*

Die Präsidentin *Der Präsident/Die Präsidentin*
