

**Unterrichtung**  
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinien 1999/35/EG und 2002/59/EG

KOM(2005) 590 endg.; Ratsdok. 6436/06

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 21. Februar 2006 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 15. Februar 2006 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 202/98 = AE-Nr. 980698  
und Drucksache 26/01 = AE-Nr. 010061

## BEGRÜNDUNG

### 3) KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Das allgemeine Ziel des Kommissionsvorschlags besteht darin, die Seeverkehrssicherheit zu verbessern, indem auf Gemeinschaftsebene klare Leitlinien zur Durchführung technischer Untersuchungen und zum Erfahrungsaustausch nach jedem schweren Zwischenfall auf See festgelegt werden.

Die aus Katastrophen gezogenen Lehren und die Ermittlung ihrer wesentlichen Ursachen durch Untersuchungskommissionen haben entscheidend zu Fortschritten in der Seeverkehrssicherheit beigetragen.

Das Fehlen einer Regelung zur Durchführung angemessener technischer Untersuchungen und zum Erfahrungsaustausch nach Unfällen mit dem Ziel, die Wiederholung von Katastrophen zu vermeiden, stellt jedoch bis heute eine gravierende Lücke in der Politik der Europäischen Union im Bereich der Seeverkehrssicherheit dar.

2001 hat die Kommission in ihrem Weißbuch „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“, die zunehmende Notwendigkeit betont, unabhängige technische Untersuchungen durchzuführen, die sich auf eine Analyse der Umstände und Ursachen von Unfällen oder Vorkommnissen stützen und deren Ergebnisse auf die Gefahrenvermeidung und Mittel zur Verbesserung des rechtlichen Rahmens ausgerichtet sein müssen.

Diese Notwendigkeit wurde nach der Havarie des Öltankers PRESTIGE 2002 auch vom Europäischen Parlament im Anschluss an die Arbeit des Nichtständigen Ausschusses für die Verbesserung der Sicherheit auf See („MARE“-Ausschuss) festgestellt. Das Parlament gelangte zu dem Schluss, es sei notwendig, dass „im Hinblick auf eventuelle andere Unfälle und Zwischenfälle (...) innerhalb der Union klare Leitlinien für die Durchführung einer unabhängigen Untersuchung von Unfällen und Zwischenfällen auf See ausgearbeitet werden“. Das Parlament war „der Auffassung, dass dies die Aufgabe einer unabhängigen Untersuchungsstelle auf der Ebene der Mitgliedstaaten oder, falls dies wünschenswert sein sollte, auf europäischer Ebene sein muss“.

- **Allgemeiner Kontext**

Die Erfahrungen nach den Havarien der Öltanker ERIKA und PRESTIGE haben drastisch gezeigt, welche Unzulänglichkeiten im internationalen Regelwerk bestehen und wie schwierig es für die EU-Mitgliedstaaten ist, nach schweren Seeunfällen technische Ermittlungen in befriedigender Weise und innerhalb angemessener Fristen durchzuführen.

Diese Unzulänglichkeiten und Schwierigkeiten verdeutlichen den krassen Unterschied zur Situation im Luftverkehr, wo die Gemeinschaft seit 1994 über Vorschriften verfügt, die eine sorgfältige und systematische technische Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen als Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt gewährleisten.

Obwohl die Flaggenstaaten nach internationalem Seerecht gehalten sind, nach jedem schweren Zwischenfall auf See technische Ermittlungen durchzuführen und dabei mit anderen betroffenen Staaten zusammenzuarbeiten, besteht im Seeverkehrssektor bis heute keine verbindliche internationale Regelung, die gewährleistet, dass die Flaggenstaaten dieser Verpflichtung prinzipiell nachkommen.

Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat nach mehrjährigen Beratungen und mit begrenzten Erfahrungen am 27. November 1997 eine EntschlieÙung über einen Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See zur Verabschiedung vorgelegt. Die Befolgung der Empfehlungen des IMO-Codes für die Durchführung technischer Ermittlungen hängt allerdings vom guten Willen der Flaggenstaaten ab, die an Vorkommnissen auf See beteiligt sind. Tatsächlich ist der Beitrag mancher Flaggenstaaten zur Verbesserung der Seeverkehrssicherheit durch einen angemessenen Erfahrungsaustausch gering, um nicht zu sagen inexistent.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Die Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 verlangt von den Mitgliedstaaten Untersuchungen von Unfällen oder Vorkommnissen auf See, wenn daran ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug beteiligt war.

Im Rahmen der Maßnahmen im Anschluss an die Havarie der ERIKA werden die Mitgliedstaaten durch die Richtlinie 2002/59/EG über die Überwachung des Schiffsverkehrs verpflichtet, den Empfehlungen des IMO-Codes für die Seeunfalluntersuchung zu folgen. Diese Richtlinie betrifft auch die Verwendung von Schiffsdatenschreibern („Black Boxes“) für die Aufzeichnung von Schiffsdaten zur Erleichterung der Untersuchungen nach Unfällen.

Und schließlich wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs die Aufgabe übertragen, die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission bei der Entwicklung einer gemeinsamen Methodik zur Untersuchung von Seeunfällen nach vereinbarten internationalen Grundsätzen zu fördern. Daneben soll die Agentur der Verordnung zufolge die Mitgliedstaaten bei Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Untersuchung schwerer Seeunfälle unterstützen und bereits bestehende Untersuchungsberichte über Unfälle auswerten.

- **Übereinstimmung mit anderen Politikbereichen und Zielen der Europäischen Union**

Der Vorschlag ist Teil des dritten Pakets legislativer Maßnahmen zur Verbesserung der Seeverkehrssicherheit. Dieses Paket ist ein Element des vorrangigen Bereichs „Sicherheit“ der jährlichen Strategieplanung der Kommission. Daneben ist der Vorschlag als Beitrag zur Verringerung der Gefahr ökologischer Katastrophen auf See auch ein Beitrag zur Priorität „Umweltschutz“.

#### 4) ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Anhörung von interessierten Kreisen**

Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Gestützt auf Arbeitsdokumente der Kommissionsdienststellen, darunter eine detaillierte Liste von Fragen zum Konzept und den Bestimmungen der zu erstellenden Vorschriften zur Seeunfalluntersuchung, hat die Kommission im Mai 2004 und im Februar 2005 jeweils eine Reihe von Anhörungen der Vertreter der Mitgliedstaaten und der maritimen Industrien durchgeführt. Die Kommission hat die Beteiligten um die Übermittlung detaillierter schriftlicher Stellungnahmen gebeten.

Daneben hat die Kommission mit Unterstützung der Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs die notwendigen Informationen zur Abschätzung der Folgen ihres Vorschlags eingeholt. Die Prinzipien, die dem Kommissionsvorschlag zugrunde liegen, wurden bei einem im Februar 2005 von der Agentur organisierten technischen Seminar mit Sachverständigen der IMO, der Seeverkehrsbehörden und Ermittlungsorgane der Mitgliedstaaten erörtert.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Die Vertreter der Mitgliedstaaten und der maritimen Industrien sowie die konsultierten Sachverständigen sind sich einig in Bezug auf die Bedeutung technischer Untersuchungen im Rahmen der Seeverkehrssicherheitspolitik.

Die Beteiligten sind sich einig in Bezug auf die Bedeutung der Durchführung von technischen Untersuchungen von Unfällen und Vorkommnissen auf See. Nach ihrer Ansicht besteht eine faktische Notwendigkeit zur Harmonisierung und Konsolidierung der diversen Ermittlungsverfahren in den Mitgliedstaaten, wobei die Grundsätze und Empfehlungen der IMO zur Orientierung herangezogen werden sollten. Zudem sollte die vorgeschlagene Regelung einen zumindest ähnlichen Erfahrungsaustausch bewirken wie die für den Luftverkehr geltenden Vorschriften.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

Seeverkehrssicherheit, technische Ermittlungen im Anschluss an Vorkommnisse auf See

Methodik

Einholung von Stellungnahmen, Prüfung des verfügbaren Fachwissens (Internationale Seeschiffahrts-Organisation, Ermittlungsorgane in den Mitgliedstaaten und Drittstaaten) und Nutzung der bei der Anwendung der gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften für die Durchführung technischer Untersuchungen in der Zivilluftfahrt gewonnenen Erfahrungen.

Wichtigste konsultierte Verbände und Fachleute

Arbeit des Nichtständigen Ausschusses für die Verbesserung der Sicherheit auf See im Anschluss an die Havarie des Öltankers PRESTIGE im Jahr 2002 (Schlussfolgerungen des „MARE“-Ausschusses).

Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs, zu deren Aufgaben es gehört, die Mitgliedstaaten bei ihren Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Untersuchung schwerer Seeunfälle zu unterstützen; Auswertung bereits bestehender Untersuchungsberichte über Unfälle.

Unabhängige Sachverständigengruppe zur Beratung der Kommission bei der Festlegung einer Strategie auf dem Gebiet von Unfällen im Verkehrssektor, eingesetzt durch den Beschluss der Kommission vom 11. Juni 2003 (ABl. L 144 vom 12.6.2003).

Zusammenfassung der erhaltenen und berücksichtigten Antworten

Das Bestehen potenziell großer Gefahren mit schweren und irreversiblen Folgen wird anerkannt; über den realen Charakter dieser Gefahren besteht breiter Konsens.

Gegenwärtig gibt es in der Gemeinschaft erhebliche Unterschiede in Bezug auf die Durchführung unabhängiger Untersuchungen von Vorkommnissen auf See. Während einige Mitgliedstaaten solche Untersuchungen systematisch durchführen, ermitteln andere nur oberflächlich und planlos. Auch die IMO-Empfehlungen in Bezug auf technische Ermittlungen werden in sehr unterschiedlicher Weise befolgt. Das Fehlen klarer Leitlinien, die ein einheitliches Verbindlichkeitsniveau für die Mitgliedstaaten herstellen, ist ein großer Mangel in den bestehenden Rechtsvorschriften der EU zur Seeverkehrssicherheit.

Der besorgniserregendste Umstand im internationalen Seeverkehr ist die Unfähigkeit einiger Flaggenstaaten, nach Vorkommnissen auf See technische Untersuchungen unmittelbar durchzuführen. Es scheint sogar, dass die Staaten, unter deren Flagge die meisten Unfälle zu verzeichnen sind, verhältnismäßig die wenigsten Untersuchungen durchführen oder zumindest am seltensten Ergebnisse verbreiten und die wenigsten konkreten Schlüsse ziehen, ohne dass dies eine Reaktion der zuständigen internationalen Instanzen nach sich zöge.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Die Stellungnahmen werden in der eingehenden Folgenabschätzung der Kommission (s.u.) detailliert dargelegt. Die Angaben und die Stellungnahme der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs können auf der Webseite der Agentur ([www.emsa.eu.int](http://www.emsa.eu.int)) eingesehen werden.

**• Folgenabschätzung**

Bei der Prüfung möglicher Maßnahmen wurden vier alternative Optionen erwogen:

- (1) Beibehaltung des *Status quo* (keine Maßnahmen);
- (2) nichtlegislative Gemeinschaftsinitiative zur Förderung der freiwilligen Befolgung der im IMO-Code enthaltenen Empfehlungen durch die Mitgliedstaaten;

- (3) Eingabe der 25 EU-Mitgliedstaaten bei der IMO zur Änderung der Internationalen Übereinkünfte mit dem Ziel, eine offizielle Verpflichtung zur Durchführung technischer Untersuchungen nach Vorkommnissen auf See einzuführen, sowie
- (4) Erstellung klarer Leitlinien auf Gemeinschaftsebene zur Durchführung technischer Ermittlungen und zum Erfahrungsaustausch nach jedem schweren Zwischenfall auf See.

Die Untersuchung der potenziellen Folgen dieser Optionen ergab:

- Der zweckmäßigste Weg zur Behandlung der Problematik technischer Untersuchungen nach Vorkommnissen auf See im Rahmen der Seeverkehrssicherheitspolitik besteht darin, legislative Maßnahmen zu treffen.
- Das gewählte Instrument (eine Richtlinie zur Festlegung der von den Mitgliedstaaten bei technischen Untersuchungen von Vorkommnissen auf See zu befolgenden Grundsätze) müsste sich nach Möglichkeit auf die Grundsätze und Empfehlungen des IMO-Codes stützen. Gleichwohl sollte die vorgeschlagene Regelung einen zumindest ähnlichen Erfahrungsaustausch bewirken wie die für den Luftverkehr geltenden Vorschriften.
- Gemeinschaftsmaßnahmen in diesem Bereich müssen dringend getroffen werden, da technische Untersuchungen Element einer Politik sind, die das Eintreten weiterer Katastrophen auf See in der Europäischen Union unterbinden soll.

Diese Folgenabschätzung ist im Legislativ- und Arbeitsprogramm der Kommission vorgesehen und auf folgender Webseite nachzulesen:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/impact/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm)

## 5) RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

### • Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Das allgemeine Ziel des Vorschlags (Artikel 1) besteht darin, die Sicherheit des Seeverkehrs zu verbessern und weitere Unfälle zu verhüten. Wie auch im Luftverkehr geht es bei Seeunfalluntersuchungen nicht um die Feststellung oder gar Zuweisung zivilrechtlicher Haftung oder strafrechtlichen Verschuldens, sondern um Aufklärung der Umstände und Ermittlung der Ursachen von Vorkommnissen auf See, um daraus im Interesse der Seeverkehrssicherheit möglichst umfassende Lehren zu ziehen.

Der Vorschlag wurde unter Berücksichtigung der Bestimmungen des internationalen Seerechts und nach den Begriffsbestimmungen und Empfehlungen des IMO-Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See (Artikel 2 und 3) erstellt. Dadurch wird die Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Durchführung von Seeunfalluntersuchungen in das Gemeinschaftsrecht eingeführt (Artikel 5 und 6).

Der Vorschlag begründet einen Rechtsstatus für technische Untersuchungen im Seeverkehr (Artikel 4), indem spezialisierte Organe geschaffen bzw. auf Dauer eingerichtet und die Ermittler mit der Befugnis zur Durchführung von Untersuchungen bei Dritten (Artikel 7) ausgestattet werden. Im Übrigen enthält der Vorschlag Vorschriften zur Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten (Artikel 8) sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten (Artikel 9). Ferner ist der Vorschlag darauf ausgerichtet, die Beweissicherung zu gewährleisten (Artikel 10 und 11), Verfahren zur Erstellung und sicheren Aufbewahrung von Untersuchungsberichten festzulegen und den Austausch von Erfahrungen (Artikel 12, 13, 14 und 15) sicherzustellen.

Schließlich trägt der Vorschlag der Rolle Rechnung, die der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs nach den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zukommt.

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

Es ist notwendig, die unterschiedlichen Untersuchungsverfahren der Mitgliedstaaten auf Gemeinschaftsebene zu harmonisieren und zu konsolidieren, deutlich zwischen technischen Sicherheitsuntersuchungen und juristischen Ermittlungen zu unterscheiden, den Zugang der Ermittler zum Unfallort, die Bereitstellung von Beweismaterial und die Anhörung der Betroffenen zu beschleunigen und die Unabhängigkeit der Ermittler gegenüber den zuständigen Behörden sicherzustellen.

Das Fehlen klarer Leitlinien zur Durchführung technischer Untersuchungen und zum Austausch von Erfahrungen im Interesse der Verhütung schwerer Seeunfälle auf europäischer Ebene ist ein in den bestehenden Rechtsvorschriften der EU zur Seeverkehrssicherheit festgestellter Mangel. Desgleichen beeinträchtigt der Umstand, dass keine verbindlichen Vorschriften für alle Mitgliedstaaten bestehen, das Sicherheitsniveau und die Anstrengungen zur Verhütung schwerer Seeunfälle in der EU insgesamt.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden:

Ein koordiniertes Netz, in dem ein Informationsaustausch stattfindet und das erforderlichenfalls gemeinsame Maßnahmen ermöglicht, um der Gefahr weiterer Katastrophen auf See rechtzeitig gewahr zu werden und vorzubeugen, ist wirksamer als isolierte Vorschriften zur Ermittlung der Umstände und Ursachen von Vorkommnissen auf See mit dem Ziel, daraus Lehren zur Verbesserung der Seeverkehrssicherheit zu ziehen.



Eine Gemeinschaftsmaßnahme bietet die Gewähr für die systematische Durchführung technischer Untersuchungen von Vorkommnissen auf See durch alle Mitgliedstaaten mit maritimen Industrien.

Die Durchführung dieser Untersuchungen nach einer gemeinsamen Methodik, die international vereinbarten Grundsätzen entspricht, garantiert deren Qualität und Wirksamkeit.

Das Bestehen eines Netzes für die Zusammenarbeit der Ermittlungsorgane in den Mitgliedstaaten stellt sicher, dass Know-how verbreitet und gegenseitige technische Unterstützung geleistet wird und dass wirksame Mechanismen zum Austausch von Erfahrungen geschaffen werden, um der Gefahr vergleichbarer Unfälle auf Gemeinschaftsebene vorzubeugen.

Durch die Einrichtung eines Systems von Datenbanken und zum Austausch technischer Informationen werden die Einzelmaßnahmen der Mitgliedstaaten zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und zur Verhütung von Umweltschäden infolge von Seeunfällen aufgewertet.

Der Vorschlag beschränkt sich in seiner Wirkung darauf, sicherzustellen, dass in der Gemeinschaft die Verpflichtung zur Durchführung von Seeunfalluntersuchungen nach den Bestimmungen des internationalen Seerechts befolgt wird. Er sieht klare Leitlinien für die praktische Umsetzung der Empfehlungen vor, die von der IMO diesbezüglich erarbeitet worden sind.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Durch den Richtlinienvorschlag werden die grundlegenden Prinzipien für die Durchführung technischer Seeunfalluntersuchungen festgelegt. Es obliegt den Mitgliedstaaten, die zu ihrer Durchführung auf nationaler Ebene zweckmäßigsten Maßnahmen zu treffen.

Im Übrigen stützt sich der Vorschlag auf die Bestimmungen der internationalen Seeverkehrsübereinkommen und die Empfehlungen der IMO, die von den Mitgliedstaaten zu beachten sind. Durch den Richtlinienvorschlag sollen Mindestqualitätskriterien für die praktische Anwendung dieser Bestimmungen und Empfehlungen eingeführt werden, wobei den Mitgliedstaaten breiter Ermessensspielraum gelassen wird. Außerdem soll ein Rahmen für die Zusammenarbeit und gegenseitige technische Unterstützung auf europäischer Ebene geschaffen werden, über den die Mitgliedstaaten derzeit nicht verfügen.

Der Vorschlag zieht keinen Finanz- oder Verwaltungsaufwand für die Wirtschaftsakteure und Bürger nach sich. Auf nationaler Ebene müssen die Mitgliedstaaten, die derzeit nicht über die zur Durchführung von Seeunfalluntersuchungen notwendigen Infrastrukturen verfügen, administrative Anstrengungen zur Einrichtung der notwendigen Kapazitäten unternehmen. Regionale und lokale Behörden dürften nicht betroffen sein.

Dafür wird der Austausch der bei technischen Ermittlungen gewonnenen Erfahrungen dazu beitragen, die Sicherheit der Flotte und des Seeverkehrsbetriebs zu steigern und so die Gefahr weiterer Unfälle und Vorkommnisse zu verringern.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument/Vorgeschlagene Instrumente: Richtlinie

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:

Eines der Hauptziele des Vorschlages besteht in der Festlegung klarer Leitlinien zur Durchführung unabhängiger Untersuchungen von Unfällen und Vorkommnissen auf See. Mittels einer Richtlinie ist es möglich, die allgemeinen Handlungsgrundsätze im Gemeinschaftsrecht zu verankern und gleichzeitig den Mitgliedstaaten möglichst breiten Entscheidungsspielraum bei der Durchführung der notwendigen Maßnahmen einzuräumen.

Andere Mechanismen, wie die freiwillige Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten oder die Selbstregulierung (Durchführung technischer Ermittlungen durch die Wirtschaftsakteure), wären nicht zweckmäßig. Die Erfahrungen nach den Havarien der Öltanker ERIKA und PRESTIGE haben nämlich sehr deutlich gezeigt, welche Unzulänglichkeiten im internationalen Regelwerk bestehen und wie schwierig es für die EU-Mitgliedstaaten ist, nach schweren Seeunfällen technische Ermittlungen in befriedigender Weise und innerhalb angemessener Fristen durchzuführen.

## 6) AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Legislativvorschlag hat keine Auswirkungen auf die operativen Ausgaben des Gemeinschaftshaushalts. Es sind sehr begrenzte Auswirkungen auf die Verwaltungsausgaben vorgesehen, um eine ordnungsgemäße Beaufsichtigung der Durchführung der Richtlinie zu gewährleisten.

## 7) WEITERE ANGABEN

- **Aufhebung geltender Rechtsvorschriften**

Durch die Annahme des Vorschlags werden bestehende Rechtsvorschriften aufgehoben.

- **Überprüfungs-/Revisions-/Verfallsklausel**

Der Vorschlag enthält eine Revisionsklausel.

- **Entsprechungstabelle**

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften, mit denen sie diese Richtlinie umgesetzt haben, sowie eine Entsprechungstabelle zu übermitteln.

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

Vorschlag für eine

## **RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinien 1999/35/EG und 2002/59/EG**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>2</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>3</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag<sup>4</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Schifffahrt in Europa sollte ein hohes allgemeines Sicherheitsniveau aufrechterhalten werden, und es sollten alle Anstrengungen unternommen werden, um die Zahl der Unfälle und Vorkommnisse in der Schifffahrt zu verringern.
- (2) Die schnelle Durchführung technischer Untersuchungen von Seeunfällen verbessert die Sicherheit des Seeverkehrs, da sie dazu beiträgt, eine Wiederholung solcher Unfälle zu vermeiden, die Todesopfer, Schiffsverlust und Meeresverschmutzung zur Folge haben können.
- (3) Das Europäische Parlament hat die Kommission in seiner Entschließung<sup>5</sup> zur Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs aufgefordert, einen Richtlinienvorschlag für die Untersuchung von Seeunfällen vorzulegen.
- (4) Artikel 2 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 (UNCLOS)<sup>6</sup> berechtigt Küstenstaaten, die Ursachen von Seeunfällen zu untersuchen, die sich in

---

<sup>1</sup> ABl. C [...], [...], S. [...].

<sup>2</sup> ABl. C [...], [...], S. [...].

<sup>3</sup> ABl. C [...], [...], S. [...].

<sup>4</sup> ABl. C [...], [...], S. [...].

<sup>5</sup> 2003-2235 (INI).

<sup>6</sup> Schlussakte der Dritten Konferenz der Vereinten Nationen über das Seerecht von 1973-1982, Klasse Nr. 341.45 L 412 1997.

ihren Hoheitsgewässern ereignen und eine Gefahr für Leben oder Umwelt darstellen, bei denen die Such- und Rettungsdienste des Küstenstaats eingreifen oder die den Küstenstaat in sonstiger Weise betreffen.

- (5) Nach Artikel 94 UNCLOS haben Flaggenstaaten eine Untersuchung bestimmter Unfälle oder Vorkommnisse auf hoher See durch oder vor entsprechend geeigneten Personen durchzuführen.
- (6) Das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Regel I/21), das Internationale Freibordübereinkommen von 1966 und das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 verpflichten die Flaggenstaaten zur Durchführung von Unfalluntersuchungen und zur Weiterleitung einschlägiger Erkenntnisse an die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO).
- (7) Der [im Entwurf vorliegende] Code für die Durchführung verpflichtender IMO-Instrumente<sup>7</sup> erinnert die Flaggenstaaten an ihre Verpflichtung zu gewährleisten, dass Seeunfalluntersuchungen durch entsprechend qualifizierte Ermittler durchgeführt werden, die in Angelegenheiten im Zusammenhang mit Unfällen und Vorkommnissen im Seeverkehr kompetent sind. Der Code fordert von den Flaggenstaaten darüber hinaus, zur Bereitstellung von für diesen Zweck qualifizierten Ermittlern bereit zu sein, unabhängig davon, wo sich der Unfall oder das Vorkommnis ereignet.
- (8) Berücksichtigt werden sollte der Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen im Seeverkehr, der im November 1997 durch die Entschließung A.849 der IMO-Versammlung angenommen wurde und die Umsetzung eines gemeinsamen Ansatzes zur Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen im Seeverkehr sowie die Zusammenarbeit zwischen Staaten bei der Ermittlung der für solche Unfälle und Vorkommnisse ursächlichen Faktoren vorsieht. Berücksichtigt werden sollte auch das Rundschreiben 953 des IMO-Schiffssicherheitsausschusses, das aktualisierte Begriffsbestimmungen von im Code verwendeten Begriffen enthält, sowie die IMO-Entscheidungen A.861(20) und MSC.163(78), die eine Begriffsbestimmung des Schiffsdatenschreibers enthalten.
- (9) Die Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr<sup>8</sup> verpflichtet die Mitgliedstaaten, im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung einen Rechtsstatus festzulegen, damit sie und jeder andere Mitgliedstaat, der hieran ein begründetes Interesse hat, an der Untersuchung eines Unfalls oder Vorkommnisses auf See, wenn hieran ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug beteiligt war, teilnehmen oder mitarbeiten oder, sofern dies im Rahmen des Codes für die Untersuchung von Seeunfällen vorgesehen ist, diese leiten können.
- (10) Die Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der

---

<sup>7</sup> Fassung IMO FSI 13/WP.3 vom 9. März 2005.

<sup>8</sup> ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 1. Geändert durch die Richtlinie 2002/84/EG (AbI. L 324 vom 29.11.2002, S. 53).

Richtlinie 93/75/EWG des Rates<sup>9</sup> verpflichtet die Mitgliedstaaten, den IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See einzuhalten und zu gewährleisten, dass die Ergebnisse der Untersuchungen so bald wie möglich nach deren Abschluss veröffentlicht werden.

- (11) Die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen mit Hochseefahrzeugen oder anderen Wasserfahrzeugen in Häfen oder anderen eingeschränkten Seeverkehrsgebieten sollten durch oder unter der Kontrolle einer unabhängigen Stelle oder Einrichtung durchgeführt werden, um Interessenkonflikte zu vermeiden.
- (12) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass sie oder jeder andere Staat, der ein begründetes Interesse hieran hat, im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung an der Untersuchung eines Unfalls aufgrund der Bestimmungen des IMO-Codes für die Untersuchung von Seeunfällen teilnehmen oder mitarbeiten oder diese leiten können.
- (13) Nach der SOLAS-Regel V/20 müssen Fahrgastschiffe und andere Schiffe als Fahrgastschiffe mit 3 000 BRZ und darüber, die am oder nach dem 1. Juli 2002 gebaut wurden, Schiffsdatenschreiber zur Unterstützung bei der Unfalluntersuchung mitführen. In Anbetracht ihrer Bedeutung für die Entwicklung einer Politik zur Verhütung von Seeunfällen sollte das Mitführen dieser Ausrüstungen an Bord von Schiffen, die sich auf Inlands- oder Auslandsfahrt befinden und Häfen der Gemeinschaft anlaufen, systematisch vorgeschrieben werden.
- (14) Die von einem Schiffsdatenschreiber sowie von anderen elektronischen Geräten gelieferten Daten können sowohl nachträglich nach einem Unfall oder Vorkommnis auf See zur Ermittlung der Ursachen als auch vorbeugend zur Sammlung von Erfahrungen über die Umstände, die zu solchen Ereignissen führen, genutzt werden. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass solche Daten – sofern vorhanden – ordnungsgemäß für beide Zwecke genutzt werden.
- (15) Notsignalen eines Schiffes oder Informationen aus jeglicher Quelle, dass ein Schiff oder Personen auf bzw. von einem Schiff in Gefahr sind oder dass infolge eines Vorkommnisses im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes ein ernsthaftes potenzielles Risiko einer Gefährdung der Personen, der Schiffskonstruktion oder der Umwelt besteht, sollte nachgegangen werden oder sie sollten in anderer Weise geprüft werden.
- (16) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>10</sup> muss die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (nachstehend „die Agentur“) mit den Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um im Zusammenhang mit der Anwendung von Gemeinschaftsvorschriften technische Lösungen zu entwickeln und technische Unterstützung zu leisten. Im Bereich der Untersuchung von Seeunfällen hat die Agentur insbesondere die Aufgabe, die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission bei der Entwicklung einer gemeinsamen Methodik zur Untersuchung von Seeunfällen nach vereinbarten internationalen Grundsätzen zu fördern, wobei die unterschiedlichen Rechtssysteme der Mitgliedstaaten gebührend zu berücksichtigen sind.

---

<sup>9</sup> ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

<sup>10</sup> ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 724/2004 (AbI. L 129 vom 29.4.2004, S. 1).

- (17) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 muss die Agentur die Zusammenarbeit durch die Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Untersuchung schwerer Seeunfälle und durch die Analyse bereits vorliegender Untersuchungsberichte über Unfälle erleichtern.
- (18) Den Sicherheitsempfehlungen, die aus einer Sicherheitsuntersuchung eines Unfalls oder eines Vorkommnisses abgeleitet werden, sollte von den Mitgliedstaaten angemessen Rechnung getragen werden.
- (19) Da mit den technischen Untersuchungen künftige Unfälle und Vorkommnisse auf See vermieden werden sollen, sollten die Schlussfolgerungen und Sicherheitsempfehlungen nicht dazu dienen, die Haftung zu ermitteln oder Schuld zuzuweisen.
- (20) Da sich die Ziele der zu treffenden Maßnahme, nämlich die Verbesserung der Seeverkehrssicherheit in der Gemeinschaft und somit die Verringerung des Risikos künftiger Seeunfälle, auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklichen lassen und daher wegen des Umfangs oder der Wirkungen der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (21) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse<sup>11</sup> beschlossen werden –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*

*Gegenstand*

Ziel dieser Richtlinie ist die Verbesserung der Seeverkehrssicherheit und damit gleichzeitig die Verringerung des Risikos künftiger Seeunfälle durch

- a) die Erleichterung einer schnellen Sicherheitsuntersuchung und ordnungsgemäßen Analyse von Unfällen und Vorkommnissen auf See sowie
- b) die Sicherstellung einer rechtzeitigen und genauen Berichterstattung über die Sicherheitsuntersuchungen und von Vorschlägen für Abhilfemaßnahmen.

Die Untersuchungen im Rahmen dieser Richtlinie dienen nicht dazu, die Haftung zu ermitteln oder Schuld zuzuweisen; letzteres ist höchstens insoweit zulässig, als es im Interesse der Erreichung des Zieles der Richtlinie erforderlich ist.

---

<sup>11</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

*Artikel 2*

*Anwendungsbereich*

1. Diese Richtlinie gilt für Unfälle, Vorkommnisse und Notsignale auf See,
  - a) an denen Schiffe beteiligt sind, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, oder
  - b) die sich in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten ereignen bzw. abgegeben werden oder
  - c) die sonstige wesentliche Interessen der Mitgliedstaaten berühren.
2. Diese Richtlinie gilt nicht für Unfälle, Vorkommnisse und Notsignale auf See, an denen ausschließlich beteiligt sind:
  - a) Kriegsschiffe, Truppentransportschiffe oder sonstige einem Mitgliedstaat gehörende oder von ihm betriebene Schiffe, die im Staatsdienst stehen und ausschließlich anderen als Handelszwecken dienen,
  - b) Schiffe ohne Maschinenantrieb, Holzschiffe einfacher Bauart, Sportboote oder Sportfahrzeuge, sofern sie nicht über eine Besatzung verfügen oder verfügen sollen und zu kommerziellen Zwecken mehr als 12 Fahrgäste befördern,
  - c) im Binnenschiffsverkehr betriebene Fahrzeuge der Binnenschifffahrt,
  - d) Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 24 Metern oder
  - e) fest installierte Offshore-Bohreinheiten.

*Artikel 3*

*Begriffsbestimmungen*

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

1. „SOLAS“ das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 74) in seiner durch die Protokolle von 1978 und 1988 geänderten Fassung;  
  
„IMO-Code“ den Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See, den die Internationale Seeschifffahrts-Organisation auf ihrer Versammlung vom 27. November 1997 als Entschließung A.849 verabschiedet hat in seiner geänderten Fassung.
2. Die nachstehenden Begriffe sind gemäß den Begriffsbestimmungen des IMO-Codes zu verstehen:
  - a) „Seeunfall“,
  - b) „sehr schwerer Unfall“,



- c) „Vorkommnis auf See“,
  - d) „Sicherheitsuntersuchung von Seeunfällen oder Vorkommnissen auf See“
  - e) „Staat mit begründetem Interesse“.
3. Die Begriffe „schwerer Unfall“ und „weniger schwerer Unfall“ sind gemäß den aktualisierten Begriffsbestimmungen in dem Rundschreiben 953 des Schiffssicherheitsausschusses der IMO zu verstehen.
  4. Die Begriffe „Ro-Ro-Fahrgastschiff“ und „Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug“ sind gemäß den Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Richtlinie 1999/35/EG zu verstehen.
  5. Ein „federführender Mitgliedstaat für die Untersuchungen“ ist ein Mitgliedstaat, der eine Sicherheitsuntersuchung gemäß dieser Richtlinie durchführen oder – wenn mehrere Staaten mit begründetem Interesse vorhanden sind – leiten muss.
  6. Der Begriff „Schiffsdatenschreiber“ (VDR) ist gemäß der Begriffsbestimmung in den IMO-Entschlüssen A.861(20) und MSC.163(78) zu verstehen.
  7. „Notsignal“ bedeutet ein Signal eines Schiffes oder Informationen aus jeglicher Quelle, aus dem/denen hervorgeht, dass ein Schiff oder Personen auf bzw. von einem Schiff sich in Seenot befindet/befinden.
  8. „Sicherheitsempfehlung“ bedeutet jeden Vorschlag:
    - a) entweder der Untersuchungsstelle des Staates, der die Sicherheitsuntersuchung eines Seeunfalls oder eines Vorkommnisses auf See durchführt oder leitet, auf der Grundlage von Informationen, die sich aus dieser Untersuchung ergeben,
    - b) oder gegebenenfalls der Kommission auf der Grundlage einer Analyse abstrakter Daten.

#### *Artikel 4*

##### *Status der Sicherheitsuntersuchungen*

1. Die Mitgliedstaaten legen im Einklang mit ihrem jeweiligen innerstaatlichen Rechtssystem Vorschriften für die Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen von Seeunfällen oder Vorkommnissen auf See fest. Dabei stellen sie sicher, dass die Untersuchungen
  - a) unabhängig von strafrechtlichen oder sonstigen gleichzeitig stattfindenden Untersuchungen durchgeführt werden, mit denen die Haftung ermittelt oder Schuld zugewiesen werden soll, und
  - b) dass sie durch solche Untersuchungen nicht verhindert, ausgesetzt oder verzögert werden.

2. Die von den Mitgliedstaaten festzulegenden Vorschriften sehen unter anderem Folgendes vor:
  - a) die Möglichkeit der Zusammenarbeit und gegenseitigen Unterstützung bei Sicherheitsuntersuchungen von Seeunfällen oder Vorkommnissen auf See, die von anderen Mitgliedstaaten durchgeführt werden, und die Übertragung der Aufgabe der Leitung einer solchen Sicherheitsuntersuchung an einen anderen Mitgliedstaat, im Einklang mit den Bestimmungen dieser Richtlinie, sowie
  - b) die Möglichkeit der Koordinierung der Tätigkeiten ihrer jeweiligen Untersuchungsstellen in dem Maße, wie es für das Erreichen der Ziele dieser Richtlinie erforderlich ist, in enger Zusammenarbeit mit der Kommission.

### *Artikel 5*

#### *Verpflichtung zur Durchführung einer Untersuchung*

1. Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass nach schweren oder sehr schweren Seeunfällen von der in Artikel 8 genannten Untersuchungsstelle eine Untersuchung durchgeführt wird, wenn
  - a) ein Schiff beteiligt ist, das unter seiner Flagge fährt, unabhängig vom Ort des Unfalls, oder
  - b) der Unfall in seinen Hoheitsgewässern stattgefunden hat, unabhängig von der Flagge, die das am Unfall beteiligte Schiff bzw. die beteiligten Schiffe führen oder
  - c) ein begründetes Interesse dieses Mitgliedstaates gegeben ist, unabhängig vom Ort des Unfalls oder von der Flagge, die das am Unfall beteiligte Schiff bzw. die beteiligten Schiffe führen.
2. Neben der Untersuchung schwerer und sehr schwerer Unfälle entscheidet die in Artikel 8 genannte Untersuchungsstelle im Zusammenhang mit weniger schweren Unfällen, Vorkommnissen auf See und Notsignalen nach einer ersten Ermittlung des jeweiligen Sachverhalts, ob eine Sicherheitsuntersuchung durchgeführt wird.

Bei ihrer Entscheidung berücksichtigt die Stelle die Schwere des Unfalls oder Vorkommnisses, die Art des Schiffs und/oder Frachtschiffs, von dem das Notsignal ausging, und/oder etwaige Anfragen der Such- und Rettungsdienste.
3. Umfang und konkrete Vorkehrungen für die Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen werden von der Untersuchungsstelle des federführenden Mitgliedstaats für die Untersuchungen in Zusammenarbeit mit den Stellen der anderen Staaten mit begründetem Interesse derart festgelegt, dass sie im Hinblick auf das Erreichen der Ziele der Richtlinie möglichst sinnvoll und auf die Vermeidung künftiger Unfälle bzw. Vorkommnisse ausgerichtet sind.
4. Sicherheitsuntersuchungen folgen der gemeinsamen, gemäß Artikel 2 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 entwickelten Methodik zur Untersuchung von

Seeunfällen und Vorkommnissen auf See. Die Annahme oder Änderung einer solchen Methodik für die Zwecke dieser Richtlinie wird gemäß dem Verfahren des Artikels 18 Absatz 2 beschlossen.

5. Eine Sicherheitsuntersuchung ist so rasch wie möglich nach Eintreten eines Seeunfalls bzw. eines Vorkommnisses auf See einzuleiten.

#### *Artikel 6*

##### *Verpflichtung zur Berichterstattung*

Die Mitgliedstaaten schreiben in ihren innerstaatlichen Rechtsvorschriften vor, dass ihre jeweilige Untersuchungsstelle von den zuständigen Behörden und/oder den Beteiligten unverzüglich über sämtliche Unfälle, Vorkommnisse und Notsignale zu unterrichten ist, die unter diese Richtlinie fallen.

#### *Artikel 7*

##### *Gemeinsame Sicherheitsuntersuchungen*

1. Bei schweren und sehr schweren Unfällen, bei denen ein begründetes Interesse zweier oder mehrerer Mitgliedstaaten besteht, einigen sich die betroffenen Mitgliedstaaten rasch darüber, welcher von ihnen für die Untersuchungen federführend sein soll.

Die Mitgliedstaaten sehen von der gleichzeitigen Durchführung zusätzlicher Sicherheitsuntersuchungen zu demselben Seeunfall bzw. Vorkommnis auf See ab. Sie vermeiden alle Maßnahmen, die die Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung innerhalb des Geltungsbereichs dieser Richtlinie gefährden könnten.

2. In gemeinsamem Einvernehmen kann ein Mitgliedstaat die Aufgabe der Leitung einer Sicherheitsuntersuchung eines Seeunfalls bzw. eines Vorkommnisses auf See an einen anderen Mitgliedstaat übertragen. Er kann einen anderen Mitgliedstaat auffordern, im Rahmen einer solchen Untersuchung mitzuarbeiten.
3. Ist ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug von einem Seeunfall, Vorkommnis auf See oder Notsignal betroffen, leitet der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgewässern der Unfall bzw. das Vorkommnis eingetreten ist – bzw. bei außerhalb der Hoheitsgewässer der Gemeinschaft eingetretenen Unfällen oder Vorkommnissen der letzte Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgewässern das Fahrgastschiff bzw. Fahrzeug verkehrt ist – das Untersuchungsverfahren ein.

Dieser Staat ist bis zu dem Zeitpunkt für die Untersuchung und die Koordinierung mit anderen Staaten mit begründetem Interesse zuständig, zu dem man sich gemeinsam darauf geeinigt hat, welcher von ihnen der federführende Mitgliedstaat für die Untersuchungen sein soll.

## Artikel 8

*Untersuchungsstellen*

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Sicherheitsuntersuchungen von Seeunfällen oder von Vorkommnissen auf See unter der Verantwortung einer unparteiischen ständigen Untersuchungsstelle bzw. -einrichtung (nachstehend: „Untersuchungsstelle“) und von entsprechend qualifizierten Untersuchungsbeauftragten durchgeführt werden, die für Fragen im Zusammenhang mit Seeunfällen und Vorkommnissen auf See kompetent sind.

Diese Untersuchungsstelle ist insbesondere von den für Fahrtüchtigkeit, Zertifizierung, Überprüfungen, Besatzungen, sichere Navigation, Wartung, Seeverkehrskontrolle, Hafenstaatkontrolle und den Betrieb von Seehäfen zuständigen einzelstaatlichen Behörden und generell von allen anderen Parteien funktional unabhängig, deren Interessen ihrer Aufgabe entgegenstehen könnten.

2. Die Untersuchungsstelle gewährleistet, dass die Untersuchungsbeauftragten über Kenntnisse und praktische Erfahrungen in den Fachbereichen verfügen, die zu ihren üblichen Untersuchungsaufgaben gehören. Ferner stellt die Untersuchungsstelle erforderlichenfalls die rasche Zugänglichkeit geeigneter Fachkenntnisse sicher.
3. Die der Untersuchungsstelle übertragenen Aufgaben können auch die Sammlung und Analyse von Daten zur Seeverkehrssicherheit beinhalten, insbesondere im Hinblick auf die Unfallvermeidung, sofern diese Tätigkeiten die Unabhängigkeit der Stelle nicht beeinträchtigen oder Zuständigkeiten in Regulierungs-, Verwaltungs- und Normungsfragen mit sich bringen.
4. Die Mitgliedstaaten schreiben in ihren jeweiligen innerstaatlichen Rechtsvorschriften und gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den für die juristischen Ermittlungen zuständigen Behörden vor, dass die Untersuchungsbeauftragten ihrer jeweiligen Untersuchungsstelle bzw. einer anderen Untersuchungsstelle, an die sie die Untersuchung übertragen hat, folgende Befugnisse haben:
  - a) freien 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 freien Zugang zu den Ergebnissen solcher Untersuchungen bzw. Analysen;
  - d) freien Zugang zu allen sachdienlichen Informationen und Aufzeichnungen, einschließlich der Daten von Schiffsdatenschreibern (VDR), die sich auf ein Schiff, eine Fahrt, eine Ladung, eine Mannschaft oder eine sonstige Person, einen Gegenstand, einen Zustand oder einen Umstand beziehen, sowie deren Vervielfältigung und Nutzung;

- e) freien Zugang zu den Ergebnissen einer Untersuchung der Opfer (Toten) und von entsprechenden Proben;
  - f) Anforderung von und freien Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen der am Betrieb eines Schiffes beteiligten Personen (oder anderer relevanter Personen) und von entsprechenden Proben;
  - g) Vernehmung von Zeugen in Abwesenheit von Personen, deren Interessen die Untersuchungsbeauftragten als schädlich für die Sicherheitsuntersuchung ansehen;
  - h) Erhalt von Schiffsbesichtigungsaufzeichnungen 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 Besichtigter des Flaggenstaats und des Hafenstaats, der Offiziere der Küstenwache, der Seeverkehrsdienstleister, der Such- und Rettungsdienste, der Lotsen und von sonstigem Hafen- oder Seeschiffahrtspersonal.
5. Die Untersuchungsstelle wird in die Lage versetzt, bei der Benachrichtigung über einen Unfall, gleichgültig zu welchem Zeitpunkt, unverzüglich reagieren und über ausreichende Ressourcen für eine unabhängige Erfüllung ihrer Aufgabe verfügen zu können. Ihre Untersuchungsbeauftragten erhalten den für die Gewährleistung ihrer Unabhängigkeit erforderlichen Status.
6. Die Untersuchungsstelle kann gleichzeitig mit den Aufgaben im Rahmen dieser Richtlinie auch die Untersuchung anderer Vorkommnisse als Seeunfälle übernehmen, soweit diese Untersuchungen ihre Unabhängigkeit nicht in Frage stellen.

### *Artikel 9*

#### *Nichtoffenlegung von Informationen*

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die nachstehenden Informationen nicht zu anderen Zwecken als zur Sicherheitsuntersuchung zur Verfügung gestellt werden, es sei denn, die zuständige Justizbehörde des jeweiligen Staates entscheidet, dass die Vorteile ihrer Offenlegung die Nachteile auf nationaler und internationaler Ebene, die dies für die Untersuchung oder eventuelle künftige Untersuchungen haben könnte, überwiegen:

- a) sämtliche Zeugenaussagen und sonstige Erklärungen, Berichte und Aufzeichnungen, die von der Untersuchungsstelle im Verlauf der Sicherheitsuntersuchung erfasst bzw. niedergeschrieben wurden;
- b) Informationen, die die Identität von Personen preisgeben, die im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung ausgesagt haben;

- c) medizinische und persönliche Informationen über Personen, die von dem Unfall oder Vorkommnis betroffen sind.

### *Artikel 10*

#### *Rahmen für die ständige Zusammenarbeit*

1. Die Mitgliedstaaten errichten in enger Kooperation mit der Kommission einen Rahmen für die Zusammenarbeit, damit ihre jeweiligen Untersuchungsstellen von Seeunfällen oder von Vorkommnissen auf See miteinander und mit der Kommission in dem Maße zusammenarbeiten können, dass die Ziele dieser Richtlinie erreicht werden.
2. Die Verfahrensordnung für den Rahmen für die ständige Zusammenarbeit und die dafür erforderlichen organisatorischen Vereinbarungen werden gemäß dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Verfahren beschlossen.
3. Innerhalb des Rahmens für die ständige Zusammenarbeit vereinbaren die Untersuchungsstellen in den Mitgliedstaaten und die Kommission 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 die Sicherheitsuntersuchung relevanten Gegenständen, einschließlich der Gewinnung und Auswertung von Daten von Schiffsdatschreibern und sonstigen elektronischen Geräten;
  - b) gegenseitige Bereitstellung technischer Hilfe oder Fachkenntnisse zur Erfüllung spezieller Aufgaben;
  - c) Erwerb und Austausch von Informationen, die für die Analyse von Unfalldaten von Belang sind, sowie Abgabe geeigneter Sicherheitsempfehlungen auf Gemeinschaftsebene;
  - d) Aufstellung gemeinsamer Grundsätze für die Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen und für die Anpassung von Untersuchungsmethoden an die Entwicklung des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts;
  - e) Aufstellung von Vertraulichkeitsregeln für den Austausch von Zeugenaussagen und die Verarbeitung von Daten;
  - f) gegebenenfalls Organisation einschlägiger Schulungsmaßnahmen für einzelne Untersuchungsbeauftragte;
  - g) Förderung der Zusammenarbeit mit den Untersuchungsstellen oder -einrichtungen von Drittländern und mit den internationalen Organisationen für die Untersuchung von Seeunfällen in den unter diese Richtlinie fallenden Bereichen.

4. Ein Mitgliedstaat, dessen Anlagen oder Dienstleistungen von einem Schiff vor einem Unfall oder einem Vorkommnis genutzt worden sind oder normalerweise genutzt worden wären und der für die Untersuchung wichtige Informationen besitzt, leitet solche Informationen an die die Untersuchung führende Stelle weiter.

#### *Artikel 11*

##### *Kosten*

Die Mitgliedstaaten vermeiden möglichst, eine Gebühr für die Bereitstellung von Hilfe zu erheben, um die andere Mitgliedstaaten zum Zweck der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen im Rahmen dieser Richtlinie ersuchen.

#### *Artikel 12*

##### *Zusammenarbeit mit Drittländern mit begründetem Interesse*

1. Die Mitgliedstaaten arbeiten bei der Untersuchung von Seeunfällen so weit wie möglich mit Drittländern mit begründetem Interesse zusammen.
2. Drittländern mit begründetem Interesse wird es im gegenseitigen Einvernehmen gestattet, sich an eine Sicherheitsuntersuchung, die von einem Mitgliedstaat im Rahmen dieser Richtlinie durchgeführt wird, in jeder Phase der Untersuchung anzuschließen.
3. Die Mitwirkung eines Mitgliedstaats an einer Untersuchung, die von einem Drittland mit stichhaltigem Interesse durchgeführt wird, erfolgt unbeschadet der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen von Seeunfällen oder Vorkommnissen auf See im Rahmen dieser Richtlinie sowie der entsprechenden Berichterstattungspflichten.

#### *Artikel 13*

##### *Beweissicherung*

Die Mitgliedstaaten erlassen Regelungen, damit die an Unfällen, Vorkommnissen und Notsignalen im Anwendungsbereich dieser Richtlinie beteiligten Parteien die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um Folgendes zu erreichen:

- a) Speicherung sämtlicher Daten von Seekarten, Schiffstagebüchern, elektronischen und magnetischen Aufzeichnungen sowie Videobändern, einschließlich Daten von Schiffsdatenschreibern und sonstigen elektronischen Geräten, über den Zeitraum vor, während und nach einem Unfall oder Vorkommnis;
- b) Verhinderung des Überschreibens oder sonstiger Veränderungen solcher Daten;
- c) Schutz anderer Geräte, die berechtigterweise als für die Untersuchung des Unfalls oder Vorkommnisses als wesentlich gelten, vor Störungen;

- d) unverzügliche Einholung und Sicherung von Beweisen für Sicherheitsuntersuchungen. von Seeunfällen oder Vorkommnissen auf See.

*Artikel 14*

*Untersuchungsberichte*

1. Über im Sinne dieser Richtlinie durchgeführte Untersuchungen von Seeunfällen oder Vorkommnissen auf See wird ein Bericht veröffentlicht, der gemäß den Leitlinien in Anhang I verfasst wird.
2. Die Untersuchungsstellen ergreifen die notwendigen Maßnahmen, um innerhalb von 12 Monaten nach dem Tag des Unfalls oder des Vorkommens der Öffentlichkeit einen Bericht vorzulegen. Ist es nicht möglich, den Abschlussbericht rechtzeitig zu verfassen, wird innerhalb von 12 Monaten nach dem Tag des Unfalls oder des Vorkommens ein Zwischenbericht veröffentlicht.
3. Die Untersuchungsstelle des federführenden Mitgliedstaats für die Untersuchungen leitet der Kommission eine Ausfertigung des Abschluss- oder Zwischenberichts zu. Sie berücksichtigt etwaige Anmerkungen der Kommission im Hinblick auf die Verbesserung der Qualität des Berichts so, wie es am ehesten zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie beiträgt.

*Artikel 15*

*Sicherheitsempfehlungen*

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Adressaten die von den Untersuchungsstellen abgegebenen Sicherheitsempfehlungen gebührend berücksichtigen und unter Einhaltung des Gemeinschafts- und Völkerrechts gegebenenfalls ihnen entsprechend handeln.
2. Gegebenenfalls gibt eine Untersuchungsstelle oder die Kommission auf der Grundlage einer Analyse abstrakter Daten Sicherheitsempfehlungen ab.
3. Eine Sicherheitsempfehlung oder eine im Verlauf der Untersuchung abgegebene Empfehlung weist unter keinen Umständen Schuld oder Haftung für einen Unfall zu.



*Artikel 16**Frühwarnsystem*

Gelangt die Untersuchungsstelle eines Mitgliedstaats zu irgendeinem Zeitpunkt einer Untersuchung eines Seeunfalls oder eines Vorkommnisses auf See zu der Auffassung, dass auf Gemeinschaftsebene dringend gehandelt werden muss, um neue Unfälle zu verhindern, unterrichtet sie die Kommission rasch über die Notwendigkeit einer Frühwarnung.

Die Kommission prüft die Angelegenheit unverzüglich und gibt bei Bedarf eine Warnung an die zuständigen Behörden in allen anderen Mitgliedstaaten, an die Seeverkehrswirtschaft und an sonstige einschlägige Parteien aus.

*Artikel 17**Europäische Datenbank für Seeunfälle*

1. Daten über Seeunfälle und Vorkommnisse auf See werden in einer europäischen elektronischen Datenbank gespeichert und ausgewertet, die die Kommission einrichten wird und die die Bezeichnung „Europäisches Informationsforum für Seeunfälle“ (European Marine Casualty Information Platform - EMCIP) trägt.
2. Die Mitgliedstaaten melden der Kommission die Behörden, die für diese Datenbank zugangsberechtigt sind.
3. Die Untersuchungsstellen der Mitgliedstaaten melden der Kommission Seeunfälle und Vorkommnisse gemäß den Vorgaben in Anhang II. Sie legen der Kommission auch Daten gemäß den EMCP-Datenbank-Regeln vor, die aus Sicherheitsuntersuchungen von Unfällen oder Vorkommnissen auf See gewonnen werden.
4. Die Kommission unterrichtet die Untersuchungsstellen der Mitgliedstaaten über die Anforderungen und die Fristen der Melde- und Berichterstattungsverfahren.

*Artikel 18**Ausschussverfahren*

1. Die Kommission wird von dem Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt, der durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>12</sup> eingesetzt wurde.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.  
  
Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf zwei Monate festgesetzt.
3. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

---

<sup>12</sup> ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

*Artikel 19*

*Änderungsbefugnisse*

Die Kommission kann Begriffsbestimmungen in dieser Richtlinie sowie die Verweise auf Rechtsakte der Gemeinschaft und der IMO nach dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Verfahren aktualisieren, um sie an Gemeinschafts- oder IMO-Vorschriften, die zwischenzeitlich in Kraft getreten sind, anzupassen, soweit dabei der Anwendungsbereich dieser Richtlinie nicht ausgeweitet wird.

Die Kommission kann bei Anwendung desselben Verfahrens auch die Anhänge ändern.

*Artikel 20*

*Zusätzliche Maßnahmen*

Nichts in dieser Richtlinie hindert einen Mitgliedstaat an der Ergreifung zusätzlicher Maßnahmen zur Seeverkehrssicherheit, die nicht unter diese Richtlinie fallen, vorausgesetzt, dass solche Maßnahmen nicht gegen diese Richtlinie verstoßen oder in irgendeiner Weise deren Erfüllung beeinträchtigen.

*Artikel 21*

*Sanktionen*

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen angewendet werden. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam und angemessen sein und abschreckende Wirkung haben.

*Artikel 22*

*Änderungen bestehender Rechtsakte*

1. Artikel 12 der Richtlinie 1999/35/EG wird gestrichen.
2. Artikel 11 der Richtlinie 2002/59/EG wird gestrichen.

*Artikel 23*

*Umsetzung*

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens am [...] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit und fügen eine Entsprechungstabelle dieser Rechtsvorschriften und der vorliegenden Richtlinie bei.

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 der Bezugnahme.

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

#### *Artikel 24*

##### *Inkrafttreten*

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

#### *Artikel 25*

##### *Adressaten*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

[...]

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

[...]

**ANHANG I****Aufbau und Inhalt des Berichts über die Sicherheitsuntersuchung**Vorwort

Dieses Formular dient einzig und allein der Sicherheitsuntersuchung, d. h. eine Sicherheitsempfehlung stellt in keiner Weise eine Vermutung der Schuld oder Haftung dar, noch wurde der Bericht inhaltlich und stilistisch mit der Absicht verfasst, in einem Rechtsverfahren verwendet zu werden.

*(Der Bericht sollte keine Verweise auf Zeugenaussagen enthalten noch eine Person, die in diesem Bericht genannt wird, mit einer Person in Verbindung bringen, die im Zuge der Untersuchung eine Zeugenaussage gemacht hat.)*

1. Zusammenfassung

In diesem Teil werden die grundlegenden Fakten zu dem Seeunfall oder Vorkommnis dargelegt: Was hat sich wann, wo und wie ereignet? Gibt es Tote, Verletzte, Schäden am Schiff oder an der Ladung, Schäden Dritter oder Umweltschäden?

2. Fakten

Dieser Teil enthält verschiedene Abschnitte, deren Inhalt hinreichende sachliche Informationen enthält, die die untersuchende Stelle in die entsprechenden Felder der europäischen Datenbank für Seeunfälle eingeben kann und die ihr eine fundierte Auswertung und Erklärung ermöglichen.

Hierzu gehören mindestens die folgenden Angaben:

## 2.1 – Angaben zum Schiff

- Flagge/Register
- Identifizierung des Schiffs
- Hauptmerkmale des Schiffs
- Eigner und Geschäftsführung
- Konstruktive Details
- Mindestanforderungen an die Besatzung
- Zulässige Ladung

## 2.2 – Angaben zur Fahrt

- Anlaufhäfen
- Art der Fahrt
- Angaben zur Ladung

- Besatzung

### 2.3 – Angaben zum Seeunfall bzw. Vorkommnis

- Art des Seeunfalls oder Vorkommnisses
- Datum und Zeitpunkt
- Position und Ort des Seeunfalls oder Vorkommnisses
- äußere und innere Umstände
- Schiffsbetrieb und Fahrtabschnitt
- Platz an Bord
- Faktor Mensch
- Folgen (für Menschen, das Schiff, die Ladung, die Umwelt und sonstige)

### 2.4 – Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

- beteiligte Personen
- eingesetzte Mittel
- Reaktionsschnelligkeit
- ergriffene Maßnahmen
- Ergebnisse

Neben den notwendigen Einzelheiten und sonstigen Hintergrundinformationen sind in diesem Teil des Berichts die Ergebnisse etwaiger Untersuchungen oder Prüfungen sowie Sicherheitsmaßnahmen aufzunehmen, die möglicherweise bereits zur Vermeidung künftiger Seeunfälle ergriffen wurden.

## 3. Darstellung des Unfallhergangs

In diesem Teil sind der Hergang des Seeunfalls bzw. Vorkommnisses unter chronologischer Auflistung der Vorfälle zu schildern, die sich vor, während und nach dem Seeunfall bzw. dem Vorkommnis ereignet haben, und die jeweiligen Akteure zu nennen (Personen, Material, Umfeld, Ausrüstung oder externer Agent, usw.) Die Darstellung des Unfallhergangs erstreckt sich auf den Zeitraum, in dem sich die Vorfälle ereignet haben, die direkt zu dem Seeunfall bzw. Vorkommnis geführt haben.

## 4. Auswertung

Dieser Teil enthält verschiedene Abschnitte, die Aufschluss über jeden unfallrelevanten Vorfall geben und Erläuterungen zu den Ergebnissen etwaiger Untersuchungen oder Prüfungen enthalten, die im Laufe der Untersuchung durchgeführt wurden sowie zu etwaigen Sicherheitsmaßnahmen, die bereits zur Vermeidung künftiger Seeunfälle ergriffen wurden.

In diesen Abschnitten sollten folgende Fragen behandelt werden:

- Zusammenhang und Umstände des Unfalls
- Menschliches Versagen oder Unterlassungen, Vorfälle unter Beteiligung von gefährlichem Material, Umweltauswirkungen, Geräteversagen und äußeren Einflüssen
- Faktoren, die auf Funktionen von Personen, Schiffsbetriebsmaßnahmen, Maßnahmen der Behörde an Land oder Vorschriften zurückzuführen sind .

Die im Bericht dargelegten Auswertungen und Bemerkungen erlauben logische Rückschlüsse auf sämtliche unfallrelevante Faktoren, auch auf solche, die zwar zur Vermeidung von Unfällen und/oder zur Minimierung der Unfallfolgen vorgesehen sind, bei denen sich aber herausgestellt hat, dass sie ungeeignet oder nicht vorhanden sind.

#### 5. Schlussfolgerungen

In diesem Teil werden die Faktoren, die nachweislich zum Unfall geführt haben, sowie die fehlenden oder ungeeigneten Unfallverhütungsmaßnahmen (Material, Funktionen, Symbole oder Verfahren) zusammengestellt, für die Sicherheitsmaßnahmen entwickelt werden sollten, um künftige Seeunfälle zu vermeiden.

#### 6. Sicherheitsempfehlungen

Dieser Teil des Berichts enthält gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen, die sich aus der Auswertung und den Schlussfolgerungen ergaben und die sich auf bestimmte Aspekte beziehen, wie Rechtslage, Konzeption, Verfahren, Inspektionen, Management, Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, Schulung, Reparatur- und Wartungsarbeiten, Unterstützung durch die Behörden an Land und Notfallmaßnahmen.

Die Sicherheitsempfehlungen zur Vermeidung künftiger Seeunfälle sind an die Stellen zu richten, die am besten geeignet sind, sie auch umzusetzen, wie Schiffseigner, Geschäftsführer, anerkannte Organisationen, Schifffahrtsbehörden, Schiffsverkehrsdienste, Notfalldienste, internationale Seeschifffahrtsbehörden und europäische Institutionen.

Hierzu gehören etwaige Sicherheitsempfehlungen, die bereits während der laufenden Sicherheitsuntersuchungen ausgesprochen werden.

#### 7. Anlagen

Gegebenenfalls ist die folgende nicht erschöpfende Liste von Angaben dem Bericht auf Papier und/oder in elektronischer Form hinzuzufügen:

- Bilder, Filme, Aufnahmen, Karten, Zeichnungen
- Geltende Normen
- verwendete technische Begriffe und Abkürzungen
- besondere Sicherheitsstudien
- sonstige Informationen

**ANHANG II****FÜR DIE MELDUNG VON SEEUNFÄLLEN ODER VORKOMMNISSEN  
BENÖTIGTE DATEN**

(Teil des Europäischen Informationsforums für Seeunfälle)

01. zuständiger Mitgliedstaat/Ansprechpartner
02. untersuchender Mitgliedstaat
03. Rolle des Mitgliedstaats
04. betroffener Küstenstaat
05. Zahl der Staaten mit begründetem Interesse
06. Staaten mit begründetem Interesse
07. Meldestelle
08. Zeitpunkt der Meldung
09. Datum der Meldung
10. Name des Schiffes
11. IMO-Kennnummer / Unterscheidungssignal
12. Flagge
13. Art des Seeunfalls oder Vorkommnisses
14. Schiffstyp
15. Datum des Seeunfalls oder Vorkommnisses
16. Zeitpunkt des Seeunfalls oder Vorkommnisses
17. Position - Breitengrad
18. Position – Längengrad
19. Ort des Seeunfalls oder Vorkommnisses
20. Auslaufhafen
21. Bestimmungshafen
22. Verkehrstrennungsregelung
23. Fahrtabschnitt
24. Schiffsbetrieb

25. Platz an Bord

26. Tote

- Besatzung
- Passagiere
- Sonstige

27. Schwerverletzte

- Besatzung
- Passagiere
- Sonstige

28. Verschmutzung

29. Schäden am Schiff

30. Schäden an der Ladung

31. sonstige Schäden

32. kurze Beschreibung des Seeunfalls oder Vorkommnisses

Anmerkung: Unterstrichene Zahlen bedeuten, dass die Angaben für jedes Schiff zu machen sind, sofern mehr als ein Schiff an dem Seeunfall oder Vorkommnis beteiligt sind.



**FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN****1. BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS**

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinien 1999/35/EG und 2002/59/EG

**2. ABM/ABB-RAHMEN**

Politikbereich: Energie und Verkehr

Tätigkeiten: See- und Binnenschifffahrt, Intermodalität.

**3. HAUSHALTSLINIEN**

3.1 Haushaltslinien (operative Linien sowie Linien für entsprechende technische und administrative Unterstützung (vormalige BA-Linien)), mit Bezeichnung: Entfällt.

3.2 Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen: Entfällt.

3.3 Haushaltstechnische Merkmale (erforderlichenfalls sind weitere Zeilen anzufügen): Entfällt.

Haushalts- linie	Art der Ausgaben		Neu	EFTA- Beitrag	Beiträge von Bewerber- ländern	Rubrik der Finanziellen Vorausschau
	OA/NOA	GM <sup>1</sup> /NGM <sup>2</sup>				
	OA/NOA	GM <sup>1</sup> /NGM <sup>2</sup>	Ja/Nein	Ja/Nein	Ja/Nein	Nr.
	OA/NOA	GM/NGM	Ja/Nein	Ja/Nein	Ja/Nein	Nr.

---

<sup>1</sup> Getrennte Mittel.

<sup>2</sup> Nichtgetrennte Mittel.

#### 4. RESSOURCEN IM ÜBERBLICK

##### 4.1 Mittelbedarf

##### 4.1.1 Überblick über die erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen (VE) und Zahlungsermächtigungen (ZE)

*in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)*

Art der Ausgaben	Ab-schnitt		Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folgejahre	Insgesamt
------------------	------------	--	--------	-----	-----	-----	-----	--------------------	-----------

##### Operative Ausgaben<sup>3</sup>

Verpflichtungsermächtigungen (VE)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	entfällt
Zahlungsermächtigungen (ZE)		b	0	0	0	0	0	0	entfällt

##### Im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben<sup>4</sup>

Technische und administrative Unterstützung (NGM)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	entfällt
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	----------

##### HÖCHSTBETRAG

Verpflichtungsermächtigungen		a+c	0	0	0	0	0	0	entfällt
Zahlungsermächtigungen		b+c	0	0	0	0	0	0	entfällt

##### Im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungsausgaben<sup>5</sup>

Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Sonstige im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungskosten, außer Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

##### Geschätzte Gesamtkosten für die Finanzierung der Maßnahme

VE insgesamt, einschließlich Personalkosten		a+c+d+e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
ZE insgesamt, einschließlich Personalkosten		b+c+d+e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

<sup>3</sup> Ausgaben, die nicht unter Kapitel xx 01 des betreffenden Titels xx fallen.

<sup>4</sup> Ausgaben, die unter Artikel xx 01 04 des Titels xx fallen.

<sup>5</sup> Ausgaben, die unter Kapitel xx 01 fallen, außer solche bei Artikel xx 01 04 oder xx 01 05.

**Angaben zur Kofinanzierung**

Der vorgeschlagene Rechtsakt sieht keine Kofinanzierung durch die Mitgliedstaaten vor.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Kofinanzierung durch		Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folgejahre	Insgesamt
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
ZE insgesamt, einschließlich Kofinanzierung	a+c+d+e+f	0	0	0	0	0	0	0

## 4.1.2 Vereinbarkeit mit der Finanzplanung

- Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.
- Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik der Finanziellen Vorausschau erforderlich.
- Der Vorschlag erfordert möglicherweise eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung<sup>6</sup> (z. B. Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder Änderung der Finanziellen Vorausschau).

## 4.1.3 Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Einnahmen.
- Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

**NB: Einzelheiten und Anmerkungen zur Berechnungsmethode sind diesem Finanzbogen als Anhang beizufügen.**

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Haus-	Einnahmen	Stand vor der Maßnahme [Jahr n-1]	Stand nach der Maßnahme					
			[Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>7</sup>
	a) Einnahmen nominal		0	0	0	0	0	0
	b) Veränderung	$\Delta$	0	0	0	0	0	0

<sup>6</sup> Siehe Nummer 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

<sup>7</sup> Wenn die Dauer der Maßnahme mehr als 6 Jahre beträgt, sind weitere Spalten anzufügen.

- 4.2 Personalbedarf (Vollzeitäquivalent - Beamte, Zeitbedienstete und externes Personal) - Einzelheiten hierzu siehe Abschnitt 8.2.1

(Verwaltung durch vorhandenes Personal).

Jährlicher Bedarf	Jahr n (2007*)	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folge- jahre
Personalbedarf insgesamt	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

## 5. MERKMALE UND ZIELE

- 5.1 Kurz- oder längerfristig zu deckender Bedarf:

Der Legislativvorschlag bezweckt die Annahme einer Richtlinie zur Festlegung der Grundsätze, die die Mitgliedstaaten bei der technischen Untersuchung von Schifffahrtsereignissen zu befolgen haben.

Die beabsichtigten Maßnahmen werden durch die Verwaltungsbehörden der Mitgliedstaaten umgesetzt, insbesondere durch die mit dem Seeverkehr und der technischen Untersuchung von Schifffahrtsereignissen befassten Dienststellen.

- 5.2 Durch die Gemeinschaftsintervention bedingter Mehrwert, Kohärenz des Vorschlags mit anderen Finanzinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte:

Die vorgeschlagene Maßnahme wird es insbesondere ermöglichen, rechtzeitig Erkenntnis zu gewinnen, die Gegenstand von Empfehlungen auf Ebene der Gemeinschaft sein können, damit künftige Ereignisse derselben Art verhindert und die mit dem Seeverkehr verbundenen Risiken verringert oder ausgeschaltet werden können, denen Personen, Vermögenswerte und die Umwelt der Mitgliedstaaten ausgesetzt sind.

Der Mehrwert besteht in einer Verbesserung des Gesamtniveaus der Sicherheit im Seeverkehr. Es bestehen keine voraussichtlichen Folgen für jegliche Finanzinstrumente.

- 5.3 Ziele, erwartete Ergebnisse und entsprechende Indikatoren im Rahmen der ABM-Methodik:

Allgemeines Ziel des Kommissionsvorschlags ist die Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs, indem auf gemeinschaftlicher Ebene klare Leitlinien für die Durchführung technischer Untersuchungen nach Schifffahrtsereignissen vorgegeben werden. Die Schwierigkeiten, die bei der Untersuchung der Havarien der Tankschiffe ERIKA und PRESTIGE aufgetreten sind, haben die Notwendigkeit eines zusätzlichen gemeinschaftlichen Handelns in diesem Bereich gezeigt.

Unter Beachtung der Bestimmungen des Seevölkerrechts und der Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten umfasst der Richtlinienvorschlag die strikt notwendigen Maßnahmen, mit denen auf der Ebene der Europäischen Union eine ordnungsgemäße Durchführung technischer Untersuchungen von Schifffahrtsereignissen sichergestellt wird, bei denen Personen, Vermögenswerte und die Umwelt der Mitgliedstaaten schweren Schaden genommen haben oder ihnen ein solcher Schaden gedroht hat.

Der Rückgriff auf gemeinschaftliche Rechtsvorschriften gewährleistet auf der Ebene der Gemeinschaft eine wirksame Anwendung der auf internationaler Ebene vereinbarten Grundsätze und unterstützt so die Mitgliedstaaten, sei es als Flaggenstaaten oder als betroffene Staaten, bei Tätigkeiten im Zusammenhang mit Untersuchungen schwerer Schifffahrtsunfälle.

5.4 Durchführungsmodalitäten (indikative Angaben):

Nachstehend ist darzulegen, welche Methode(n)<sup>8</sup> für die praktische Durchführung der Maßnahme gewählt wurde(n):

**Zentrale Verwaltung**

- Direkt durch die Kommission
- Indirekt im Wege der Befugnisübertragung an:
  - Exekutivagenturen
  - von den Gemeinschaften geschaffene Einrichtungen im Sinne von Artikel 185 der Haushaltsordnung
  - einzelstaatliche öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden

**Geteilte oder dezentrale Verwaltung**

- mit Mitgliedstaaten
- mit Drittländern

**Gemeinsame Verwaltung mit internationalen Organisationen (bitte auflisten)**

Bemerkungen:

Entfällt.

---

<sup>8</sup> Bei Angabe mehrerer Methoden ist dies in diesem Abschnitt unter „Bemerkungen“ zu erläutern.

## 6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

Der Richtlinienvorschlag enthält eine Bestimmung, nach der die Mitgliedstaaten der Kommission die einzelstaatlichen Durchführungsmaßnahmen mitzuteilen haben, die zur Umsetzung der Richtlinie in innerstaatliches Recht getroffen werden.

Die Nichtmitteilung dieser einzelstaatlichen Durchführungsmaßnahmen (ebenso wie eine unvollständige Mitteilung) führt automatisch zur Einleitung der Verstoßverfahren nach Artikel 226 EG-Vertrag.

Nachverfolgung der Tätigkeiten der Untersuchungsstellen und Schifffahrtsverwaltungen der Mitgliedstaaten durch die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs.

### 6.1 Bewertung

#### 6.1.1 Ex-ante-Bewertung:

Die Kommission hat im Mai 2004 sowie im Februar 2005 eine zweifache Reihe von Konsultationen mit Vertretern der Mitgliedstaaten und der Seeverkehrswirtschaft durchgeführt. Diesen lagen Arbeitsdokumente der Kommissionsdienststellen mit einer Liste ausführlicher Fragen zugrunde, die den zu verfolgenden Ansatz und die vorzusehenden Bestimmungen für die Organisation der Untersuchungen von Schifffahrtsunfällen betrafen. Die Kommission hat die Teilnehmer der Konsultation ersucht, ihr ausführliche schriftliche Stellungnahmen zu übermitteln.

Die Kommission hat darüber hinaus mit Unterstützung der Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs Informationen gesammelt, die zur Bewertung der Auswirkungen des Vorschlags nötig sind. Die Grundsätze, die dem Kommissionsvorschlag zugrunde liegen, wurden anlässlich eines von der Agentur im Februar 2005 organisierten technischen Seminars mit Sachverständigen der IMO und der Schifffahrtsverwaltungen und Unfalluntersuchungsstellen der Mitgliedstaaten geprüft.

Schließlich wurde die Kommission bei der Ausarbeitung des Richtlinienvorschlags von der unabhängigen Sachverständigengruppe beraten, die mit der Beratung der Kommission zur Strategie im Bereich von Unfällen im Verkehr beauftragt ist.

Das Ergebnis der durchgeführten Konsultationen und Folgenbewertungen bestätigt, dass

- die am besten geeignete Option für die Problematik der technischen Untersuchungen von Schifffahrtsereignissen im Rahmen der Politik der Sicherheit des Seeverkehrs der Rückgriff auf gemeinschaftliche Rechtsvorschriften ist,
- das gewählte Instrument (eine Richtlinie, die die Grundsätze festlegt, die die Mitgliedstaaten bei technischen Untersuchungen von Schifffahrtsereignissen zu befolgen haben) so weit wie möglich auf den Grundsätzen und Empfehlungen des IMO-Codes beruhen sollte; nichtsdestotrotz sollte die vorgeschlagene Regelung ein zumindest ähnliches Vorgehen ermöglichen wie die für den Luftverkehr geltende Regelung,

- das gemeinschaftliche Handeln in diesem Bereich dringend erforderlich ist, da technische Untersuchungen Bestandteil einer Politik sind, die den Eintritt weiterer Schifffahrtskatastrophen in der Europäischen Union zu verhindern sucht.

6.1.2 Maßnahmen im Anschluss an Zwischen-/Ex-post-Bewertungen (unter Zugrundelegung früherer Erfahrungen):

Entfällt.

6.1.3 Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen:

Entfällt.

## 7. **BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN**

Entfällt.

**8. RESSOURCEN IM EINZELNEN**

8.1 Ziele des Vorschlags und Finanzbedarf: **Entfällt.**

*Verpflichtungsermächtigungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)*

Ziele, Maßnahmen und Outputs (bitte angeben)	Art der Outputs	Durchschnittskosten	Jahr n		Jahr n+1		Jahr n+2		Jahr n+3		Jahr n+4		Jahr n+5 und Folgejahre		INSGESAMT	
			Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten
OPERATIVES ZIEL Nr. 1 <sup>9</sup> ...																
<b>Maßnahme 1 ...</b>																
- Output 1																
- Output 2																
<b>Maßnahme 2 ...</b>																
- Output 1																
Ziel 1 insgesamt																
OPERATIVES ZIEL Nr. 2 ...																
<b>Maßnahme 1 ...</b>																
- Output 1																
Ziel 2 insgesamt																
OPERATIVES ZIEL Nr. n																
Ziel n insgesamt																
<b>GESAMT-KOSTEN</b>																

<sup>9</sup> Wie in Abschnitt 5.3 beschrieben.



## 8.2 Verwaltungskosten

## 8.2.1 Art und Anzahl des erforderlichen Personals

Art der Stellen		Zur Verwaltung der Maßnahme einzusetzendes, vorhandenes und/oder zusätzliches Personal ( <b>Stellenzahl/Vollzeitäquivalent</b> )					
		Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5
Beamte oder Bedienstete auf Zeit <sup>10</sup> (06 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal <sup>11</sup>		0	0	0	0	0	0
Sonstiges, aus Artikel XX 01 04/05 finanziertes Personal <sup>12</sup>		0	0	0	0	0	0
<b>INSGESAMT</b>		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

## 8.2.2 Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahme auszuführen sind:

Die Richtlinie zur Festlegung der Grundsätze für die Durchführung technischer Untersuchungen von Schifffahrtsunfällen erweitert die gemeinschaftliche Zuständigkeit im Bereich der Sicherheit des Seeverkehrs. Eine Aufstockung der Personalressourcen (geschätzt: 1/2 A-Beamter) ist nötig, um eine ordnungsgemäße Nachverfolgung der Umsetzung der Richtlinie zu gewährleisten.

## 8.2.3 Zuordnung der Stellen des damit betrauten Statutspersonals

- derzeit für die Verwaltung des Programms, das ersetzt oder verlängert werden soll, zugewiesene Stellen
- im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für das Jahr n vorab zugewiesene Stellen
- im Rahmen des anstehenden neuen JSP/HVE-Verfahrens anzufordernde Stellen
- innerhalb des für die Verwaltung zuständigen Dienstes neu zu verteilende vorhandene Stellen (interne Personalumsetzung)
- für das Jahr n erforderliche, jedoch im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für dieses Jahr nicht vorgesehene neue Stellen.

<sup>10</sup> Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

<sup>11</sup> Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

<sup>12</sup> Die Kosten hierfür sind im Höchstbetrag enthalten.

## 8.2.4 Sonstige im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben (XX 01 04/05 – Verwaltungsausgaben)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre	INS- GESAMT
<b>1. Technische und administrative Unterstützung (einschließlich Personalkosten)</b>							0
Exekutivagenturen <sup>13</sup>							0
Sonstige technische und administrative Unterstützung							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
<b>Technische und administrative Unterstützung insgesamt</b>							0

8.2.5 Im Höchstbetrag nicht enthaltene Personal- und Nebenkosten

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art des Personals	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre
Beamte und Bedienstete auf Zeit (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal (Hilfskräfte, ANS, Vertragspersonal usw.) (Angabe der Haushaltslinie)	0	0	0	0	0	0
<b>Personal- und Nebenkosten insgesamt (NICHT im Höchstbetrag enthalten)</b>	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

Berechnung - *Beamte und Bedienstete auf Zeit* $(108\ 000\ \text{€} * 0,5 = 54\ 000\ \text{€})$ Berechnung - *Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal**Entfällt.*<sup>13</sup>

Hier ist auf den Finanzbogen zum Gründungsrechtsakt der Agentur zu verweisen.

8.2.6 Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben*in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)*

	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre	INS-GESAMT
XX 01 02 11 01 - Dienstreisen	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 - Sitzungen & Konferenzen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Ausschüsse <sup>14</sup>	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 - Studien & Konsultationen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Informationssysteme	0	0	0	0	0	0	0
<b>2. Gesamtbetrag der sonstigen Ausgaben für den Dienstbetrieb (XX 01 02 11)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>3. Sonstige Ausgaben administrativer Art</b> (Angabe mit Hinweis auf die betreffende Haushaltslinie)	0	0	0	0	0	0	0
<b>Gesamtbetrag der Verwaltungsausgaben ausgenommen Personal- und Nebenkosten (NICHT im Höchstbetrag enthalten)</b>	0	0	0	0	0	0	0

\* ohne Auswirkung auf den aktuellen Haushalt für Dienstreisen

Berechnung - *Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben*

Entfällt.

---

<sup>14</sup> Angabe des jeweiligen Ausschusses sowie der Gruppe, der dieser angehört.