

Unterrichtung

durch die Europäische Kommission

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 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 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Hafenstaatkontrolle sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates

COM(2016) 371 final

Der Bundesrat wird über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet.

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

Hinweis: vgl. Drucksache 202/98 = AE-Nr. 980698,
Drucksache 95/06 = AE-Nr. 060353 und
AE-Nr. 150718



Brüssel, den 6.6.2016
COM(2016) 371 final

2016/0172 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Hafenstaatkontrolle sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

1.1 Gründe und Ziele des Vorschlags

Im Einklang mit der REFIT-Agenda der Kommission für eine bessere Rechtsetzung und als unmittelbare Folgemaßnahme zur Eignungsprüfung der Rechtsvorschriften über die Sicherheit von Fahrgastschiffen¹ unterbreitet die Kommission eine Reihe von Vorschlägen, um das ermittelte Vereinfachungspotenzial ausschöpfen zu können.

Die Änderungen dienen der Vereinfachung und Straffung des bestehenden EU-Rechtsrahmens für die Sicherheit von Fahrgastschiffen mit dem Ziel, (i) die EU-Vorschriften dort, wo sie notwendig und angemessen sind, beizubehalten, (ii) die ordnungsgemäße Anwendung der Vorschriften sicherzustellen und (iii) etwaige Überschneidungen der verschiedenen Anforderungen sowie Unstimmigkeiten zwischen den einschlägigen Rechtsvorschriften zu beseitigen. Als übergeordnetes Ziel soll ein klarer, unkomplizierter und aktueller Rechtsrahmen geschaffen werden, der einfacher umzusetzen, zu überwachen und durchzusetzen ist und damit das allgemeine Sicherheitsniveau erhöht.

Die Richtlinie 1999/35/EG des Rates² sieht verschiedene Arten von Überprüfungen vor, die bestimmte Sicherheitsmerkmale von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC) betreffen. Im Einzelnen geht es dabei um spezifische Risiken im Zusammenhang mit ungeteilten Fahrzeugdecks und daraus resultierende Schwachstellen in Bezug auf Stabilität und Brandschutz, eng getaktete Fahrpläne, die Gefahr eines Verrutschens der Ladung, Fragen der Wasserdichtheit, höhenverstellbare Rampen sowie Verschleiß.

Ungeachtet der Tatsache, dass das besondere Überprüfungssystem für diese Schiffe noch immer benötigt wird, entsprechen die Anforderungen dieser Richtlinie nicht mehr der Realität. Die aktuelle Situation unterscheidet sich erheblich von den Gegebenheiten vor fast 20 Jahren, als die Richtlinie 1999/35/EG verabschiedet wurde. Damals hatte die EU 15 Mitgliedstaaten und es herrschte ein reger Verkehr mit Ro-Pax-Schiffen und HSC zwischen den Staaten der Union und Drittländern. Darüber hinaus wurde seitdem das Hafenstaatkontrollsystem verstärkt, insbesondere nach dem Inkrafttreten der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³, durch die ein risikobasiertes Kontrollsystem eingeführt wurde und die den Mitgliedstaaten vorschreibt, Schiffe mit hohem Risiko einer Mindestanzahl von Überprüfungen zu unterziehen.

Einige der nach der Richtlinie 1999/35/EG geforderten Überprüfungen werden derzeit von der großen Mehrheit der Mitgliedstaaten entweder mit Flaggenstaat-Besichtigungen oder Hafenstaatkontrollen kombiniert oder durch diese ersetzt. Diese Praxis erschwert allerdings die Umsetzung und Durchsetzung der Richtlinie, da diese Überprüfungen einen unterschiedlichen Umfang haben und Überschneidungen zwischen den rechtlichen Regelungen bestehen. So ermöglicht es der rechtliche Rahmen insbesondere, eine Hafenstaatkontrolle durch eine Besichtigung gemäß der Richtlinie 1999/35/EG zu ersetzen.

¹ Die Ergebnisse wurden dem Europäischen Parlament und dem Rat am 16. Oktober 2015 mitgeteilt (COM(2015) 508).

² 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 (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S.1).

³ Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

Da in einer solchen Besichtigung aber nicht alle Elemente der Hafenstaatkontrolle enthalten sind, entsteht durch diese Überschneidung de facto eine Regelungslücke.

Daher wird vorgeschlagen, die bestehenden Anforderungen an die Besichtigung von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und HSC zu aktualisieren, zu präzisieren und zu vereinfachen und gleichzeitig das Sicherheitsniveau und die Hauptdurchführungsmechanismen aufrechtzuerhalten. Dies steht mit dem REFIT-Programm der Kommission voll im Einklang und dient dazu, den Überprüfungsaufwand der nationalen Verwaltungen weiter zu rationalisieren und die Dauer der wirtschaftlichen Nutzung der Schiffe zu maximieren.

In diesem Sinne soll durch diesen Vorschlag im Interesse der Klarheit und Kohärenz die geltende Richtlinie aufgehoben und durch eine neue Richtlinie ersetzt werden. Der Vorschlag enthält zudem ergänzende Änderungen der Richtlinie 2009/16/EG.

1.2 Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich

Der Vorschlag ist mit den Vereinfachungsvorschlägen zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ und der Richtlinie 98/41/EG des Rates⁵ vollständig vereinbar. Auch die Kohärenz mit der Richtlinie 2009/16/EG wird durch entsprechende ergänzende Änderungen an derselben gewährleistet, die aber auf das zur Gewährleistung der Kohärenz mit dem vorliegenden Vorschlag erforderliche Maß beschränkt bleiben und in keiner Weise die anstehende Bewertung der Richtlinie 2009/16/EG beeinflussen. Der Vorschlag entspricht den Empfehlungen der Eignungsprüfung und dem Weißbuch über die künftige Verkehrspolitik von 2011⁶, in dem auf die Notwendigkeit einer Modernisierung des geltenden Rechtsrahmens für die Sicherheit von Fahrgastschiffen in der EU hingewiesen wurde.

1.3 Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen

Der Vorschlag dient den Zielen der Agenda der Kommission für eine bessere Rechtsetzung, indem sichergestellt wird, dass die bestehenden Rechtsvorschriften klar und einfach sind, keine unnötigen Verwaltungslasten schaffen und mit den sich wandelnden politischen, gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen Schritt halten. Ferner dient der Vorschlag den Zielen der Seeverkehrsstrategie bis 2018⁷, indem hochwertige Linienfährdienste zur Beförderung von Personen innerhalb der EU sichergestellt werden.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSÄSSIGKEIT

2.1 Rechtsgrundlage

Da der Vorschlag die geltende Richtlinie ersetzt, ist die Rechtsgrundlage nach wie vor der Artikel 100 Absatz 2 AEUV (ex-Artikel 80 Absatz 2 EGV), der Maßnahmen für die Seeschifffahrt vorsieht.

⁴ Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1).

⁵ Richtlinie 98/41/EG des Rates vom 18. Juni 1998 über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen (ABl. L 188 vom 2.7.1998, S. 35).

⁶ Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (KOM(2011) 0144).

⁷ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen - Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 (KOM(2009) 0008).

2.2 Subsidiarität

Auf Verlangen der Mitgliedstaaten⁸ wurden die EU-Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe hauptsächlich an den internationalen Anforderungen ausgerichtet; sie sind auch eine Reaktion auf mehrere schwere Schiffsunglücke (z. B. der Herald of Free Enterprise und der Estonia). Die meisten Mitgliedstaaten sind sowohl als Flaggenstaaten wie auch als Hafenstaaten betroffen.

Wenngleich auf EU-Ebene gemeinsame Vorschriften für Fahrgastschiffe, darunter auch Ro-Ro-Fahrgastschiffe und HSC auf Inlandfahrten, erlassen wurden, ist dies bei Auslandfahrten, für die internationale Übereinkünfte gelten, nicht der Fall. Internationale Übereinkünfte lassen umfangreiche Ausnahmeregelungen und unterschiedliche Auslegungen der Sicherheitsnormen zu. Schiffsreisende in der EU haben aber Anspruch auf ein einheitliches Sicherheitsniveau, unabhängig davon, welche Art von Schiff oder Dienstleistung sie nutzen.

Solange auf internationaler Ebene kein Durchsetzungsmechanismus besteht, ist die EU-Besichtigungsregelung für Fahrgastschiffe auf Inland- und Auslandfahrt nach wie vor unerlässlich, um ein hohes Schutzniveau für das menschliche Leben auf Fahrgastschiffen aufrechtzuerhalten und den Einsatz unternormiger Schiffe zu unterbinden. Die Regelung garantiert außerdem, dass in EU-Gewässern ein gleichberechtigter Wettbewerb zwischen allen Betreibern unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit oder der Flagge, die ihre Schiffe und Fahrzeuge führen, herrscht, ohne dass dabei zwischen Ausland- und Inlandfahrten unterschieden wird. Deshalb wäre es nicht möglich, durch einseitige Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten harmonisierte Bedingungen für den Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und HSC zu oder von Häfen in der EU zu schaffen und ein einheitliches Sicherheitsniveau zu erreichen.

2.3 Verhältnismäßigkeit

In Anbetracht der jüngsten technischen und rechtlichen Entwicklungen wird der Vorschlag zur Präzisierung der bestehenden Anforderungen und zur Beseitigung von Überschneidungen und veralteten Konzepten als die einzige angemessene und kohärente Lösung angesehen. Er gewährleistet die Aufrechterhaltung des derzeitigen hohen Sicherheitsniveaus und ermöglicht eine bessere Nutzung der Ressourcen, eine bessere Zielausrichtung sowie klarere Sicherheitsanforderungen.

Entsprechend dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wird eine Richtlinie weiterhin als die am besten geeignete Form für die Erreichung der festgelegten Ziele angesehen. In ihr werden einheitliche Grundsätze und ein harmonisiertes Sicherheitsniveau bestimmt. Sie gewährleistet zudem die Durchsetzung der Vorschriften, wobei die Wahl der anzuwendenden praktischen und technischen Verfahren den einzelnen Mitgliedstaaten überlassen bleibt, die somit entscheiden können, welche Form der Durchführung ihrer innerstaatlichen Rechtsordnung am besten entspricht. Darüber hinaus wird durch eine Richtlinie sichergestellt, dass das mit diesem Vorschlag verbundene Ziel der Vereinfachung im größtmöglichen Umfang erreicht wird.

2.4 Wahl des Instruments

Zur Gewährleistung einer klaren und kohärenten Rechtsetzung wurde der Vorschlag einer neuen Richtlinie zur Ersetzung der bestehenden als die geeignetste Lösung erachtet. Die

⁸ Entschließung des Rates vom 22. Dezember 1994 über die Sicherheit von „Roll-on/Roll-off“-Fahrgastfährschiffen (94/C 379/05) (ABl. C 379 vom 31.12.1994, S. 8).

Alternative, diverse Änderungen an der geltenden Richtlinie vorzuschlagen, wurde aufgrund der großen Anzahl und der Art dieser Änderungen verworfen.

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

3.1 Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften

Die Eignungsprüfung hat ergeben, dass die Hauptziele der EU-Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe in Bezug auf die Sicherheit der Fahrgäste wie auch auf den Binnenmarkt derzeit insgesamt erreicht werden und nach wie vor höchst relevant sind. Der EU-Rechtsrahmen für die Sicherheit von Fahrgastschiffen hat dazu geführt, dass in der EU ein gemeinsames Sicherheitsniveau für Fahrgastschiffe besteht, dass für die Betreiber die gleichen Wettbewerbsbedingungen gelten und die Zahl der Umregistrierungen von Schiffen zwischen den Mitgliedstaaten zugenommen hat. Die Eignungsprüfung hat aber auch gezeigt, dass noch Spielraum für weitere Verbesserungen des Sicherheitsniveaus sowie der Effizienz und Verhältnismäßigkeit bestimmter rechtlicher Anforderungen besteht. Die Empfehlungen zur Vereinfachung, Präzisierung bzw. Streichung mehrdeutiger, veralteter oder sich überschneidender Anforderungen betreffen verschiedene Bereiche:

- (a) Vermeidung von Überschneidungen zwischen den gezielten Besichtigungen gemäß der Richtlinie 1999/35/EG und den erweiterten Überprüfungen gemäß Artikel 14 der Richtlinie 2009/16/EG sowie der Verordnung (EU) Nr. 428/2010 der Kommission.
- (b) Vermeidung von Überschneidungen zwischen den gezielten Besichtigungen gemäß der Richtlinie 1999/35/EG und den jährlichen Flaggenstaat-Besichtigungen gemäß der Richtlinie 2009/21/EG (Auslandfahrten) und der Richtlinie 2009/45/EG (Inlandfahrten).
- (c) Streichung des redundanten Begriffs des Aufnahmestaats gemäß der Richtlinie 1999/35/EG (unter Beibehaltung der Möglichkeit gemeinsamer Überprüfungen) und Ersetzung des Begriffs „Besichtigung“ durch „Überprüfung“.
- (d) Präzisierung, dass die zwei jährlich durchzuführenden Überprüfungen von Ro-Pax-Schiffen gemäß der Richtlinie 1999/35/EG in regelmäßigen Abständen von sechs Monaten stattfinden müssen.

3.2 Konsultation der Interessenträger

Aufgrund der technischen Natur der geplanten Vorschläge wurde eine gezielte Konsultation als das am besten geeignete Instrument angesehen. Die nationalen Experten wurden im Rahmen der Sachverständigengruppe für die Sicherheit von Fahrgastschiffen konsultiert. Es wurde ein Workshop veranstaltet, in dem die Mitgliedstaaten sowie Vertreter der Branche und der Fahrgastverbände zur Teilnahme aufgefordert wurden. Die geplanten Maßnahmen wurden bei mehreren Anlässen vorgestellt. Darüber hinaus erhielten alle Interessenträger in dem auf der Europa-Website veröffentlichten Fahrplan⁹ die Möglichkeit, mittels eines Online-Antwortformulars Rückmeldungen zu geben.

Die Zusammenfassung der Konsultation sowie Einzelheiten der Stellungnahmen zu den im Konsultationsprozess angesprochenen Punkten sind in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen enthalten, die dem Vorschlag beigelegt ist. Eine große Mehrheit der nationalen Experten befürwortete die geplanten Vereinfachungsmaßnahmen, wenngleich zum genauen Wortlaut einiger Vorschläge zahlreiche Kommentare abgegeben wurden. Alle

⁹ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_de.htm.

Anregungen wurden daher sorgfältig geprüft und die Vorschläge gegebenenfalls entsprechend angepasst. Ferner wurden von einigen Experten Fragen zu praktischen und technischen Aspekten der Umsetzung aufgeworfen, die in der dem Vorschlag beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen behandelt werden und die in den Durchführungsplan eingeflossen sind.

Die Interessenträger aus der Industrie forderten mit Nachdruck, die wichtigsten Grundsätze des derzeitigen Rechtsrahmens unverändert zu lassen, während der Fahrgastverband zu einer Erhöhung des Sicherheitsniveaus aufrief und vor einer Verwässerung der entsprechenden Vorschriften warnte. Mit dem Vorschlag wird daher gewährleistet, dass das bestehende Sicherheitsniveau aufrechterhalten und, soweit dies im Rahmen der Vereinfachung möglich ist, erhöht wird (z. B. durch die Klarstellung, dass die zwei jährlichen Überprüfungen gemäß der geltenden Richtlinie im Abstand von sechs Monaten durchzuführen sind).

3.3 Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Die vorliegende Überarbeitung stützt sich vornehmlich auf die im Zuge der Eignungsprüfung erhobenen Daten, die sich in der am 16. Oktober 2015 verabschiedeten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „Kurskorrektur: EU-Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe - Fitness-Check“¹⁰ finden.

Neben den Daten und der im Rahmen der Eignungsprüfung durchgeführten Konsultation war für die Ausarbeitung dieses Vereinfachungsvorschlags auch der Beitrag technischer und juristischer Sachverständiger für die konkrete Formulierung der technischen Begriffsbestimmungen und die verständliche Abfassung des Rechtstextes erforderlich. Dieses Fachwissen wurde intern und in Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) sowie der Sachverständigengruppe für die Sicherheit von Fahrgastschiffen eingeholt. Darüber wird auch in der dem Vorschlag beigefügten Arbeitsunterlage berichtet.

3.4 Folgenabschätzung

Der Vorschlag ist eine unmittelbare Folgemaßnahme der Eignungsprüfung, bei der die hinsichtlich einer Vereinfachung zu stellenden Fragen im Einzelnen ermittelt und die diesbezüglichen Möglichkeiten einer Bewertung unterzogen wurden. Wie im Fahrplan erläutert, sind von den geplanten Maßnahmen entweder keine wesentlichen Auswirkungen zu erwarten (abgesehen von den nicht messbaren Folgen wie rechtliche Klarheit, Rechtssicherheit und Überschaubarkeit), oder es wurden keine grundsätzlich anderen Lösungen ermittelt. Entsprechend den Leitlinien der Kommission für eine bessere Rechtsetzung wurde keine umfassende Folgenabschätzung durchgeführt.

Gleichwohl liegt dem Vereinfachungsvorschlag eine Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen bei, in der auf die Empfehlungen der Eignungsprüfung verwiesen wird und die vorgeschlagenen Lösungen aus technischer und rechtlicher Sicht begründet werden. Die Unterlage enthält auch eine Zusammenfassung sowie Anmerkungen zu der zur Unterstützung der Initiative durchgeführten Konsultation der Interessenträger. Ein Durchführungsplan ist ebenfalls beigefügt.

¹⁰ SWD(2015) 197.

3.5 Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung

Ziel dieses Vorschlags ist es in erster Linie sicherzustellen, dass die geltenden Rechtsvorschriften ihren Zweck erfüllen. Das Vereinfachungspotenzial liegt hauptsächlich in nicht messbaren Auswirkungen wie rechtlicher Klarheit, Rechtssicherheit und Überschaubarkeit. Die wichtigsten quantitativen Aspekte betreffen die Beseitigung von Überschneidungen und Unstimmigkeiten zwischen den gezielten Besichtigungen gemäß der geltenden Richtlinie, den erweiterten Überprüfungen im Rahmen der Hafensaatkontrolle und den jährlichen Flaggenstaat-Besichtigungen. Mit der geplanten Vereinfachung wird nicht nur die Regelungslücke geschlossen, sondern soll auch der Überprüfungsaufwand der nationalen Verwaltungen weiter rationalisiert und die Dauer der wirtschaftlichen Nutzung der Schiffe maximiert werden.

Der aus dieser Kombination maximal erzielbare Nutzen wird auf rund 900 000 EUR geschätzt (d. h. durch Einsparung von ca. 670 separaten Besichtigungen gemäß dieser Richtlinie für die gesamte EU bei konstantem Betrieb der derzeit eingesetzten Schiffe), wobei ein Teil dieses Potenzials bereits dadurch realisiert wird, dass in der Praxis verschiedene Überprüfungen miteinander kombiniert werden. Abgesehen von diesen finanziellen Schätzungen stellen die Komplexität dieser Überprüfungsregelungen sowie die sich überschneidenden oder unterschiedlich formulierten Anforderungen der verschiedenen Rechtsvorschriften für alle Akteure eine erhebliche Belastung dar. Dadurch werden die Durchführung, Überwachung und Durchsetzung der Vorschriften für alle Beteiligten unnötig erschwert.

3.6 Grundrechte

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. WEITERE ANGABEN

5.1 Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten

Zu dem Vorschlag gehört auch ein Durchführungsplan, in dem die zur Umsetzung der Vereinfachungsmaßnahmen notwendigen Aktionen aufgeführt sind und die in dieser Hinsicht wichtigsten technischen, rechtlichen und zeitlichen Herausforderungen aufgezeigt werden.

Es wurden angemessene Monitoring- und Berichterstattungsmodalitäten ermittelt, ohne jedoch neue Berichtspflichten und Verwaltungslasten zu schaffen. Die wichtigsten Informationen über die Flotte, über Unfälle und die Einhaltung der Vorschriften werden mit Unterstützung der EMSA, der Überprüfungsdatenbank (THETIS), der Sachverständigengruppe für die Sicherheit von Fahrgastschiffen sowie über die Datenbank „Europäisches Informationsforum für Unfälle auf See“ (European Marine Casualty Information Platform, EMCIP) zusammengetragen. Da ein vollständiger planmäßiger Kontrollzyklus der EMSA schätzungsweise fünf Jahre in Anspruch nimmt, sollte die Bewertung der EU-Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe in siebenjährigen Intervallen erfolgen.

5.2 Erläuternde Dokumente

Erläuternde Dokumente sind nicht erforderlich, da die Vereinfachungsmaßnahmen weder erheblich noch komplex sind.

5.3 Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags

Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

Artikel 1 legt den Geltungsbereich der Richtlinie fest und schließt diejenigen Schiffe aus, die der Hafenstaatkontrolle gemäß der Richtlinie 2009/16/EG unterliegen. Dies beschränkt den Geltungsbereich auf Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr zwischen Häfen innerhalb eines Mitgliedstaats oder zwischen einem Hafen eines Mitgliedstaats und einem Hafen in einem Drittstaat, wenn die Flagge des Schiffes mit der des betreffenden Mitgliedstaats übereinstimmt.

Durch Artikel 2 werden diverse überflüssige Begriffsbestimmungen und Bezeichnungen aufgehoben, u. a. „Fahrgast“, „Aufnahmestaat“, „Auslandfahrten“ und „Ausnahmezeugnis“. Zudem wird der Verweis auf die Untersuchung von Seeunfällen gestrichen, die nunmehr Gegenstand der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹¹ ist. Die Definitionen verschiedener anderer Begriffe werden aktualisiert, um Änderungen der Rechtsvorschriften der EU oder auf internationaler Ebene (IMO) Rechnung zu tragen und die Begriffsbestimmungen mit denen in der Richtlinie 2009/16/EG in Einklang zu bringen.

Vorab-Überprüfung

Die Artikel 3 und 4 sehen ein System von Überprüfungen vor, die auf das Schiff (und weniger das Unternehmen) bezogen sind und vor Aufnahme eines Linienverkehrsdienstes durchzuführen sind. Das Schiff muss einer Überprüfung gemäß Anhang II unterzogen werden, und auch eine Reihe von Punkten, die das Sicherheitsmanagement betreffen und in Anhang I aufgeführt sind, gilt es zu kontrollieren. In Artikel 4 werden Situationen geregelt, in denen ein Schiff erst vor kurzem überprüft wurde oder in einen anderen Dienst mit ähnlichen Merkmalen überstellt wird. Im gesamten Text wird statt „Besichtigung“ der Ausdruck „Überprüfung“ verwendet, da er die Art der regulierten Tätigkeit genauer widerspiegelt.

Regelmäßige Überprüfungen, Überprüfungsberichte, Auslaufverbote, Rechtsmittel und Kosten

Artikel 5 schreibt vor, dass in den Geltungsbereich der Richtlinie fallende Schiffe in einem bestimmten Abstand zweimal pro Jahr zu überprüfen sind, wobei eine der Überprüfungen im Betrieb während eines Linienverkehrsdienstes stattfinden muss. Ferner ist vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten die Überprüfung mit einer Flaggenstaat-Besichtigung kombinieren können, die bei jedem Schiff jährlich durchzuführen ist. Sowohl die Verwaltungen wie auch die Schiffsbetreiber sollten dadurch entlastet werden.

Die Bestimmungen der Artikel 6, 7, 8, 9, 10 und 11 betreffend Überprüfungsberichte, Auslaufverbote, Widerspruch, Kosten sowie die Überprüfungsdatenbank und Sanktionen werden mit denen in der Richtlinie 2009/16/EG in Einklang gebracht. Die in der Richtlinie 2009/16/EG nicht vorgesehene Anordnung eines Auslaufverbots ist an die Festhaltenanordnung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle angelehnt.

¹¹ 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 (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114).

Änderungsverfahren

Die Artikel 12 und 13 werden mit den Bestimmungen des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union hinsichtlich der Ausübung der Befugnisse der Kommission in Bezug auf delegierte Rechtsakte in Einklang gebracht.

Änderung der Richtlinie 2009/16/EG

Artikel 14 sieht eine ergänzende Änderung der Richtlinie 2009/16/EG vor, damit der derzeitige Inhalt und die Häufigkeit der Überprüfungen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen aufrechterhalten werden.

Aufhebung

Artikel 15 sieht die Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG vor und enthält einen Verweis auf die diesbezügliche Entsprechungstabelle in Anhang IV.

Bewertung

Artikel 16 enthält Bestimmungen zur Bewertung.

2016/0172 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Hafenstaatkontrolle sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates

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 Sozialausschusses¹²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹³,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die EU-Rechtsvorschriften über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC) im Linienverkehr stammen aus dem Jahr 1999. Nunmehr gilt es, den Fortschritten bei der Umsetzung des Hafenstaatkontrollsystems gemäß der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴ sowie den Erfahrungen mit der Anwendung der am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichneten Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle Rechnung zu tragen.
- (2) Die Eignungsprüfung im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT)¹⁵ hat ergeben, dass der Rechtsrahmen der Union für die Sicherheit von Fahrgastschiffen zu einem einheitlichen Sicherheitsniveau für Fahrgastschiffe in der Union geführt hat. Sie ergab außerdem, dass sich die Fahrgastsicherheitsbestimmungen der Union im Laufe der Zeit als Reaktion auf unterschiedliche Erfordernisse und Gegebenheiten entwickelt haben und infolgedessen ein gewisses Maß an Überschneidung und Redundanz besteht, das gestrafft und vereinfacht werden kann und sollte, um den Verwaltungsaufwand der Schiffseigner zu verringern und die Anstrengungen der Seeschifffahrtsbehörden der Mitgliedstaaten zu rationalisieren.

¹² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹⁴ Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

¹⁵ COM(2015) 508.

- (3) Die meisten Mitgliedstaaten kombinieren bereits nach Möglichkeit verbindliche Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen mit anderen Arten von Besichtigungen und Überprüfungen, insbesondere Flaggenstaat-Besichtigungen und Hafenstaatkontrollen. Um den Überprüfungsaufwand weiter zu verringern und den Zeitraum, in dem das Schiff wirtschaftlich genutzt werden kann, zu maximieren, sollten Schiffe, die der Hafenstaatkontrolle unterliegen, in den Geltungsbereich der Richtlinie 2009/16/EG übergehen, während der Geltungsbereich der vorliegenden Richtlinie auf Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr zwischen Häfen innerhalb eines Mitgliedstaats oder zwischen einem Hafen eines Mitgliedstaats und einem Hafen in einem Drittstaat beschränkt werden sollte, wenn die Flagge des Schiffes mit der des betreffenden Mitgliedstaats übereinstimmt.
- (4) Der Begriff „Aufnahmestaat“ wurde durch die Richtlinie 1999/35/EG des Rates¹⁶ eingeführt, um die Zusammenarbeit mit Drittstaaten vor der EU-Erweiterung 2004 zu erleichtern. Dieser Begriff wurde für nicht mehr relevant erachtet und sollte daher gestrichen werden.
- (5) Gemäß der Richtlinie 1999/35/EG mussten die Aufnahmestaaten innerhalb jedes Zwölfmonatszeitraums eine gezielte Besichtigung und eine Besichtigung während eines Linienverkehrsdienstes durchführen. Eigentlich sollte durch diese Vorschrift gewährleistet werden, dass zwischen den beiden Besichtigungen ein gewisser zeitlicher Abstand besteht, doch stellte sich bei der REFIT-Prüfung heraus, dass dies nicht immer der Fall ist. Um diese Anforderung eindeutiger zu formulieren und ein einheitliches Sicherheitsniveau zu gewährleisten, sollte klargestellt werden, dass die beiden jährlichen Inspektionen in regelmäßigen Abständen von ca. sechs Monaten stattzufinden zu haben.
- (6) In der Richtlinie 1999/35/EG wird anstatt „Überprüfungen“ der Ausdruck „Besichtigungen“ verwendet. Diese Bezeichnung ist in internationalen Übereinkommen gebräuchlich und bezeichnet darin die Verpflichtung der Flaggenstaaten, die Übereinstimmung der Schiffe mit den internationalen Normen zu überwachen und gegebenenfalls Zeugnisse auszustellen oder zu verlängern. Allerdings ist das besondere Überprüfungssystem für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und HSC im Linienverkehr nicht mit einer Besichtigung gleichzusetzen, und auch die entsprechenden Überprüfungsformulare stellen keine Seetüchtigkeitszeugnisse dar und können nicht als solche angesehen werden. Deshalb sollte der Begriff „Besichtigung“ durch „Überprüfung“ ersetzt werden, wenn es sich um spezifische Ro-Pax-Besichtigungen nach der geltenden Richtlinie 1999/35/EG handelt.
- (7) Um den Entwicklungen auf internationaler Ebene und den gesammelten Erfahrungen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten übertragen werden, mit denen Änderungen an internationalen Übereinkommen gegebenenfalls vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen und die technischen Anforderungen aktualisiert werden. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über

¹⁶ 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 (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S.1).

bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 niedergelegt wurden. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte zu gewährleisten, 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 Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

- (8) Die Richtlinie 2009/16/EG sollte geändert werden, damit Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge weiterhin in demselben Umfang und mit derselben Häufigkeit überprüft werden. Besondere Bestimmungen in Bezug auf Überprüfungen und Kontrollen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr, die der Hafenstaatkontrolle unterliegen, sollten deshalb in die Richtlinie 2009/16/EG übertragen werden.
- (9) Unter Berücksichtigung der Dauer eines vollständigen planmäßigen Kontrollzyklus der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs sollte die Kommission die Durchführung dieser Richtlinie bis spätestens [sieben Jahre nach dem Datum gemäß Artikel 17 Absatz 1 Unterabsatz 2] bewerten und dem Europäischen Parlament und dem Rat darüber Bericht erstatten. Die Mitgliedstaaten sollten mit der Kommission zusammenarbeiten, um alle für diese Bewertung erforderlichen Informationen zusammenzutragen.
- (10) Im Interesse der rechtlichen Klarheit und Einheitlichkeit sowie angesichts der Anzahl der betreffenden Änderungen sollte die Richtlinie 1999/35/EG aufgehoben und die Richtlinie 2009/16/EG entsprechend geändert werden –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Geltungsbereich

1. Diese Richtlinie gilt für alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr zwischen einem Hafen eines Mitgliedstaats und einem Hafen in einem Drittstaat, wenn die Flagge des Schiffes mit der des betreffenden Mitgliedstaats übereinstimmt, oder auf Inlandfahrten im Linienverkehr in Seegebieten, in denen Schiffe der Klasse A gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ eingesetzt werden dürfen.
2. Die Mitgliedstaaten können diese Richtlinie auf Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge anwenden, die auf Inlandfahrten im Linienverkehr in Seegebieten eingesetzt werden, in denen auch Schiffe anderer als der in Absatz 1 genannten Klassen verkehren dürfen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (1) „Ro-Ro-Fahrgastschiff“: ein Fahrgastfährschiff, das so gestaltet ist, dass Straßen- oder Eisenbahnfahrzeuge unmittelbar an und von Bord fahren können, und das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;

¹⁷ Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1).

- (2) „Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug“: ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug im Sinne von Kapitel X Regel 1 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in der jeweils geltenden Fassung, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;
- (3) „SOLAS-Übereinkommen von 1974“: das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 zusammen mit allen Protokollen und Änderungen in der jeweils geltenden Fassung;
- (4) „Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge“: der in der Entschließung MSC 36 (63) des Schiffssicherheitsausschusses der IMO vom 20. Mai 1994 enthaltene Internationale Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen oder der in der IMO-Entschließung MSC.97(73) vom Dezember 2000 enthaltene Internationale Code 2000 für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Code 2000) in der jeweils geltenden Fassung;
- (5) „Linienverkehr“: eine Abfolge von Fahrten von Ro-Ro-Fahrgastschiffen oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, durch die dieselben zwei oder mehr Häfen miteinander verbunden werden, oder eine Abfolge von Fahrten von und zu ein und demselben Hafen ohne Zwischenstopp, und zwar
 - a) entweder nach einem veröffentlichten Fahrplan oder
 - b) so regelmäßig oder häufig, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist;
- (6) „Seegebiet“: ein in einer nach Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 2009/45/EG erstellten Liste aufgeführtes Seegebiet;
- (7) „Zeugnisse“:
 - a) für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge auf Auslandfahrt die gemäß dem SOLAS-Übereinkommen von 1974 oder dem Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge ausgestellten Zeugnisse zusammen mit den beigefügten einschlägigen Unterlagen über die Schiffsausrüstung;
 - b) für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge auf Inlandfahrt die gemäß der Richtlinie 2009/45/EG ausgestellten Zeugnisse zusammen mit den beigefügten einschlägigen Unterlagen über die Schiffsausrüstung;
- (8) „Verwaltung des Flaggenstaats“: die zuständigen Behörden des Staates, dessen Flagge das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug zu führen berechtigt ist;
- (9) „Inlandfahrt“: eine Fahrt in Seegebieten von einem Hafen eines Mitgliedstaats zu demselben oder einem anderen Hafen innerhalb desselben Mitgliedstaats;
- (10) „anerkannte Organisation“: eine Organisation, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁸ anerkannt ist;
- (11) „Unternehmen“: der Eigner des Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs oder eine sonstige Organisation oder Person

¹⁸ Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47).

(wie z. B. der Geschäftsführer oder der Bareboat-Charterer), die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs übernommen hat und die durch Übernahme dieser Verantwortung zugestimmt hat, alle durch den Internationalen Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen;

- (12) „Überprüfer“: eine Person, die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats ordnungsgemäß zur Durchführung von Überprüfungen gemäß dieser Richtlinie ermächtigt wurde und dieser Behörde gegenüber verantwortlich ist und die in Anhang XI der Richtlinie 2009/16/EG genannten Mindestkriterien erfüllt.

Artikel 3

Vorab-Überprüfung

1. Bevor ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder ein Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug den Betrieb eines Linienverkehrs im Sinne dieser Richtlinie aufnimmt, führen die Mitgliedstaaten eine Vorab-Überprüfung durch, die Folgendes umfasst:
 - (a) eine Prüfung der Einhaltung der Vorschriften in Anhang I;
 - (b) eine Überprüfung gemäß Anhang II, um sich zu vergewissern, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Hochgeschwindigkeitsfahrzeug die notwendigen Anforderungen für den sicheren Betrieb eines Linienverkehrs erfüllt.
2. Auf die Vorab-Überprüfung kann verzichtet werden, wenn das Schiff in den vorangegangenen sechs Monaten einer jährlichen Flaggenstaat-Besichtigung oder einer Überprüfung durch einen Mitgliedstaat unterzogen wurde, bei der die einschlägigen Verfahren und Leitlinien für Besichtigungen gemäß der konsolidierten IMO-Entschließung A 1053(27) (Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC), 2011) oder demselben Ziel dienende Verfahren angewendet wurden.
3. Die Vorab-Überprüfung wird von einem Überprüfer durchgeführt. Die Flaggenstaat-Besichtigung oder die Überprüfung durch einen Mitgliedstaat gemäß Absatz 2 wird von einem Überprüfer oder einer anerkannten Organisation durchgeführt, die vom Flaggenstaat zur Durchführung von Besichtigungen oder Überprüfungen ermächtigt wurde, um die Erfüllung der Anforderungen dieser Richtlinie zu gewährleisten.
4. Auf Aufforderung eines Mitgliedstaats weisen die Unternehmen im Voraus – jedoch nicht früher als einen Monat vor der Vorab-Überprüfung – nach, dass die Anforderungen des Anhangs I erfüllt sind.

Artikel 4

Ausnahmen von der Pflicht zur Durchführung der Vorab-Überprüfung

1. Soll ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug in einem anderen Linienverkehr eingesetzt werden, so berücksichtigt der Mitgliedstaat vorangegangene Überprüfungen und Besichtigungen, denen das betreffende Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug in Bezug auf den Betrieb in einem früheren Linienverkehr im Sinne dieser Richtlinie unterzogen wurde. Falls diese vorangegangenen Überprüfungen und Besichtigungen zur Zufriedenheit des Mitgliedstaats ausgefallen und für die neuen Betriebsbedingungen

relevant sind, müssen die in Artikel 3 Absatz 1 genannten Überprüfungen nicht durchgeführt werden, bevor das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug den neuen Linienverkehrsdienst aufnimmt.

2. Hinsichtlich der Relevanz der vorangegangenen Überprüfungen und Besichtigungen für die neuen Betriebsbedingungen können die Mitgliedstaaten auf Antrag eines Unternehmens vorab ihre Zustimmung geben.
3. Falls aufgrund unvorhergesehener Umstände rasch ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug als Ersatz eingesetzt werden muss, um einen unterbrechungsfreien Dienst sicherzustellen, und Absatz 1 nicht zur Anwendung kommt, kann der Mitgliedstaat gestatten, dass das Fahrgastschiff oder das Fahrzeug den Betrieb aufnimmt, sofern
 - (a) sich bei einer Sichtprüfung und einer Prüfung der Unterlagen keine Bedenken ergeben, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug die erforderlichen Anforderungen für einen sicheren Betrieb nicht erfüllt, und
 - (b) der Mitgliedstaat innerhalb eines Monats die Vorab-Überprüfung gemäß Artikel 3 Absatz 1 durchführt.

Artikel 5

Regelmäßige Überprüfungen

1. Die Mitgliedstaaten führen innerhalb eines Zwölfmonatszeitraums jeweils folgende Überprüfungen durch:
 - (a) eine Überprüfung gemäß Anhang II und
 - (b) eine Überprüfung während eines Linienverkehrsdienstes, die mindestens fünf Monate, jedoch nicht später als sieben Monate nach der Überprüfung stattfindet. Diese Überprüfung erstreckt sich auf die in Anhang III aufgeführten Punkte sowie auf eine ausreichende Anzahl der in den Anhängen I und II aufgeführten Punkte, um zu gewährleisten, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug weiterhin alle notwendigen Anforderungen für einen sicheren Betrieb erfüllt.

Eine Vorab-Überprüfung gemäß Artikel 3 gilt als Überprüfung für die Zwecke dieses Artikels.

2. Nach Ermessen des Mitgliedstaats kann die in Absatz 1 vorgesehene Überprüfung gleichzeitig oder in Verbindung mit der jährlichen Flaggenstaat-Besichtigung oder Überprüfung durchgeführt werden, bei der die einschlägigen Verfahren und Leitlinien für Besichtigungen gemäß der konsolidierten IMO-Entscheidung A 1053(27) (Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC), 2011) oder demselben Ziel dienende Verfahren angewendet werden.
3. Nach größeren Reparaturen, Umbauten oder Veränderungen des Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs sowie nach einem Wechsel der Geschäftsführung oder der Klasse führen die Mitgliedstaaten eine Überprüfung gemäß Anhang II durch. Bei einem Wechsel der Geschäftsführung oder der Klasse kann der Mitgliedstaat nach Berücksichtigung der zuvor für das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug durchgeführten Überprüfungen und unter der Voraussetzung, dass der sichere Betrieb des

Fahrgastschiffes oder Fahrzeugs durch diesen Wechsel nicht beeinträchtigt wird, das Fahrgastschiff oder Fahrzeug von der in diesem Absatz vorgeschriebenen Überprüfung freistellen.

Artikel 6

Überprüfungsmeldung und Bericht

1. Nach jeder entsprechend dieser Richtlinie durchgeführten Überprüfung erstellt der Überprüfer einen Prüfungsbericht gemäß Anhang IX der Richtlinie 2009/16/EG.
2. Die in dem Bericht enthaltenen Informationen werden an die in Artikel 10 vorgesehene Prüfungsdatenbank übermittelt. Der Kapitän erhält ebenfalls eine Abschrift des Prüfungsberichts.

Artikel 7

Mängelbeseitigung, Auslaufverbot und Aussetzung der Überprüfung

1. Die Mitgliedstaaten sorgen für die Behebung aller Mängel, die bei einer entsprechend dieser Richtlinie durchgeführten Überprüfung bestätigt oder festgestellt werden.
2. Bei Mängeln, die eine eindeutige Gefährdung der Sicherheit oder Gesundheit oder eine unmittelbare Gefahr für das Leben, das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, seine Besatzung und seine Fahrgäste darstellen, sorgt der Mitgliedstaat dafür, dass für das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug ein Auslaufverbot angeordnet wird. Der Kapitän erhält eine Abschrift der Anordnung des Auslaufverbots.
3. Die Anordnung des Auslaufverbots wird nicht aufgehoben, solange die Gefährdung nicht beseitigt wurde oder der Mitgliedstaat nicht festgestellt hat, dass das Schiff unter den erforderlichen Auflagen auslaufen oder der Betrieb wieder aufgenommen werden kann, ohne dass dies ein Risiko für die Sicherheit und Gesundheit der Fahrgäste oder der Besatzung oder ein Risiko für das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug oder andere Schiffe darstellt.
4. Kann ein solcher Mangel nicht ohne weiteres in dem Hafen, in dem er festgestellt oder bestätigt wurde, behoben werden, so kann der Mitgliedstaat die Erlaubnis erteilen, dass das Schiff die dem Festhaltungshafen nächstgelegene geeignete Reparaturwerft anläuft, in der der Mangel ohne weiteres behoben werden kann.
5. In außergewöhnlichen Fällen, in denen der Gesamtzustand des Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs offensichtlich unternormig ist, kann der Mitgliedstaat die Überprüfung so lange aussetzen, bis das Unternehmen die notwendigen Maßnahmen ergreift, um sicherzustellen, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug keine eindeutige Gefährdung der Sicherheit oder Gesundheit oder unmittelbare Gefahr für das Leben seiner Besatzung und Fahrgäste mehr darstellt oder dass es die einschlägigen Vorschriften der geltenden internationalen Übereinkommen erfüllt.
6. Setzt der Mitgliedstaat die Überprüfung gemäß Absatz 5 aus, so wird für das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug automatisch ein Auslaufverbot angeordnet. Das Auslaufverbot wird aufgehoben, wenn die Überprüfung wiederaufgenommen und erfolgreich abgeschlossen wurde und die Bedingungen in Absatz 3 dieses Artikels und in Artikel 9 Absatz 2 erfüllt sind.

7. Um die Überlastung der Häfen zu vermindern, kann der Mitgliedstaat die Erlaubnis erteilen, dass ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, für das ein Auslaufverbot angeordnet wurde, in einen anderen Teil des Hafens gebracht wird, sofern dies ungefährlich ist. Das Risiko einer Überlastung des Hafens darf jedoch nicht für die Entscheidung über die Anordnung oder die Aufhebung eines Auslaufverbots von Belang sein. Die Hafenbehörden oder -stellen erleichtern die Aufnahme solcher Schiffe.

Artikel 8

Recht auf Widerspruch

1. Das Unternehmen hat das Recht, Widerspruch gegen die Anordnung eines Auslaufverbots durch den Mitgliedstaat einzulegen. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung auf die Anordnung des Auslaufverbots, sofern nicht nach Maßgabe des nationalen Rechts einstweilige Maßnahmen erlassen werden. Die Mitgliedstaaten führen zu diesem Zweck geeignete Verfahren nach Maßgabe ihrer nationalen Rechtsvorschriften ein und behalten sie bei.
2. Die Behörden der Mitgliedstaaten setzen den Kapitän eines Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs, für das ein Auslaufverbot angeordnet wurde, über das Widerspruchsrecht und die anzuwendenden Verfahren in Kenntnis. Wird aufgrund eines Widerspruchs oder eines Antrags des Unternehmens die Anordnung eines Auslaufverbots aufgehoben oder geändert, so stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die in Artikel 10 vorgesehene Überprüfungsdatenbank unverzüglich entsprechend geändert wird.

Artikel 9

Kosten

1. Werden bei einer Überprüfung nach den Artikeln 3 und 5 Mängel bestätigt oder festgestellt, die die Anordnung eines Auslaufverbots rechtfertigen, so sind alle mit der Überprüfung verbundenen Kosten vom Unternehmen abzugelten.
2. Die Anordnung des Auslaufverbots wird erst dann aufgehoben, wenn die Kosten vollständig erstattet wurden oder eine ausreichende Sicherheit für die Kostenerstattung geleistet wurde.

Artikel 10

Überprüfungsdatenbank

1. Die Kommission entwickelt, unterhält und aktualisiert eine Überprüfungsdatenbank, die alle Informationen enthält, die für die Anwendung des gemäß dieser Richtlinie eingerichteten Überprüfungssystems oder die weitere Verbesserung der in Artikel 24 der Richtlinie 2009/16/EG vorgesehenen Überprüfungsdatenbank erforderlich sind.
2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Informationen zu den gemäß dieser Richtlinie durchgeführten Überprüfungen, auch zu Mängeln und Anordnungen eines Auslaufverbots, an die Datenbank übermittelt werden, sobald der Überprüfungsbericht fertiggestellt bzw. das Auslaufverbot aufgehoben wurde. Bezüglich der in diesen Informationen enthaltenen Einzelangaben gelten die Bestimmungen des Anhangs XIII der Richtlinie 2009/16/EG sinngemäß.

3. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die an die Überprüfungsdatenbank übermittelten Informationen binnen 72 Stunden im Hinblick auf ihre Veröffentlichung validiert werden.
4. Die Kommission stellt sicher, dass anhand der von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Überprüfungsdaten alle für die Durchführung dieser Richtlinie relevanten Daten aus der Überprüfungsdatenbank abgerufen werden können.
5. Die Mitgliedstaaten haben Zugang zu allen in der Überprüfungsdatenbank erfassten Informationen, die für die Anwendung des Überprüfungssystems gemäß dieser Richtlinie sowie der Richtlinie 2009/16/EG relevant sind.

Artikel 11

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen eine Sanktionsregelung für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen nationalen Rechtsvorschriften fest und ergreifen alle notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen angewendet werden. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Artikel 12

Änderungsverfahren

1. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 13 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge zu erlassen, um den Entwicklungen auf internationaler Ebene, insbesondere im Rahmen der IMO, Rechnung zu tragen und die diesbezüglichen technischen Spezifikationen im Lichte der gesammelten Erfahrungen zu verbessern.
2. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 13 delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Richtlinie zu erlassen, um etwaige Änderungen an den in Artikel 2 genannten internationalen Übereinkommen nur dann von ihrem Geltungsbereich auszuschließen, wenn ausgehend von einer Untersuchung der Kommission ein offenkundiges Risiko besteht, dass durch die Änderung eines internationalen Übereinkommens das durch die Rechtsvorschriften der Union über den Seeverkehr geschaffene Niveau der Sicherheit im Seeverkehr, der Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe oder des Schutzes der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen verringert wird oder dass die Änderung mit diesen Unionsvorschriften nicht vereinbar ist.

Artikel 13

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 12 wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 12 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab [Datum des Inkrafttretens] übertragen.
3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 12 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem 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 die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 enthaltenen Grundsätzen.
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 12 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 das Europäische Parlament und der Rat beide 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.
7. Delegierte Rechtsakte, durch die etwaige Änderungen an den internationalen Übereinkommen gemäß Artikel 12 Absatz 3 vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden, werden mindestens drei Monate vor Ablauf der Frist, die für die stillschweigende Zustimmung zu der betreffenden Änderung international festgelegt wurde, oder drei Monate vor dem geplanten Termin für das Inkrafttreten der genannten Änderung erlassen. Bis zum Inkrafttreten solcher delegierten Rechtsakte verzichten die Mitgliedstaaten darauf, Initiativen zu ergreifen, die auf die Übernahme der Änderung in nationales Recht oder auf die Anwendung der Änderung des betreffenden internationalen Übereinkommens abzielen.

Artikel 14

Änderung der Richtlinie 2009/16/EG

Die Richtlinie 2009/16/EG wird wie folgt geändert:

- (1) In Artikel 2 werden die folgenden Nummern 25 bis 28 angefügt:
 - „25. „Ro-Ro-Fahrgastschiff“ ein Fahrgastfährschiff, das so gestaltet ist, dass Straßen- oder Eisenbahnfahrzeuge unmittelbar an und von Bord fahren können, und das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;
 26. „Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug“ ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug im Sinne von Kapitel X Regel 1 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in der jeweils geltenden Fassung, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;
 27. „Linienverkehr“ eine Abfolge von Fahrten von Ro-Ro-Fahrgastschiffen oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, durch die dieselben zwei oder mehr Häfen miteinander verbunden werden, oder eine Abfolge von Fahrten von und zu ein und demselben Hafen ohne Zwischenstopp, und zwar
 - i) entweder nach einem veröffentlichten Fahrplan oder
 - ii) so regelmäßig oder häufig, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist;
 28. „Vorab-Überprüfung“ eine Überprüfung eines unter diese Richtlinie fallenden Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs vor Aufnahme eines Linienverkehrsdienstes, um festzustellen, ob die

Anforderungen in Artikel 3 sowie den Anhängen I und II der Richtlinie [XXXX] erfüllt werden.“

- (2) In Artikel 3 Absatz 1 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Diese Richtlinie gilt auch für Überprüfungen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die gemäß Artikel 14a außerhalb eines Hafens oder Ankerplatzes während eines Linienverkehrsdienstes durchgeführt werden.“

- (3) Folgender Artikel 14a wird eingefügt:

„Artikel 14a

Überprüfung von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr

1. Vor Aufnahme des Betriebs eines unter diese Richtlinie fallenden Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs im Linienverkehr führen die Mitgliedstaaten eine Vorab-Überprüfung gemäß Artikel 3 der Richtlinie [XXXX] durch, um sich zu vergewissern, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug die notwendigen Anforderungen für den sicheren Betrieb eines Linienverkehrs erfüllt, und um zu überprüfen, dass die Anforderungen in Anhang I der Richtlinie [XXXX] erfüllt werden.

2. Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge werden innerhalb eines Zwölfmonatszeitraums zwei Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle unterzogen. Eine dieser Überprüfungen findet während eines Linienverkehrsdienstes statt und kann je nach Wahl des Mitgliedstaats folgende Form haben:

- (a) eine erweiterte Überprüfung oder
- (b) eine Überprüfung, die sich auf die in Anhang III der Richtlinie [XXXX] aufgeführten Punkte sowie auf eine ausreichende Anzahl der in den Anhängen I und II der genannten Richtlinie aufgeführten Punkte erstreckt, um dem Mitgliedstaat Vergewisserung zu verschaffen, dass das Fahrgastschiff oder Fahrzeug weiterhin alle notwendigen Anforderungen für einen sicheren Betrieb erfüllt.

3. Bei der Planung der Überprüfung eines Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs berücksichtigen die Mitgliedstaaten in gebührender Weise den Betriebs- und Instandhaltungsplan des Fahrgastschiffes oder Fahrzeugs. Ein Mitgliedstaat kann sich damit einverstanden erklären, auf Wunsch eines anderen Mitgliedstaats eine Überprüfung durchzuführen.

4. Wurde ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug einer Überprüfung unterzogen, so wird diese Überprüfung als erweiterte Überprüfung in die Überprüfungsdatenbank aufgenommen und für die Zwecke der Artikel 10, 11 und 12 sowie für die Berechnung der Erfüllung der Überprüfungspflicht eines jeden Mitgliedstaats berücksichtigt, soweit alle in Anhang VII der vorliegenden Richtlinie genannten Punkte erfasst sind.“

- (4) In Artikel 15 wird Absatz 3 gestrichen.

- (5) Artikel 16 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

- „1. Die Mitgliedstaaten verwehren jedem Schiff den Zugang zu seinen Häfen und Ankerplätzen, das
- die Flagge eines Staates führt, dessen Festhaltequote unter die schwarze Liste fällt, die gemäß der Pariser Vereinbarung aufgrund der in der Überprüfungsdatenbank gespeicherten Daten festgelegt und von der Kommission jährlich veröffentlicht wird, und das im Laufe der vorausgegangenen 36 Monate mehr als zweimal in einem Hafen oder Ankerplatz eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde, oder
 - die Flagge eines Staates führt, dessen Festhaltequote unter die graue Liste fällt, die gemäß der Pariser Vereinbarung aufgrund der in der Überprüfungsdatenbank gespeicherten Daten festgelegt und von der Kommission jährlich veröffentlicht wird, und das im Laufe der vorausgegangenen 24 Monate mehr als zweimal in einem Hafen oder Ankerplatz eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde.

Unterabsatz 1 findet keine Anwendung auf die in Artikel 21 Absatz 6 beschriebenen Fälle.

Die Zugangsverweigerung gilt, sobald das Schiff den Hafen oder Ankerplatz verlassen hat, in dem es zum dritten Mal festgehalten wurde und wo eine Zugangsverweigerung ausgesprochen wurde.“

- (6) Artikel 22 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Verfügt die zuständige Behörde des Hafenstaats nicht über das erforderliche berufliche Fachwissen, so kann sich der Überprüfer dieser zuständigen Behörde durch jede Person, die über das erforderliche Fachwissen verfügt, unterstützen lassen.

Der Überprüfer der zuständigen Behörde des Hafenstaats kann bei der Überprüfung eines Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs von einem Überprüfer eines anderen Hafenstaats oder auf Antrag des Unternehmens von einem Vertreter des Flaggenstaats des Schiffes begleitet werden.“

Artikel 15 **Aufhebung**

Die Richtlinie 1999/35/EG wird aufgehoben.

Verweise auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweise auf die vorliegende Richtlinie nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang IV.

Artikel 16 **Bewertung**

Die Kommission bewertet die Durchführung dieser Richtlinie und legt die Ergebnisse der Bewertung dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum [sieben Jahre nach dem Datum gemäß Artikel 17 Absatz 1 Unterabsatz 2] vor.

*Artikel 17***Umsetzung**

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis spätestens [zwölf Monate nach Inkrafttreten] die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Sie wenden diese Vorschriften ab [zwölf Monate nach Inkrafttreten] an.

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

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

*Artikel 18***Inkrafttreten**

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

*Artikel 19***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident



Brüssel, den 6.6.2016
COM(2016) 371 final

ANNEXES 1 to 4

ANHÄNGE

zur

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Hafenstaatkontrolle sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates

ANHANG 1

BESONDERE ANFORDERUNGEN AN SCHIFFE IM LINIENVERKEHR

(gemäß Artikel 3 und Artikel 5)

Zu überprüfen ist, ob

1. der Kapitän vor Fahrtantritt angemessen unterrichtet wird über die Verfügbarkeit landgestützter Streckenführungssysteme und sonstiger Informationssysteme, die ihm die sichere Abwicklung der Fahrt gestatten, bevor das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug zu fahren beginnt, und dass er die von den Mitgliedstaaten eingerichteten Streckenführungs- und Informationssysteme nutzt;
2. die einschlägigen Bestimmungen der Absätze 2 und 6 des Rundschreibens MSC/Cir. 699 vom 17. Juli 1995 (Überarbeitete Richtlinien für Sicherheitsanweisungen an Fahrgäste) angewandt werden;
3. an einem leicht zugänglichen Ort eine Übersicht über die Arbeitszeiten an Bord ausgehängt wird, die Auskunft gibt über
 - (a) den Dienstplan auf See und im Hafen und
 - (b) die vorgeschriebene Höchstarbeitszeit oder die Mindestruhezeit des Wachpersonals;
4. der Kapitän nicht daran gehindert wird, eine Entscheidung zu treffen, die nach dem fachlichen Urteil des Kapitäns für eine sichere Schiffsführung und einen sicheren Schiffsbetrieb erforderlich ist, insbesondere in schwerem Wetter und bei grober See;
5. der Kapitän alle mit der Schiffsführung zusammenhängenden Tätigkeiten und Vorkommnisse aufzeichnet, die für die Sicherheit der Seefahrt von Bedeutung sind;
6. jedwede Beschädigung oder ständige Verformung der Außenhauptpforten oder der zugehörigen Außenhauptbeplattung, durch die die Sicherheit des Fahrgastschiffs oder Fahrzeugs beeinträchtigt werden könnte, und jedwede Mängel bei den Sicherungsvorrichtungen dieser Pforten umgehend der Verwaltung sowohl des Flaggenstaats als auch des Hafenstaats mitgeteilt und unverzüglich zu deren Zufriedenheit behoben werden;
7. vor der Abfahrt des Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs ein aktueller Reisewegplan vorliegt. Bei der Ausarbeitung des Reisewegplans sind die in der Entschließung A.893(21) der IMO-Versammlung vom 25. November 1999 enthaltenen Leitlinien für die Reisewegplanung voll zu berücksichtigen;
8. den Fahrgästen allgemeine Informationen über die für ältere und behinderte Personen vorgesehenen Dienste und Hilfsmaßnahmen in einem Format zur Verfügung gestellt werden, das auch für Personen mit Sehschwäche geeignet ist.

ANHANG 2
VERFAHREN FÜR ÜBERPRÜFUNGEN

(gemäß Artikel 3 und Artikel 5)

1. Mit den Überprüfungen muss sichergestellt werden, dass die von einem Flaggenstaat oder für ihn aufgestellten vorgeschriebenen Anforderungen, insbesondere hinsichtlich Bau, Unterteilung und Stabilität, Maschinenanlagen und elektrische Anlagen, Ladung, Stabilität, Brandschutz, maximale Fahrgastzahl, Rettungsmittel und Beförderung gefährlicher Güter, Funk- und Navigationsausrüstung, erfüllt werden. Die Überprüfungen umfassen deshalb folgende Maßnahmen:
 - Ingangsetzen des Notstromaggregats;
 - Überprüfung der Notbeleuchtung;
 - Überprüfung der Notstromquelle für die Funkanlagen;
 - Prüfung der Rundspruchanlage;
 - Brandschutzübung, einschließlich einer Demonstration, dass die Besatzungsmitglieder mit dem Einsatz der Brandschutzausrüstung gut vertraut sind;
 - Betrieb der Notfeuerlöschpumpe mit zwei an die Feuerlöschhauptleitung angeschlossenen Feuerlöschschläuchen;
 - Prüfung der Fernabschaltvorrichtung der Brennstoffversorgung für die Kessel, die Haupt- und die Hilfsmaschinen sowie die Belüftung;
 - Prüfung der Fernschließvorrichtungen und der lokalen Schließvorrichtungen für Feuerklappen;
 - Prüfung der Feuermelde- und Alarmsysteme;
 - Prüfung des einwandfreien Schließens der Feuertüren;
 - Betrieb der Bilgenlenzpumpen;
 - Schließen wasserdichter Schottentüren sowohl vor Ort als auch mit Hilfe der Fernschließvorrichtung;
 - Demonstration, dass die Besatzungsmitglieder in Schlüsselstellung mit dem Lecksicherheitsplan gut vertraut sind;
 - Herablassen mindestens eines Bereitschaftsboots und eines Rettungsboots in das Wasser, Ingangsetzen und Prüfen des Antriebs- und Rudersystems und Wiederaufnahme aus dem Wasser in die Staustellung;
 - Überprüfen der Übereinstimmung sämtlicher Rettungs- und Bereitschaftsboote mit dem Bestandsverzeichnis;
 - Prüfung der Haupt- und der Hilfsruderanlage des Schiffs oder Fahrzeugs.
2. Die Überprüfungen umfassen eine Kontrolle des an Bord vorgesehenen Systems für die planmäßige Instandhaltung.
3. Bei den Überprüfungen ist besonders darauf zu achten, dass die Besatzungsmitglieder mit den nachstehenden Vorschriften und Verfahren vertraut sind und diese wirksam anwenden können: Sicherheits-, Notfall-, Instandhaltungs-, Arbeits- und Fahrgastsicherheitsvorschriften, Vorschriften für die Brücke sowie für die Handhabung von Ladung und Fahrzeugen. Es ist zu prüfen, ob die Besatzung in

der Lage ist, in der gemeinsamen, im Logbuch des Schiffes angegebenen Sprache Befehle und Anweisungen zu verstehen und gegebenenfalls zu erteilen sowie Rückmeldung zu erstatten. Die Nachweise darüber, dass die Besatzungsmitglieder eine Sonderausbildung abgeschlossen haben, sind insbesondere im Hinblick auf die nachstehenden Bereiche zu prüfen:

- Führung von Menschenmengen;
- Vertrautheit mit den Notfallsystemen;
- Sicherheitstraining für Besatzungsmitglieder, die Fahrgästen in einer Notsituation, insbesondere älteren und behinderten Personen, in den Fahrgasträumen direkte Hilfe leisten;
- Krisenmanagement und Ausbildung für den Umgang mit Menschen in Notsituationen.

Bei der Überprüfung ist ferner der Frage nachzugehen, ob die Dienstzeiten, insbesondere für das Wachpersonal, zu einer übermäßigen Ermüdung führen.

4. Die Befähigungsnachweise von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, müssen den Bestimmungen der Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ entsprechen.

¹ Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33).

ANHANG 3
**VERFAHREN FÜR ÜBERPRÜFUNGEN WÄHREND EINES
LINIENVERKEHRSDIENSTES**

(gemäß Artikel 5)

1. *Fahrgastangaben*

Zu überprüfen ist, mit welchen Maßnahmen sichergestellt wurde, dass die Anzahl der Fahrgäste, für die das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug (im Folgenden das „Schiff“) zugelassen ist, nicht überschritten wird, ob das Mittel zur Registrierung von Fahrgastangaben der Richtlinie 98/41/EG des Rates² entspricht, wie die Informationen über die Gesamtzahl der Fahrgäste dem Kapitän mitgeteilt werden und wie Fahrgäste, die eine Hin- und Rückfahrt machen, ohne dabei an Land zu gehen, in die Gesamtzahl der Fahrgäste der Rückfahrt einbezogen werden.

2. *Angaben zur Ladung und Stabilität*

Zu überprüfen ist, ob – soweit geboten – zuverlässige Tiefgangsanzeiger vorhanden und in Gebrauch sind, ob Maßnahmen getroffen werden, damit das Schiff nicht überladen wird und die jeweilige Schottenladelinie nicht unter Wasser liegt, ob die Bewertung von Ladung und Stabilität vorschriftsmäßig durchgeführt wird, ob Lastkraftwagen und andere Ladungen, falls erforderlich, gewogen werden und die Zahlen dem Schiff zur Bewertung von Ladung und Stabilität mitgeteilt werden und ob Leckdienstpläne ständig ausgehängt und der Schiffsleitung die Hefte mit den Ergebnissen des Leckdienstes übermittelt werden.

3. *Seetüchtigkeit*

Zu überprüfen ist, mit welchem Verfahren sichergestellt wird, dass das Schiff, bevor es den Liegeplatz verlässt, seetüchtig ist, wobei dieses auch ein Meldeverfahren umfassen sollte, mit dem bestätigt wird, dass alle wasser- und wetterdichten Außenhauttüren geschlossen sind, ob alle Türen des Fahrzeugdecks geschlossen sind, bevor das Schiff den Liegeplatz verlässt, oder nur so lange offen bleiben, bis das Bugvisier geschlossen werden kann, ob die Vorkehrungen für das Schließen der Bug-, Heck- und Seitentüren getroffen wurden, ob Signallampen und Kamera-Überwachungssysteme betriebsbereit sind, um den Zustand der Türen auf der Kommandobrücke anzuzeigen. Schwierigkeiten mit dem Betrieb der Signallampen, insbesondere den Schaltern an den Türen, sollten festgestellt und mitgeteilt werden.

4. *Sicherheitsdurchsagen*

Zu überprüfen ist die Form der routinemäßigen Sicherheitsdurchsagen, das Anbringen von Anweisungen und Empfehlungen für den Notfall in der (den) erforderlichen Sprache(n), ob die routinemäßigen Sicherheitsdurchsagen bei Antritt der Reise erfolgen und in allen öffentlichen Räumen, einschließlich der offenen Decks, die den Fahrgästen zugänglich sind, hörbar sind.

5. *Tagebucheinträge*

Zu überprüfen ist, ob das Tagebuch Einträge über das Schließen der wasserdichten und wetterfesten Bug-, Heck- und Seitentüren sowie über praktische Übungen für die

² Richtlinie 98/41/EG des Rates vom 18. Juni 1998 über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen (ABl. L 188 vom 2.7.1998, S. 35).

wasserdichten Schottentüren und Tests der Rudermaschine enthält, ob auch Angaben über Tiefgang, Freibord und Stabilität und die gemeinsame Arbeitssprache der Besatzung enthalten sind.

6. *Gefährliche Güter*

Zu überprüfen ist, ob Ladungen mit gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern den einschlägigen Vorschriften entsprechend befördert werden, eine Erklärung betreffend die gefährlichen und umweltschädlichen Güter zusammen mit dem Frachtbrief oder dem Lageplan vorliegt, damit deren Standort an Bord erkennbar ist, ob die Beförderung dieser Ladung auf Fahrgastschiffen zulässig ist und die gefährlichen und umweltschädlichen Güter vorschriftsmäßig gekennzeichnet, etikettiert, verstaut, gesichert und getrennt befördert werden.

Fahrzeuge, die gefährliche und umweltschädliche Güter befördern, müssen vorschriftsmäßig gekennzeichnet und gesichert werden. Bei der Beförderung gefährlicher und umweltschädlicher Güter muss eine Kopie des Frachtbriefs oder des Ladeplans an Land verfügbar sein. Dem Kapitän müssen die Notifizierungsanforderungen der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³ sowie die Not- und Erste-Hilfe-Maßnahmen im Fall eines Unfalls mit gefährlichen oder meeresverschmutzenden Gütern bekannt sein. Die Belüftungsanlagen der Fahrzeugdecks müssen jederzeit in Betrieb sein und verstärkt eingesetzt werden, wenn die Fahrzeugmotoren laufen. Auf der Kommandobrücke muss angezeigt werden, dass die Belüftungsanlage des Fahrzeugdecks in Betrieb ist.

7. *Sicherung von Lastkraftwagen*

Zu überprüfen ist, wie Lastkraftwagen gesichert sind, z. B. ob mit Hilfe von Blockverstaueung oder Einzellaschung, ob ausreichende Stützpunkte vorhanden sind, welche Vorkehrungen für die Sicherung von LKW für tatsächliche oder erwartete ungünstige Wetterverhältnisse getroffen wurden, wie gegebenenfalls Busse und Motorräder gesichert wurden, ob das Schiff über ein Handbuch für die Ladungssicherung verfügt.

8. *Fahrzeugdecks*

Zu überprüfen ist, ob Spezialladungs- und Ro-Ro-Laderäume ständig durch einen Wachdienst oder ein Kamera-Überwachungssystem kontrolliert werden, so dass die Bewegung der Fahrzeuge bei ungünstigen Wetterverhältnissen oder das Betreten dieser Räume durch Unbefugte beobachtet werden kann, ob Feuertüren und Eingänge geschlossen und Hinweise für die Fahrgäste angebracht sind, wonach das Betreten der Fahrzeugdecks untersagt ist, während das Schiff auf See ist.

9. *Verschließen der wasserdichten Türen*

Zu überprüfen ist, ob die Betriebsvorschriften für die wasserdichten Schottentüren eingehalten und die erforderlichen praktischen Übungen durchgeführt werden, ob das Kontrollsystem der Kommandobrücke für die wasserdichten Türen, falls möglich, auf „vor Ort“-Überwachung eingestellt ist, ob die Türen bei eingeschränkten Sichtverhältnissen und in gefährlichen Situationen geschlossen gehalten werden und ob die Besatzung ordnungsgemäß über den Betrieb der Türen unterrichtet wird und sich der Gefahr eines Missbrauchs bewusst ist.

³ 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 Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

10. *Feuerronden*

Es sollte sichergestellt werden, dass ein wirksamer Feuerwachdienst unterhalten wird, so dass ein Ausbruch von Feuer umgehend festgestellt werden kann. Dies sollte auch für Spezialräume, in denen weder eine Feuermeldeanlage noch ein Alarmsystem installiert ist, gelten, so dass diese Räume gemäß Nummer 8 regelmäßig durch Wachgänge überprüft werden können.

11. *Verständigung im Notfall*

Zu überprüfen ist, ob es in Übereinstimmung mit dem Mannschaftsverzeichnis eine ausreichende Zahl von Besatzungsmitgliedern gibt, die den Fahrgästen im Notfall Hilfe leisten können, und diese jederzeit erkannt werden und sich mit den Fahrgästen verständigen können. Hierbei ist ein angemessenes Zusammenspiel der nachstehenden Faktoren zu berücksichtigen:

- (a) die Sprache(n) der Fahrgäste, die auf einer bestimmten Strecke am stärksten vertreten ist (sind);
- (b) die Wahrscheinlichkeit, dass die Fähigkeit, Anweisungen in einem elementaren Englisch erteilen zu können, eine Verständigung mit den Fahrgästen ermöglicht, die Hilfe benötigen, unabhängig davon, ob Fahrgast und Besatzungsmitglied die gleiche Sprache sprechen;
- (c) die Möglichkeit, während eines Notfalls auf eine andere Kommunikationsform zurückgreifen zu müssen (z. B. Vorführung, Handzeichen oder Hinweis auf die Örtlichkeiten, an denen sich die Sicherheitsanweisungen, Musterstationen, Rettungsgeräte oder Notausgänge befinden, falls eine verbale Verständigung unmöglich sein sollte);
- (d) der Umfang, in dem die Fahrgäste in ihrer Muttersprache oder anderen Sprachen vollständige Sicherheitsanweisungen erhalten haben;
- (e) die Sprachen, in denen die Notfalldurchsagen während eines Notfalls oder einer Notfallübung erfolgen können, um den Fahrgästen sachkundige Anleitungen zu geben und den Besatzungsmitgliedern die Hilfeleistung zu erleichtern.

12. *Gemeinsame Arbeitssprache der Besatzungsmitglieder*

Zu überprüfen ist, ob eine Arbeitssprache festgelegt wurde, um ein effizientes Vorgehen der Besatzung in Sicherheitsfragen zu gewährleisten, und ob diese Arbeitssprache im Logbuch eingetragen wurde.

13. *Sicherheitsausrüstung*

Zu überprüfen ist, ob die Rettungsmittel und Brandschutzausrüstung, einschließlich der Feuertüren und sonstiger baulicher Brandschutzvorkehrungen, die leicht besichtigt werden können, instand gehalten werden, ob die Brandschutzpläne ständig ausgehängt sind oder den Schiffsoffizieren gleichwertige Informationen in Buchform zur Verfügung gestellt werden, ob die Schwimmwesten vorschriftsmäßig verstaut und die Stauplätze für Kinderschwimmwesten leicht erkennbar sind, ob gewährleistet ist, dass der Betrieb der Feuermeldeanlagen, Notschließvorrichtungen, Sturmventile usw. nicht durch die Ladung der auf den Fahrzeugdecks stehenden Fahrzeuge behindert wird.

14. *Navigations- und Funkausrüstung*

Zu überprüfen ist, ob die Navigations- und Funkausrüstung, einschließlich der Satelliten-Seenotfunkbake (EPIRB), betriebsbereit sind.

15. *Zusätzliche Notbeleuchtung*

Zu prüfen ist, ob – falls vorgeschrieben – ein zusätzliches Notbeleuchtungssystem eingebaut wurde und ob ein Mängelverzeichnis geführt wird.

16. *Fluchtwege*

Zu überprüfen ist, ob die Fluchtwege entsprechend den geltenden Vorschriften gekennzeichnet sind und ob deren Beleuchtung durch die Haupt- und die Notstromquelle gewährleistet ist, welche Maßnahmen getroffen wurden, um die Fluchtwege von Fahrzeugen freizuhalten, wenn sie das Fahrzeugdeck queren oder durch dieses verlaufen, ob die Notausgänge freigehalten werden und ob dies insbesondere auf die Notausgänge des Duty Free Shops zutrifft, die erfahrungsgemäß durch Waren versperrt werden.

17. *Fahrtenberichtsheft*

Zu überprüfen ist, ob der Kapitän und die ranghöchsten Offiziere Zweitschriften des Fahrtenberichtsheftes erhalten und weitere Kopien für die Besatzung verfügbar sind sowie ob Prüflisten vorliegen, um das Schiff seeklar zu machen und auch sonstige Vorgänge zu prüfen.

18. *Sauberkeit des Maschinenraums*

Zu überprüfen ist, ob der Maschinenraum im Zusammenhang mit den Instandhaltungsverfahren sauber gehalten wird.

19. *Abfallentsorgung*

Zu überprüfen ist, ob zufriedenstellende Vorkehrungen für die Behandlung und Entsorgung von Abfällen getroffen wurden.

20. *Planmäßige Instandhaltung*

Alle Unternehmen sollten über besondere Vorschriften für die planmäßige Instandhaltung aller sicherheitsrelevanten Bereiche verfügen. Hierzu zählen die Bug-, Heck- und Seitentüren einschließlich der jeweiligen Schließvorrichtungen, aber auch die Instandhaltung des Maschinenraums und die Sicherheitsausrüstung. Es sollten Pläne für eine regelmäßige Prüfung aller Bereiche vorliegen, um die Sicherheit auf höchstem Niveau zu halten. Es sollten Verfahren für die Aufzeichnung von Mängeln und zur Bestätigung der vorschriftsmäßigen Behebung dieser Mängel bestehen, so dass der Kapitän und die an Land innerhalb der Unternehmensleitung benannte Person von diesen Mängeln in Kenntnis gesetzt werden und ihnen deren Behebung innerhalb einer festgelegten Zeitspanne mitgeteilt wird. Die regelmäßige Überprüfung der Betriebsfähigkeit der Schließvorrichtungen an den inneren und äußeren Bugtüren sollte die Signallampen, die Überwachungsanlagen und Speigatte in den Räumen zwischen dem Bugvisier und der Innentür, insbesondere den Verschlussmechanismus und die zugehörigen Hydrauliksysteme, umfassen.

21. *Durchführung der Reise*

Während der Reise sollte geprüft werden, ob die Fahrgastzahl die zulässige Höchstzahl überschreitet. Dabei sollte auch die Verfügbarkeit von Sitzplätzen und das Blockieren von Durchgängen, Treppen und Notausgängen durch Gepäck und Fahrgäste geprüft werden, für die es keine Sitzplätze mehr gibt. Es sollte ferner

geprüft werden, ob das Fahrzeugdeck vor Reiseantritt von den Fahrgästen geräumt wurde und ob diese bis kurz vor dem Festmachen keinen Zugang zum Fahrzeugdeck haben.

Anhang 4
ENTSPRECHUNGSTABELLE

Richtlinie 1999/35/EG	Neue Richtlinie
Artikel 1	--
Artikel 2 Buchstaben a, b, d, e, f, g, h, j, m, n, o, r	Artikel 2 Absätze 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
Artikel 2 Buchstaben c, i, k, l, p, q, s	--
Artikel 3	Artikel 1
Artikel 4	--
Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 3
Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 2	--
Artikel 6	Artikel 3
Artikel 7	Artikel 4
Artikel 8 Absatz 1	Artikel 5 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 2	Artikel 5 Absatz 3
Artikel 8 Absatz 3	Artikel 9 Absatz 1
Artikel 9	Artikel 6
Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a, b, c	Artikel 7
Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe d	--
Artikel 10 Absatz 2	Artikel 7
Artikel 10 Absatz 3	Artikel 8
Artikel 10 Absatz 4	--
Artikel 11 Absätze 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8	--
Artikel 11 Absatz 6	Artikel 6 Absatz 1
Artikel 13 Absätze 1, 2, 4, 5	--
Artikel 13 Absatz 3	Artikel 6 Absatz 2 und Artikel 10
Artikel 14	--

Artikel 15	--
Artikel 16	--
Artikel 17	Artikel 12
Artikel 18	Artikel 11
Artikel 19	Artikel 17
Artikel 20	Artikel 16
Artikel 21	Artikel 18
Artikel 22	Artikel 19
Anhang I	Anhang I
Anhang II	--
Anhang III	Anhang II
Anhang IV	Anhang III
Anhang V	--