Europäisches Parlament
2019-2024

Ausschuss für Verkehr und Tourismus

2023/0164(COD)

18.9.2023

***I
ENTWURF EINES BERICHTS

über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/18/EG zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr
(COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD))

Ausschuss für Verkehr und Tourismus

Berichterstatterin: Caroline Nagtegaal

Erklärung der benutzten Zeichen

*	Anhörungsverfahren
***	Zustimmungsverfahren
***I	Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
***II	Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
***III	Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts

Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol ▌ hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen. Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.
Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

INHALT

Seite

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS 5

BEGRÜNDUNG 18

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

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

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

– unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2023)0270),

– gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C9-0189/2023),

– gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

– unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom …[1],

– unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom … [2],

– gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,

– unter Hinweis auf die Stellungnahme des Fischereiausschusses,

– unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A9-0000/2023),

1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;

2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;

3. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

---

1 Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.
2 Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 m fallen derzeit nicht unter die Richtlinie 2009/18/EG, weshalb die Durchführung von Untersuchungen von Seeunfällen, an denen solche Fischereifahrzeuge beteiligt sind, weder systematisch erfolgt noch harmonisiert ist. ***Solche Schiffe kentern leichter und Besatzungsmitglieder gehen vergleichsweise häufig über Bord. Zum Schutz dieser Fischereifahrzeuge, ihrer Besatzung und*** der ***Umwelt ist daher vorzusehen***, dass die Behörden sehr schwere Seeunfälle, an denen Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 m beteiligt sind, vorläufig bewerten, um festzustellen, ob eine Sicherheitsuntersuchung durchzuführen ist oder nicht.	(7) Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 m fallen derzeit nicht unter die Richtlinie 2009/18/EG, weshalb die Durchführung von Untersuchungen von Seeunfällen, an denen solche Fischereifahrzeuge beteiligt sind, weder systematisch erfolgt noch harmonisiert ist. ***Die Einführung*** der ***Möglichkeit***, dass die Behörden sehr schwere Seeunfälle, an denen Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 m beteiligt sind, vorläufig bewerten, um festzustellen, ob eine Sicherheitsuntersuchung durchzuführen ist oder nicht***, würde einige Vorteile für den Schutz dieser Fischereifahrzeuge und ihrer Besatzung mit sich bringen. Die Kommission sollte jedoch eine Ex-ante-Bewertung und eine Kosten-Nutzen-Analyse der Ausweitung des Anwendungsbereichs auf Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 m durchführen, um jeglichen Verwaltungsaufwand für die nationalen Untersuchungsbehörden zu vermeiden.***

Or. en

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) Im Lichte des bisher Ausgeführten sollte die EMSA Schulungen zu spezifischen Techniken sowie zu neuen Entwicklungen und Technologien ***abhalten***, die künftig für ***die Unfalluntersuchung*** relevant sein können. Themen dieser Schulungen sollten u. a.	(12) Im Lichte des bisher Ausgeführten sollte die EMSA ***regelmäßige*** Schulungen ***und Zertifizierungsprogramme*** zu spezifischen Techniken sowie zu neuen Entwicklungen und Technologien ***organisieren***, die künftig für ***Unfalluntersuchungen*** relevant sein

erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe, die im Hinblick auf das Paket „Fit für 55“ besonders relevant sind, die Automatisierung und die Anforderungen der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) sein.	können. Themen dieser Schulungen sollten u. a. erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe, die im Hinblick auf das Paket „Fit für 55“ besonders relevant sind, die Automatisierung und die Anforderungen der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) sein.
	Or. en

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 14 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(14a) Um sicherzustellen, dass die Anhänge aktuell sind, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung der Anhänge entsprechend etwaigen Änderungen im internationalen Seerecht, das von der IMO reglementiert wird, zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung* niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
	Or. en

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b
Richtlinie 2009/18/EG
Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) Buchstabe d ***wird gestrichen.***	b) Buchstabe d ***erhält folgende Fassung:***
	d) Fischereifahrzeugen mit einer Länge von weniger als 15 Metern, es sei denn, die Untersuchungsbehörde beschließt auf der Grundlage einer vorläufigen Bewertung, keine Sicherheitsuntersuchung einzuleiten.

Or. en

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 2009/18/EG
Artikel 5 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

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

Or. en

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 2009/18/EG
Artikel 5 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

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

Or. en

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 2009/18/EG
Artikel 5 – Absatz 6

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

Or. en

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 2009/18/EG
Artikel 5 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Eine Sicherheitsuntersuchung wird unmittelbar, spätestens aber ***zwei Monate*** nach dem betreffenden Seeunfall oder dem betreffenden Vorkommnis auf See eingeleitet.	(7) Eine Sicherheitsuntersuchung wird unmittelbar, spätestens aber ***einen Monat*** nach dem betreffenden Seeunfall oder dem betreffenden Vorkommnis auf See eingeleitet.

Or. en

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe a
Richtlinie 2009/18/EG
Artikel 7 – Absatz 1 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Die gleichzeitige Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen zu demselben Unfall oder Vorkommnis auf See sollte strikt auf Ausnahmefälle beschränkt sein. In solchen Fällen benachrichtigt der Mitgliedstaat die Kommission unter Angabe der Gründe für die Durchführung solcher ***gleichzeitiger*** Sicherheitsuntersuchungen. Mitgliedstaaten, die gleichzeitige Sicherheitsuntersuchungen durchführen, kooperieren miteinander. Insbesondere tauschen die betroffenen Untersuchungsbehörden sämtliche ***einschlägigen,*** im Verlauf ihrer jeweiligen Untersuchungen gesammelten Informationen aus, um so weit wie möglich zu gemeinsamen Schlussfolgerungen zu gelangen.	Die gleichzeitige Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen zu demselben Unfall oder Vorkommnis auf See sollte strikt auf Ausnahmefälle beschränkt sein. In solchen Fällen benachrichtigt der Mitgliedstaat die Kommission unter Angabe der Gründe für die Durchführung solcher ***gleichzeitigen*** Sicherheitsuntersuchungen. Mitgliedstaaten, die gleichzeitige Sicherheitsuntersuchungen durchführen, kooperieren miteinander. Insbesondere tauschen die betroffenen Untersuchungsbehörden ***innerhalb eines angemessenen Zeitraums*** sämtliche im Verlauf ihrer jeweiligen Untersuchungen gesammelten Informationen aus, um so weit wie möglich zu gemeinsamen Schlussfolgerungen zu gelangen.

Or. en

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe b
Richtlinie 2009/18/EG
Artikel 7 – Absatz 1a

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

Or. en

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8
Richtlinie 2009/18/EG
Artikel 8 – Absatz 1 – Unterabsatz 3

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

Or. en

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8

Richtlinie 2009/18/EG
Artikel 8 – Absatz 3

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

Or. en

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8
Richtlinie 2009/18/EG
Artikel 8 – Absatz 4

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

Or. en

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8

Richtlinie 2009/18/EG
Artikel 8 – Absatz 4 – Buchstabe i a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ia) Ersuchen um die Unterstützung der Kommission und der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) gemäß Artikel 17a Absatz 2.

Or. en

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Richtlinie 2009/18/EG
Artikel 17a – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Die Kommission ***fördert*** den Aufbau von Kapazitäten in den Untersuchungsbehörden und den Wissensaustausch zwischen ihnen, indem sie Schulungen zu neuen rechtlichen und technologischen Entwicklungen sowie zu spezifischen Techniken, Werkzeugen und Technologien im Zusammenhang mit Schiffen, deren Ausrüstung und Betrieb ***anbietet***.	(1) Die Kommission ***und die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) fördern*** den Aufbau von Kapazitäten in den Untersuchungsbehörden und den Wissensaustausch zwischen ihnen, indem sie ***regelmäßige*** Schulungen ***und Zertifizierungen*** zu neuen rechtlichen und technologischen Entwicklungen sowie zu spezifischen Techniken, Werkzeugen und Technologien im Zusammenhang mit Schiffen, deren Ausrüstung und ***deren*** Betrieb ***anbieten***.

Or. en

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Richtlinie 2009/18/EG
Artikel 17a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Auf Antrag der Untersuchungsbehörden der	(2) Auf Antrag der Untersuchungsbehörden der

Mitgliedstaaten und unter der Annahme, dass es zu keinem Interessenkonflikt kommt, ***leistet*** die Kommission den betreffenden Mitgliedstaaten operative Unterstützung bei der Durchführung der Sicherheitsuntersuchungen. Im Rahmen dieser Unterstützung werden spezialisierte Analysewerkzeuge und -ausrüstung sowie Fachwissen bereitgestellt.	Mitgliedstaaten und unter der Annahme, dass es zu keinem Interessenkonflikt kommt, ***leisten*** die Kommission ***und die EMSA*** den betreffenden Mitgliedstaaten operative ***und technologische*** Unterstützung bei der Durchführung der Sicherheitsuntersuchungen. Im Rahmen dieser Unterstützung werden spezialisierte Analysewerkzeuge und -ausrüstung sowie Fachwissen bereitgestellt.

Or. en

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Richtlinie 2009/18/EG
Artikel 17a – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(2a) Die Kommission und die EMSA bieten den Untersuchungsbehörden spezielle Schulungen zum Einsatz von Untersuchungstechnologien und -ausrüstung sowie zu neuen Technologien im Zusammenhang mit den Entwicklungen im Seeverkehr an.

Or. en

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 17 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
17. Artikel 20 ***Absatz 4*** erhält folgende Fassung:	17. Artikel 20 erhält folgende Fassung:

Or. en

(32009L0018)

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 17

Richtlinie 2009/18/EG
Artikel 20 – Absatz 1

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
Die Kommission ***kann die Begriffsbestimmungen in*** dieser Richtlinie sowie die Verweise auf Rechtsakte der ***Gemeinschaft*** und der IMO 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 ***erlässt gemäß Artikel 20a delegierte Rechtsakte zur Änderung*** dieser Richtlinie ***durch Aktualisierung der Begriffsbestimmungen und Anhänge, um Änderungen des von der IMO regulierten internationalen Seerechts Rechnung zu tragen*** sowie die Verweise auf ***andere*** Rechtsakte der ***Union*** und der IMO ***zu*** aktualisieren, die zwischenzeitlich in Kraft getreten sind, soweit dabei der Anwendungsbereich dieser Richtlinie nicht ausgeweitet wird.

Or. en

(32009L0018)

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 17
Richtlinie 2009/18/EG
Artikel 20 – Absatz 2

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, auch durch Ergänzung, werden nach dem in Artikel 19 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.	***entfällt***

Or. en

(32009L0018)

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 17
Richtlinie 2009/18/EG
Artikel 20 – Absatz 3

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
Die Kommission kann nach demselben Verfahren auch die Anhänge ändern.	***entfällt***

Or. en

(32009L0018)

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 17 a (neu)
Richtlinie 2009/18/EG
Artikel 20 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	17a. Folgender Artikel 20a wird eingefügt:
	Artikel 20a
	Ausübung der Befugnisübertragung
	(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
	(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 20 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab [Datum des Inkrafttretens] übertragen.
	(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 20 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 vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung 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 20 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.

Or. en

BEGRÜNDUNG

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

Die Richtlinie sieht ein System von Sicherheitsuntersuchungen vor, dessen Zweck darin besteht, Lehren aus Seeunfällen zu ziehen und deren Wiederholung zu verhindern. Seeunfälle, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, werden untersucht, um die Sicherheit im Seeverkehr zu verbessern und die Meeresumwelt zu schützen.

Das allgemeine Ziel der Überarbeitung der Richtlinie besteht darin, die Sicherheit im Seeverkehr und den Schutz der Meeresumwelt zu verbessern. Der derzeitige EU-Rechtsrahmen sollte aktualisiert werden, um i) die EU-Vorschriften dort, wo sie notwendig und verhältnismäßig sind, beizubehalten, ii) die ordnungsgemäße Anwendung der Vorschriften sicherzustellen und iii) etwaige Überschneidungen der verschiedenen Anforderungen und Unstimmigkeiten zwischen den einschlägigen Rechtsvorschriften zu beseitigen. Als übergeordnetes Ziel soll ein klarer, unkomplizierter und aktueller Rechtsrahmen geschaffen werden, der das allgemeine Sicherheitsniveau erhöht.

Die Berichterstatterin schlägt einige Änderungen vor, die auf eine vollständige Angleichung an das internationale Seerecht, einen realistischen Ansatz in Bezug auf den Anwendungsbereich und die Sicherheitsuntersuchung sowie auf mehr Sicherheit für Hafenarbeiter, die an Seeunfällen beteiligt sind, abzielen.

Erstens sieht der Vorschlag vor, dass die Sicherheitsuntersuchung spätestens zwei Monate nach dem entsprechenden Ereignis eingeleitet wird. Die Berichterstatterin schlägt vor, diese Frist zu verkürzen, um das Untersuchungsverfahren effizienter und wirksamer zu machen.

Zweitens schlägt die Europäische Kommission in Bezug auf den Anwendungsbereich vor, den Ursachen von Unfällen und Vorkommnissen im Zusammenhang mit Fischereifahrzeugen mehr Aufmerksamkeit zu widmen. Die Berichterstatterin hat die möglichen Folgen im Zusammenhang mit der Aufnahme kleinerer Fischereifahrzeuge in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie analysiert und erhebt Zweifel an der Praktikabilität eines erweiterten Anwendungsbereichs. Einerseits könnte es durchaus lohnenswert sein, die Beteiligung der Mitgliedstaaten an der Untersuchung von Unfällen mit kleinen Fischereifahrzeugen auf der Grundlage standardisierter Unfalldaten zu erleichtern, andererseits kann die Einbeziehung kleinerer Fischereifahrzeuge in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie erhebliche Auswirkungen auf die Ressourcen haben, die den Untersuchungsbehörden der Mitgliedstaaten zur Verfügung stehen. Aus Sicht der Mitgliedstaaten handelt es sich kurz gesagt um eine Frage der Praktikabilität und der Machbarkeit.

Darüber hinaus ist die Berichterstatterin der Ansicht, dass die Richtlinie mit dem internationalen Seerecht und damit mit den Rechtsvorschriften der IMO im Einklang stehen sollte. Dies bedeutet, dass die Bestimmungen der Richtlinie einer ausreichenden Flexibilität (Notwendigkeit dynamischer Bezugnahmen auf internationale Rechtsvorschriften) bedürfen, damit die Richtlinie bei etwaigen Änderungen der Rechtsvorschriften der IMO angepasst werden kann.