

RICHTLINIEN

RICHTLINIE (EU) 2017/2108 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 15. November 2017

zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zur Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus und somit auch eines hohen Maßes an Fahrgastvertrauen durch die in der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ festgelegten gemeinsamen Sicherheitsnormen und zur Wahrung gleicher Wettbewerbsbedingungen ist es angezeigt, die Anwendung der genannten Richtlinie zu verbessern. Die Richtlinie 2009/45/EG sollte nur für die Fahrgastschiffe und -fahrzeuge gelten, für die die Sicherheitsnormen der genannten Richtlinie entwickelt wurden. Eine Reihe bestimmter Schiffstypen sollte daher vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden, und zwar insbesondere Tender, Segelschiffe und Schiffe, die ausgebildetes Personal beispielsweise zu Offshore-Anlagen befördern, das an Bord keine Tätigkeiten ausführt, die für die Belange des Schiffes wesentlich sind.
- (2) Von Schiffen mitgeführte Tender befördern Fahrgäste direkt auf dem kürzesten sicheren Seeweg von einem Fahrgastschiff zum Land und umgekehrt. Die Tender sind nicht für andere Beförderungsleistungen wie zum Beispiel Ausflugsfahrten an der Küste geeignet und sollten hierfür nicht eingesetzt werden. Solche Ausflugsfahrten sollten — wie unter anderem in den Richtlinien der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) (MSC.1/Rundschreiben 1417 mit Richtlinien für Fahrgastschiffstender) vorgesehen — mit Schiffen unternommen werden, die die Anforderungen des Küstenstaats an Fahrgastschiffe erfüllen. Zur Verbesserung der Sicherheit sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission die Beratungen in der IMO zur Überprüfung der Richtlinien fördern. Die Kommission sollte prüfen, ob es notwendig ist, die Anwendung der Richtlinien verbindlich vorzuschreiben.
- (3) Fahrgastschiffe ohne Maschinenantrieb sind vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/45/EG ausgenommen. Segelschiffe sollten nicht im Rahmen der genannten Richtlinie zugelassen werden, wenn ihr mechanischer Antrieb lediglich als Hilfsantrieb oder für Notfälle dient. Die Kommission sollte deshalb prüfen, ob bis 2020 einheitliche europäische Anforderungen für diese Kategorie von Fahrgastschiffen erforderlich sind.
- (4) Offshore-Anlagen werden von Schiffen angelaufen, die gewerbliches Personal befördern. Dieses gewerbliche Personal muss erfolgreich eine obligatorische Sicherheitsschulung abschließen und bestimmte vorgeschriebene Kriterien in Bezug auf die medizinische Tauglichkeit erfüllen. Für das gewerbliche Personal sollten deshalb andere und besondere Sicherheitsvorschriften außerhalb des Anwendungsbereichs dieser Richtlinie gelten. Die Mitgliedstaaten und die Kommission sollten die auf der IMO-Entscheidung MSC.418(97) aufbauende derzeitige Tätigkeit der IMO im Bereich der Sicherheitsnormen für Offshore-Servicefahrzeuge aktiv unterstützen.

⁽¹⁾ ABl. C 34 vom 2.2.2017, S. 167.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 4. Oktober 2017 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 23. Oktober 2017.

⁽³⁾ 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) Das Programm zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) hat ergeben, dass nicht alle Mitgliedstaaten nach der Richtlinie 2009/45/EG Schiffe aus Aluminium zulassen. Dies führt zu einer unausgewogenen Situation, in der das Ziel, ein gemeinsames, hohes Sicherheitsniveau für Fahrgäste im Inlandverkehr in der Union zu gewährleisten, gefährdet ist. Um die uneinheitliche Anwendung zu vermeiden, die sich aus unterschiedlichen Auslegungen der Einordnung von Aluminium als gleichwertigem Werkstoff und der Anwendbarkeit der entsprechenden Brandschutznormen ergibt, was zu unterschiedlichen Auslegungen des Anwendungsbereichs der Richtlinie führt, sollte der Begriff „gleichwertiger Werkstoff“ in der Richtlinie 2009/45/EG klarer definiert werden. Den Mitgliedstaaten sollte gestattet werden, gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie über zusätzliche Sicherheitsanforderungen strengere Maßnahmen zur Brandverhütung zu ergreifen.
- (6) Eine erhebliche Zahl von aus Aluminiumlegierungen gebauten Fahrgastschiffen stellen regelmäßige und häufige Seeverkehrsverbindungen zwischen verschiedenen Häfen innerhalb eines Mitgliedstaats sicher. Da die Einhaltung der Anforderungen dieser Richtlinie schwerwiegende Auswirkungen auf diese Verkehrsdienstleistungen und die damit verbundenen sozioökonomischen Bedingungen sowie technische und finanzielle Folgen für vorhandene und neue Schiffe hätte, sollten diese Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, für einen begrenzten Zeitraum nationale Rechtsvorschriften auf solche Fahrgastschiffe anzuwenden, wobei zu gewährleisten ist, dass das Sicherheitsniveau in ausreichender Weise beibehalten wird.
- (7) Zur Verbesserung von rechtlicher Klarheit und Kohärenz und somit auch zur Erhöhung des Sicherheitsniveaus sollten einige Begriffsbestimmungen und Bezugnahmen aktualisiert und weiter an die entsprechenden internationalen Regelungen oder Regelungen der Union angeglichen werden. Dabei sollte ein besonderes Augenmerk darauf gelegt werden, den derzeitigen Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/45/EG nicht zu verändern. Insbesondere die Begriffsbestimmung von „Traditionsschiff“ sollte unter Beibehaltung der bisherigen Kriterien „Baujahr“ und „Art des Werkstoffes“ besser an die Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ angeglichen werden. Die Begriffsbestimmung von „Sportboot und Sportfahrzeug“ sollte besser an das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen von 1974) angepasst werden.
- (8) Im Hinblick auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit hat es sich als schwierig erwiesen, die geltenden, aus dem SOLAS-Übereinkommen von 1974 abgeleiteten verbindlichen Anforderungen an kleine Fahrgastschiffe mit einer Länge von weniger als 24 m anzupassen. Außerdem werden kleine Schiffe vornehmlich aus anderen Werkstoffen als Stahl gebaut. Daher ist nur eine sehr begrenzte Zahl solcher Schiffe nach der Richtlinie 2009/45/EG zugelassen worden. In Ermangelung besonderer Sicherheitsbedenken und angemessener, in der Richtlinie 2009/45/EG vorgesehener Normen sollten Schiffe unter 24 m Länge daher vom Anwendungsbereich jener Richtlinie ausgenommen werden und besonderen Sicherheitsnormen unterliegen, die von den Mitgliedstaaten festgelegt werden, die für diese Schiffe die örtlichen Beschränkungen der Schifffahrt hinsichtlich der Entfernung von der Küste oder vom Hafen sowie aufgrund der Wetterbedingungen besser beurteilen können. Die Mitgliedstaaten sollten bei der Festlegung dieser Normen die von der Kommission zu veröffentlichenden Leitlinien berücksichtigen. In den Leitlinien sollten, soweit erforderlich, alle internationalen Abkommen und Übereinkommen der IMO berücksichtigt werden und keine zusätzlichen Anforderungen aufgenommen werden, die über die geltenden internationalen Regelungen hinausgehen. Die Kommission wird ersucht, solche Leitlinien baldmöglichst zu verabschieden.
- (9) Um die in der Richtlinie 2009/45/EG vorgesehenen Definitionen der Seegebiete weiter zu vereinfachen und den Aufwand für die Mitgliedstaaten zu minimieren, sollten redundante oder unzulängliche Kriterien gestrichen werden. Unter Beibehaltung des Sicherheitsniveaus sollte die Definition der Seegebiete, in denen Schiffe der Klassen C und D eingesetzt werden können, vereinfacht werden, indem die Kriterien „wo Schiffbrüchige anlanden können“ und „Entfernung vom Zufluchtsort“ für die Zwecke der Bestimmung der Seegebiete gestrichen werden. Bei der Eignung einer bestimmten Küste als Zufluchtsort handelt es sich um einen dynamischen Parameter, der von den Mitgliedstaaten nur von Fall zu Fall beurteilt werden kann. Erforderlichenfalls sollten Einsatzbeschränkungen für ein bestimmtes Schiff im Zusammenhang mit seiner Entfernung von einem Zufluchtsort im Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe vermerkt werden.
- (10) Aufgrund der besonderen geografischen und meteorologischen Gegebenheiten und der Vielzahl von Inseln in Griechenland, die regelmäßige und häufige Verbindungen mit dem Festland oder untereinander benötigen, und der sich daraus ergebenden hohen Zahl möglicher Seeverkehrsverbindungen sollte es Griechenland gestattet werden, von der Verpflichtung zur Einrichtung von Seegebieten abzuweichen. Stattdessen sollte es Griechenland gestattet werden, Fahrgastschiffe entsprechend dem konkreten Seeweg, auf dem sie eingesetzt werden, zu klassifizieren, wobei die gleichen Kriterien für Fahrgastschiffklassen und die gleichen Sicherheitsnormen einzuhalten sind.
- (11) Zur Vermeidung unbeabsichtigter negativer Auswirkungen der geltenden Bestimmungen, nach denen umgebaute Frachtschiffe nicht als neue Fahrgastschiffe angesehen werden dürfen, sollte präzisiert werden, dass die Anforderungen in Bezug auf Umbauten nicht nur für vorhandene Fahrgastschiffe, sondern für alle Schiffe gelten.

⁽¹⁾ 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).

- (12) Da gemäß der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ ein Hafenstaat ein in der Inlandfahrt eingesetztes Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, das eine andere Flagge als die des Hafenstaats führt, überprüfen kann, sind die besonderen Bestimmungen des Artikels 5 Absatz 3 der Richtlinie 2009/45/EG überflüssig und sollten gestrichen werden.
- (13) In Anbetracht der Unterschiede bei den Ansätzen zwischen den Leckstabilitätsanforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und den spezifischen Leckstabilitätsanforderungen der Union für Ro-Ro-Fahrgastschiffe gemäß der Richtlinie 2003/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ sollten die Notwendigkeit der Richtlinie 2003/25/EG und ihr Mehrwert danach beurteilt werden, ob diese Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 das gleiche Sicherheitsniveau gewährleisten.
- (14) Um die Transparenz zu erhöhen und den Mitgliedstaaten die Unterrichtung über Befreiungen, gleichwertigen Ersatz und zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen zu erleichtern, sollte die Kommission eine Datenbank einrichten und betreiben. Darin sollten die gemeldeten Regelungen im Entwurf und in der angenommenen Form enthalten sein. Die erlassenen Regelungen sollten öffentlich zugänglich gemacht werden.
- (15) In Anbetracht der Änderungen durch den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) sollten die der Kommission übertragenen Befugnisse zur Durchführung der Richtlinie 2009/45/EG entsprechend aktualisiert werden. Durchführungsrechtsakte sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ erlassen werden.
- (16) Um den Entwicklungen auf internationaler Ebene und den gesammelten Erfahrungen Rechnung zu tragen und die Transparenz zu erhöhen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, mit denen gegebenenfalls Änderungen an internationalen Übereinkommen für Zwecke dieser Richtlinie nicht angewandt und die technischen Anforderungen aktualisiert werden. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf 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 Ausarbeitung der delegierten 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.
- (17) Da die in Artikel 14 enthaltenen spezifischen Bezugnahmen auf laufende Arbeiten in der IMO hinfällig geworden sind, sollte dieser Artikel gestrichen werden. Die allgemeinen Ziele der internationalen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Fahrgastschiffen und zur Schaffung von gleichen Wettbewerbsbedingungen sind jedoch nach wie vor relevant und sollten im Einklang mit den Verträgen weiterverfolgt werden. Daher sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission an der Überarbeitung und Verbesserung der Regeln des SOLAS-Übereinkommens von 1974 innerhalb des IMO-Rahmens mitwirken.
- (18) Es ist wichtig, dass alle von den Mitgliedstaaten festgelegten Sanktionen ordnungsgemäß umgesetzt werden sowie wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sind.
- (19) Unter Berücksichtigung der Dauer eines vollständigen Kontrollbesuchszyklus der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) sollte die Kommission die Durchführung der Richtlinie 2009/45/EG bis zum 21. Dezember 2026 bewerten und dem Europäischen Parlament und dem Rat dazu einen Bericht vorlegen. Die Mitgliedstaaten sollten mit der Kommission zusammenarbeiten, um alle für diese Bewertung erforderlichen Informationen zusammenzutragen.
- (20) Um den Binnenmitgliedstaaten, die nicht über Seehäfen und auch nicht über in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallende Schiffe, die ihre Flagge führen, verfügen, keinen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand aufzuerlegen, sollte diesen Mitgliedstaaten gestattet werden, von den Bestimmungen dieser Richtlinie abzuweichen. Dies bedeutet, dass diese Mitgliedstaaten nicht zur Umsetzung dieser Richtlinie verpflichtet sind, solange diese Bedingungen erfüllt sind.
- (21) Der Mensch ist ein grundlegender Faktor für die Sicherheit von Schiffen und die damit verbundenen Verfahren. Ein hohes Sicherheitsniveau kann nur dann aufrechterhalten werden, wenn dem Zusammenhang zwischen Sicherheit, den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord und der Ausbildung, einschließlich der Schulung im Bereich grenzüberschreitender Rettungs- und Notfallmaßnahmen im Einklang mit den internationalen Anforderungen, Rechnung getragen wird. Daher sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission eine aktive Rolle auf internationaler Ebene übernehmen, um so die sozialen Bedingungen der Seeleute auf den Schiffen zu überwachen und zu verbessern.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Richtlinie 2003/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe (ABl. L 123 vom 17.5.2003, S. 22).

⁽³⁾ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

(22) Zur Erleichterung der Umsetzung sollte die EMSA die Kommission und die Mitgliedstaaten gemäß den einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates unterstützen ⁽¹⁾.

(23) Die Richtlinie 2009/45/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Richtlinie 2009/45/EG

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

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) ‚Internationale Übereinkommen‘ die folgenden Übereinkommen einschließlich Protokollen und Änderungen, in ihrer jeweils geltenden Fassung:

i) das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen von 1974) und

ii) das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966;“

b) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) ‚Code für die Stabilität des unbeschädigten Schiffes‘ den in der EntschlieÙung A.749 (18) der IMO-Versammlung vom 4. November 1993 enthaltenen Code für die Stabilität unbeschädigter Schiffe aller unter IMO-Regelungen fallenden Schiffstypen oder den in der IMO-EntschlieÙung MSC.267 (85) vom 4. Dezember 2008 enthaltenen Internationalen Code für die Stabilität unbeschädigter Schiffe von 2008, in ihrer jeweils geltenden Fassung;“;

c) Buchstabe g Ziffer ii erhält folgende Fassung:

„ii) ihre Höchstgeschwindigkeit im Sinne von Absatz 1.4.30 des Codes von 1994 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und Absatz 1.4.38 des Codes von 2000 für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen weniger als 20 Knoten beträgt;“;

d) Buchstabe m erhält folgende Fassung:

„m) ‚Bughöhe‘ die Bughöhe, die in der Regel 39 des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 definiert ist;“;

e) Buchstabe q Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„q) ‚Seegebiet oder Seeweg‘ ein Seegebiet oder einen Seeweg, das bzw. der gemäß Artikel 4 festgelegt ist;“;

f) Buchstabe r erhält folgende Fassung:

„r) ‚Hafengebiet‘ ein Gebiet, das kein gemäß Artikel 4 bezeichnetes Seegebiet ist und von dem Mitgliedstaat festgelegt wird, dessen Hoheitsgewalt es unterliegt und das sich bis zu den äußeren festen Hafenanlagen erstreckt, die Teil des Hafens sind, oder bis zu den Grenzen, die durch die natürlichen landschaftlichen Gegebenheiten gebildet werden, durch die ein Mündungsgebiet oder ein ähnlich geschützter Bereich abgeschirmt wird;“;

g) Buchstabe s wird gestrichen;

h) Buchstabe u erhält folgende Fassung:

„u) ‚Hafenstaat‘ einen Mitgliedstaat, zu oder von dessen Hafen bzw. Häfen ein Schiff oder Fahrzeug, das die Flagge eines anderen als dieses Mitgliedstaats führt, eine Inlandfahrt durchführt;“;

i) Buchstabe v erhält folgende Fassung:

„v) ‚anerkannte Organisation‘ eine Organisation, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) anerkannt ist;

(*) 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. 11).“;

(1) Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1).

- j) Buchstabe y erhält folgende Fassung:
- „y) ‚Personen mit eingeschränkter Mobilität‘ alle Personen, die bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel besondere Schwierigkeiten haben, einschließlich älterer Menschen, Menschen mit Behinderung, Personen mit Behinderungen der Sinnesorgane und Rollstuhlfahrer, Schwangerer und Personen in Begleitung von kleinen Kindern;“;
- k) folgende Buchstaben werden angefügt:
- „z) ‚Segelschiff‘ ein Schiff, das durch Segel angetrieben wird, auch wenn es mit einem mechanischen Antrieb als Hilfsantrieb und für Notfälle ausgestattet ist;
- za) ‚gleichwertiger Werkstoff‘ Aluminiumlegierungen oder jeden anderen nicht brennbaren Werkstoff, der für sich allein oder aufgrund der vorhandenen Isolierung einen Gefügezusammenhang und eine Widerstandsfähigkeit aufweist, die denen von Stahl am Ende der jeweiligen Feuereinwirkung beim Normal-Brandversuch gleichwertig sind;
- zb) ‚Normal-Brandversuch‘ einen Versuch, bei dem Probekörper der entsprechenden Schotte oder Decks in einem Brandversuchsofen Temperaturen ausgesetzt werden, die ungefähr der genormten Zeit-Temperaturkurve gemäß dem Prüfverfahren des Internationalen Codes für die Anwendung von Brandprüfverfahren von 2010 entsprechen, der in der IMO-EntschlieÙung MSC.307 (88) vom 3. Dezember 2010, in der jeweils geltenden Fassung, enthalten ist;
- zc) ‚Traditionsschiff‘ alle Arten von vor 1965 entworfenen und hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen gebauten historischen Fahrgastschiffen und ihre Nachbildungen, einschließlich jener, mit denen traditionelle Fertigkeiten und Seemannschaft unterstützt und gefördert werden sollen, die insgesamt lebende Kulturdenkmale bilden und die nach traditionellen Grundsätzen der Seemannschaft und Technik betrieben werden;
- zd) ‚Sportboot oder Sportfahrzeug‘ ein nicht für den Handel eingesetztes Schiff, unabhängig von der Antriebsart;
- ze) ‚Tender‘ ein von einem Schiff mitgeführtes Boot für die Beförderung von mehr als zwölf Fahrgästen von einem stationären Fahrgastschiff zum Land und umgekehrt;
- zf) ‚Offshore-Serviceschiff‘ ein Schiff, das zur Beförderung und Unterbringung von gewerblichem Personal eingesetzt wird, das an Bord keine Tätigkeiten ausführt, die für die Belange des Schiffes wesentlich sind;
- zg) ‚Offshore-Servicefahrzeug‘ ein Fahrzeug, das zur Beförderung und Unterbringung von gewerblichem Personal eingesetzt wird, das an Bord keine Tätigkeiten ausführt, die für die Belange des Fahrzeugs wesentlich sind;
- zh) ‚Reparaturen, Umbauten und Änderungen größerer Art‘ eine der folgenden Maßnahmen:
- alle Maßnahmen, die zu wesentlichen Änderungen der Abmessungen eines Schiffes führen, beispielsweise Verlängerung durch Hinzufügung eines neuen Mittelschiffs;
 - alle Maßnahmen, die zu einer wesentlichen Änderung der Fahrgastkapazität führen, beispielsweise Umbau eines Fahrzeugdecks zu Fahrgasträumen;
 - alle Maßnahmen, die die Lebensdauer eines Schiffes wesentlich verlängern, beispielsweise Renovierung aller Fahrgasträume auf einem Deck;
 - jeder Umbau von Schiffen jeder Art zu einem Fahrgastschiff.“.

2. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

Geltungsbereich

(1) Diese Richtlinie gilt für folgende Arten von Fahrgastschiffen und -fahrzeugen, die in der Inlandfahrt eingesetzt sind, unabhängig von ihrer Flagge:

- a) neue und vorhandene Fahrgastschiffe ab einer Länge von 24 Metern;
- b) Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge.

Jeder Mitgliedstaat stellt in seiner Eigenschaft als Hafenstaat sicher, dass Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die die Flagge eines Nichtmitgliedstaats führen, die Anforderungen dieser Richtlinie in vollem Umfang erfüllen, bevor sie in diesem Mitgliedstaat in der Inlandfahrt eingesetzt werden können.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für

- a) Fahrgastschiffe folgender Art:
 - i) Kriegsschiffe oder Truppentransportschiffe,
 - ii) Segelschiffe,

- iii) Schiffe ohne Maschinenantrieb,
 - iv) Schiffe aus anderem Baumaterial als Stahl oder einem gleichwertigen Werkstoff, für die nicht die Normen für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (Entschließung MSC.36(63) oder MSC.97(73)) oder für Fahrzeuge mit dynamischem Auftrieb (Entschließung A.373 (X)) gelten,
 - v) Schiffe einfacher Bauart aus Holz,
 - vi) Traditionsschiffe,
 - vii) Sportboote,
 - viii) Schiffe, die ausschließlich in Hafengebieten eingesetzt sind,
 - ix) Offshore-Serviceschiffe oder
 - x) Tender;
- b) Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge folgender Art:
- i) Kriegs- oder Truppentransportfahrzeuge,
 - ii) Sportfahrzeuge,
 - iii) Fahrzeuge, die ausschließlich in Hafengebieten eingesetzt sind oder
 - iv) Offshore-Servicefahrzeuge.

(3) Mitgliedstaaten, die nicht über Seehäfen und auch nicht über in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallende Fahrgastschiffe oder -fahrzeuge, die ihre Flagge führen, verfügen, können von den Bestimmungen dieser Richtlinie abweichen, mit Ausnahme der Verpflichtung gemäß Unterabsatz 2.

Diejenigen Mitgliedstaaten, die diese Ausnahmeregelung in Anspruch nehmen möchten, teilen der Kommission bis zum 21. Dezember 2019 mit, ob die Voraussetzungen erfüllt sind, und unterrichten die Kommission anschließend jährlich über etwaige spätere Änderungen. Die betreffenden Mitgliedstaaten dürfen Fahrgastschiffen oder -fahrzeugen, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, nicht gestatten, ihre Flagge zu führen, solange sie diese Richtlinie nicht umgesetzt und durchgeführt haben.“

3. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

Kategorisierung von Seegebieten und Fahrgastschiffsklassen

(1) Seegebiete werden in folgende Kategorien eingeteilt:

| | |
|------------|---|
| „Gebiet A“ | bezeichnet ein Seegebiet außerhalb der Gebiete B, C und D; |
| „Gebiet B“ | bezeichnet ein Seegebiet, dessen geografische Koordinaten an keinem Punkt mehr als 20 Seemeilen von der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser entfernt sind, das jedoch außerhalb der Gebiete C und D liegt; |
| „Gebiet C“ | bezeichnet ein Seegebiet, dessen geografische Koordinaten an keinem Punkt mehr als fünf Seemeilen von der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser entfernt sind, das jedoch außerhalb des Seegebiets D liegt, sofern vorhanden. Zusätzlich gilt, dass die Wahrscheinlichkeit, eine 2,5 m überschreitende signifikante Wellenhöhe anzutreffen, unter 10 % liegt, gerechnet für einen Zeitraum von einem Jahr bei ganzjährigem Einsatz oder für einen bestimmten Zeitraum bei saisonalem Einsatz wie dem Sommerbetrieb; |
| „Gebiet D“ | bezeichnet ein Seegebiet, dessen geografische Koordinaten an keinem Punkt mehr als drei Seemeilen von der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser entfernt sind. Zusätzlich gilt, dass die Wahrscheinlichkeit, eine 1,5 m überschreitende signifikante Wellenhöhe anzutreffen, unter 10 % liegt, gerechnet für einen Zeitraum von einem Jahr bei ganzjährigem Einsatz oder für einen bestimmten Zeitraum bei saisonalem Einsatz wie dem Sommerbetrieb. |

- (2) Jeder Mitgliedstaat
- a) erstellt eine Liste der seiner Hoheitsgewalt unterstehenden Seegebiete und aktualisiert diese erforderlichenfalls,
 - b) bestimmt die innere Begrenzung des Seegebiets, das seiner Küstenlinie am nächsten gelegen ist,
 - c) veröffentlicht die Liste in einer öffentlichen Datenbank auf der Internetseite der zuständigen Seeschiff-fahrtsbehörde,
 - d) teilt der Kommission den Standort dieser Informationen mit und unterrichtet sie, wenn die Liste geändert wird.
- (3) Abweichend von der Pflicht, eine Liste der Seegebiete zu erstellen, kann Griechenland eine — erforderli-chenfalls zu aktualisierende — Liste der Seewege innerhalb Griechenlands erstellen, wobei es die entsprechenden Kriterien für Kategorien gemäß Absatz 1 anwendet.
- (4) Fahrgastschiffe werden je nach möglichem Einsatzseegebiet in folgende Klassen eingeteilt:

| | |
|------------|---|
| „Klasse A“ | Fahrgastschiffe, die auf Inlandfahrten in den Gebieten A, B, C und D eingesetzt werden. |
| „Klasse B“ | Fahrgastschiffe, die auf Inlandfahrten in den Gebieten B, C und D eingesetzt werden. |
| „Klasse C“ | Fahrgastschiffe, die auf Inlandfahrten in den Gebieten C und D eingesetzt werden. |
| „Klasse D“ | Fahrgastschiffe, die auf Inlandfahrten in den Gebieten D eingesetzt werden. |

(5) Für Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge gelten die in Kapitel 1 Abschnitte 1.4.10 und 1.4.11 des Codes für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge von 1994 oder in Kapitel 1 Abschnitte 1.4.12 und 1.4.13 des Codes für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge von 2000 festgelegten Kategorien.“

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Jeder Mitgliedstaat akzeptiert in seiner Eigenschaft als Hafenstaat Sicherheitszeugnisse für Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und Fahrerlaubnisscheine, die von einem anderen Mitgliedstaat für in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge ausgestellt wurden, sowie Sicherheitszeugnisse für Fahrgastschiffe nach Artikel 13, die von einem anderen Mitgliedstaat für in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe ausgestellt wurden.“;

- b) Absatz 3 wird gestrichen;

- c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Schiffsausrüstung, die die Anforderungen der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (*) erfüllt, gilt als mit den Anforderungen der vorliegenden Richtlinie konform.“

(*) Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146).“.

5. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- i) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Der Bau und die Instandhaltung des Schiffskörpers, der Haupt- und Hilfsmaschinen sowie der elektrischen und automatischen Anlagen müssen dem Standard entsprechen, den die Klassifikationsregeln einer anerkannten Organisation oder die von einer Verwaltung gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) angewandten gleichwertigen Regeln vorschreiben;

(*) Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47).“;

- ii) Buchstabe c wird gestrichen;

- b) In Absatz 2 Buchstabe b
- wird Ziffer ii gestrichen;
 - erhält Ziffer iii folgende Fassung:
 - „iii) unbeschadet der Ziffer i sind neue Fahrgastschiffe der Klasse D von der Anforderung einer Mindestbughöhe, wie sie im Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 festgelegt ist, befreit;“;
- c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- i) Die Buchstaben c und d erhalten folgende Fassung:
 - „c) vorhandene Fahrgastschiffe der Klassen C und D müssen die einschlägigen besonderen Anforderungen der vorliegenden Richtlinie sowie in allem, was nicht unter diese Anforderungen fällt, die Vorschriften der Verwaltung des Flaggenstaates erfüllen; diese Vorschriften müssen unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Einsatzbedingungen in den Seegebieten, in denen Schiffe dieser Klassen eingesetzt werden dürfen, einen Sicherheitsstandard gewährleisten, der dem der Kapitel II-1 und II-2 des Anhangs I entspricht; bevor vorhandene Fahrgastschiffe der Klassen C und D für regelmäßige Inlandfahrten in einem Hafenstaat eingesetzt werden können, holt die Verwaltung des Flaggenstaates zu diesen Vorschriften die Zustimmung des Hafenstaates ein;
 - d) ist ein Mitgliedstaat der Ansicht, dass Vorschriften, die die Verwaltung des Hafenstaates gemäß Buchstabe c des vorliegenden Absatzes auferlegt, unangemessen sind, so unterrichtet er unverzüglich die Kommission davon. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, mit denen sie entscheidet, ob diese Vorschriften angemessen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“;
 - ii) Die Buchstaben e und f werden gestrichen;
- d) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
- i) Buchstabe a dritter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:
 - „— sie genügen in vollem Umfang den Anforderungen des Codes für die Sicherheit von Fahrzeugen mit dynamischem Auftrieb (Code of Safety for Dynamically Supported Craft — DSC-Code), IMO-Entscheidung A.373 (10), in seiner jeweils geltenden Fassung;“;
 - ii) Buchstabe c erhält folgende Fassung:
 - „c) der Bau und die Instandhaltung von Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen und ihrer Ausrüstung müssen den Klassifikationsvorschriften einer anerkannten Organisation für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge oder gleichwertigen, von einer Verwaltung gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG verwendeten Vorschriften entsprechen.“;
- e) die folgenden Absätze werden angefügt:
- „(5) Reparaturen, Umbauten und Änderungen größerer Art an neuen und vorhandenen Schiffen und die damit zusammenhängenden Ausrüstungsarbeiten müssen den Vorschriften für neue Schiffe gemäß Absatz 2 Buchstabe a entsprechen; Umbauten an einem Schiff, die nur der größeren Überstehensfähigkeit dienen, werden nicht als Änderungen größerer Art betrachtet.
 - (6) Schiffe, die vor dem 20. Dezember 2017 aus einem gleichwertigen Werkstoff gebaut wurden, müssen die Anforderungen dieser Richtlinie bis zum 22. Dezember 2025 erfüllen.
 - (7) Abweichend von der vorliegenden Richtlinie kann ein Mitgliedstaat, der am 20. Dezember 2017 mehr als 60 aus Aluminiumlegierungen hergestellte Fahrgastschiffe unter seiner Flagge hat, folgende Fahrgastschiffe für die folgenden Zeiträume von den Bestimmungen dieser Richtlinie ausnehmen:
 - a) Fahrgastschiffen der Klassen B, C und D, die nach dem 20. Dezember 2017 aus Aluminiumlegierungen gebaut wurden, für einen Zeitraum von zehn Jahren nach diesem Datum; und
 - b) Fahrgastschiffen der Klassen B, C und D, die vor dem 20. Dezember 2017 aus Aluminiumlegierungen gebaut wurden, für einen Zeitraum von zwölf Jahren nach diesem Datum,sofern diese Schiffe ausschließlich zwischen Häfen dieses Mitgliedstaats verkehren.

Jeder Mitgliedstaat, der von dieser Ausnahmeregelung Gebrauch machen möchte, teilt der Kommission seine diesbezügliche Absicht spätestens bis zum 21. Dezember 2019 mit und unterrichtet die Kommission über den Inhalt. Sie setzen die Kommission auch über alle späteren Änderungen in Kenntnis. Die Kommission unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 9 Absatz 4.“

6. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Ro-Ro-Fahrgastschiffe der Klasse C, deren Kiel am oder nach dem 1. Oktober 2004 gelegt wurde oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befanden, und alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe der Klassen A und B müssen den Artikeln 6, 8 und 9 der Richtlinie 2003/25/EG entsprechen.“;

b) Absatz 2 wird gestrichen.

7. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 Unterabsatz 2 wird gestrichen;

b) Absatz 4 wird gestrichen.

8. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Ein Mitgliedstaat kann nach dem Verfahren des Absatzes 4 Regelungen erlassen, die für bestimmte besondere Anforderungen dieser Richtlinie einen gleichwertigen Ersatz gestatten, sofern dieser Ersatz mindestens ebenso wirksam ist wie diese Anforderungen.“;

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Macht ein Mitgliedstaat von den Rechten gemäß Absatz 1, 2 oder 3 Gebrauch, so gelten die Unterabsätze 2 bis 7 des vorliegenden Absatzes.

Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission über die geplanten Regelungen und fügt dieser Unterrichtung genügend Einzelheiten zur Bestätigung, dass der Sicherheitsstandard in ausreichender Weise aufrechterhalten bleibt, bei.

Erlässt die Kommission innerhalb von sechs Monaten nach der Unterrichtung Durchführungsrechtsakte, mit denen sie entscheidet, dass die geplanten Regelungen nicht gerechtfertigt sind, so ist der betreffende Mitgliedstaat gehalten, die geplanten Regelungen zu ändern oder nicht zu erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Die erlassenen Regelungen werden in den einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften niedergelegt und der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten mitgeteilt.

Diese Regelungen sind auf alle Fahrgastschiffe derselben Klasse bzw. Fahrzeuge anzuwenden, die unter den gleichen besonderen Bedingungen eingesetzt sind, und zwar ohne Diskriminierung aufgrund ihrer Flagge oder der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsorts ihres Reeders.

Die in Absatz 3 genannten Regelungen gelten nur so lange, wie das Schiff oder Fahrzeug unter den aufgeführten Bedingungen eingesetzt wird.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die in den Unterabsätzen 2 und 4 genannten Regelungen mittels einer von der Kommission für diesen Zweck eingerichteten und betriebenen Datenbank, zu der die Kommission und die Mitgliedstaaten Zugang erhalten. Die Kommission stellt die erlassenen Regelungen auf einer öffentlich zugänglichen Website bereit.“;

c) Absatz 5 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, mit denen sie entscheidet, ob die Entscheidung des Mitgliedstaats, die zeitweilige Stilllegung des Schiffs oder Fahrzeugs bzw. die zusätzlichen Maßnahmen vorzuschreiben, wegen einer ernsten Gefährdung von Leben, Sachgut oder Umwelt gerechtfertigt ist; und, wenn das nicht der Fall ist, mit denen sie entscheidet, dass der betreffende Mitgliedstaat zur Rücknahme der zeitweiligen Stilllegung bzw. der Maßnahmen verpflichtet ist. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

9. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) die speziellen Bezugnahmen auf die ‚internationalen Übereinkommen‘ und IMO-Entschlüsse gemäß Artikel 2 Buchstaben g, m, q und zb, Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a, Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b und Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b.“;

b) in Absatz 2

i) erhält Buchstabe b folgende Fassung:

„b) die technischen Vorschriften entsprechend den Änderungen internationaler Übereinkommen für Schiffe und Fahrzeuge der Klassen B, C und D im Lichte der Erfahrung anzupassen,“;

ii) werden die folgenden Buchstaben angefügt:

„c) die technischen Aspekte im Lichte der bei der Umsetzung gesammelten Erfahrungen zu vereinfachen und zu präzisieren,

d) die Bezugnahmen auf andere Rechtsakte der Union, die auf inländische Fahrgastschiffe anwendbar sind, zu aktualisieren.“;

c) die Absätze 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

„(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10a delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in den Absätzen 1 und 2 des vorliegenden Artikels genannten Änderungen an dieser Richtlinie vorzunehmen.

(4) Unter außergewöhnlichen Umständen, wenn dies durch eine angemessene Analyse der Kommission hinreichend begründet ist und um eine ernste und inakzeptable Bedrohung der Seeverkehrssicherheit, der Gesundheit, der Lebens- oder Arbeitsbedingungen an Bord oder der Meeresumwelt bzw. eine Unvereinbarkeit mit den Rechtsvorschriften der Union über den Seeverkehr zu vermeiden, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10a delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Richtlinie zu erlassen, um für die Zwecke dieser Richtlinie eine Änderung an den in Artikel 2 genannten internationalen Übereinkommen nicht anzuwenden.

Diese delegierten Rechtsakte 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 Zeitpunkt 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.“

10. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 10a

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10 Absätze 3 und 4 wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10 Absätze 3 und 4 wird der Kommission für einen Zeitraum von sieben Jahren ab dem 20. Dezember 2017 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von sieben Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 10 Absätze 3 und 4 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 10 Absätze 3 oder 4 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.“

11. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

(*) Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).“;

b) Absatz 3 wird gestrichen.

12. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Jedes Fahrgastschiff wird von der Verwaltung des Flaggenstaates den in den Buchstaben a, b und c festgelegten Besichtigungen unterzogen:

a) einer Erstbesichtigung vor Indienststellung des Schiffes,

b) einer regelmäßigen Besichtigung, die alle zwölf Monate durchgeführt wird, und

c) zusätzlichen Besichtigungen, wenn ein Anlass dafür besteht.“;

b) Absatz 2 wird gestrichen.

13. Artikel 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Alle neuen und vorhandenen Fahrgastschiffe, die die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen, erhalten ein Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe gemäß der Richtlinie. Das Zeugnis muss die in Anhang II festgelegte Form haben. Dieses Zeugnis wird von der Verwaltung des Flaggenstaates nach der Erstbesichtigung gemäß Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe a ausgestellt.“;

b) Absatz 3 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

„Vor Ausstellung des Fahrerlaubnisscheins für Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die in der Inlandfahrt in einem Hafenstaat eingesetzt werden, einigt sich die Verwaltung des Flaggenstaates mit dem Hafenstaat über eventuelle Fahrbedingungen im Zusammenhang mit dem Einsatz des Fahrzeugs in diesem Staat. Entsprechende Bedingungen werden von der Verwaltung des Flaggenstaates im Fahrerlaubnisschein angegeben.“;

c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen, gleichwertiger Ersatz und Befreiungen, die für Schiffe oder Fahrzeuge gemäß Artikel 9 Absätze 1, 2 und 3 gewährt werden, werden in dem Zeugnis des Schiffes bzw. des Fahrzeugs vermerkt.“

14. Artikel 14 wird gestrichen.

15. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16a

Bewertung

Die Kommission bewertet die Durchführung dieser Richtlinie und legt die Ergebnisse der Bewertung dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 22. Dezember 2026 vor.“

16. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Kapitel II-2 Teil A Absatz 13 Nummer 1 erhält Unterabsatz 1 folgende Fassung:

„Auf allen Schiffen müssen zur Unterrichtung der Schiffsoffiziere ständig Übersichtspläne offen ausgehängt sein; diese müssen deutlich für jedes Deck zeigen: die Kontrollstationen, die verschiedenen durch Trennflächen der Klasse ‚A‘ gebildeten Brandabschnitte, die durch Trennflächen der Klasse ‚B‘ gebildeten Abschnitte, dazu Einzelheiten über die Feuermelde- und Feueranzeigesysteme, die Berieselungsanlagen, die Feuerlöscheinrichtungen, die Zugänge zu den verschiedenen Abteilungen, Decks usw. sowie das Lüftungssystem einschließlich der Angaben über die Lage der Lüftungsschalter, die Lage der Brandklappen und die Kennziffern der für jeden Abschnitt vorgesehenen Lüfter. Abweichend davon können die vorerwähnten Angaben in einem Handbuch zusammengefasst werden, von dem ein Exemplar jedem Offizier ausgehändigt werden und ein Exemplar an einer jederzeit zugänglichen Stelle an Bord verfügbar sein muss. Pläne und Handbücher sind auf dem neuesten Stand zu halten; jede Veränderung ist baldmöglichst nachzutragen. Die Beschreibungen in diesen Plänen und Handbüchern müssen in der Amtssprache des Flaggenstaats abgefasst sein. Ist diese Sprache weder Englisch noch Französisch, so ist eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizufügen. Befindet sich das Schiff auf Inlandfahrt in einem anderen Mitgliedstaat, so ist eine Übersetzung in der Amtssprache dieses Hafenstaates beizufügen, wenn sie nicht Englisch oder Französisch ist.“;

b) Der einleitende Teil im ersten Absatz der Fußnote 1 zur Tabelle in Kapitel III Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Überlebensfahrzeuge können entweder Rettungsboote oder Rettungsflöße oder eine Kombination von beiden sein; hierfür gilt die Regel III/2.2. Soweit es durch den geschützten Charakter der Reisen und/oder die günstigen Witterungsverhältnisse im Fahrtgebiet gerechtfertigt ist, kann die Verwaltung des Flaggenstaates unter Berücksichtigung der Empfehlungen im IMO-Rundschreiben MSC/Circ.1046 folgende Ausrüstungen zulassen, sofern der Hafenmitgliedstaat dies nicht ablehnt.“

Artikel 2

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 21. Dezember 2019 die Vorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem 21. Dezember 2019 an.

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

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

Artikel 3

Inkrafttreten

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

Artikel 4

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 15. November 2017.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

A. TAJANI

Im Namen des Rates

Der Präsident

M. MAASIKAS
