



Brüssel, den 28. November 2023
(OR. en)

15950/23

**Interinstitutionelles Dossier:
2023/0164(COD)**

**TRANS 531
MAR 155
OMI 82
PECHE 539
IA 323
CODEC 2258**

BERICHT

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Rat
Nr. Vordok.:	13015/23
Nr. Komm.dok.:	10115/23
Betr.:	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/18/EG zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr – Allgemeine Ausrichtung

I. EINLEITUNG

1. Am 1. Juni 2023 hat die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat den oben genannten Vorschlag übermittelt.
2. Der Vorschlag 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 Rates¹.

¹ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114.

3. Die Richtlinie 2009/18/EG sieht ein System von Sicherheitsuntersuchungen vor, um 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.
4. Mit der Überarbeitung der Richtlinie werden die folgenden spezifischen Ziele verfolgt:
 - Verbesserung des Schutzes von Fischereifahrzeugen, ihrer Besatzung und der Umwelt. Kleinere Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 Metern fallen nicht in den derzeitigen Anwendungsbereich der Richtlinie, was bedeutet, dass Unfälle mit Todesopfern und Schiffsverlusten nicht systematisch und einheitlich untersucht werden;
 - Präzisierung der Begriffsbestimmungen und des Rechtstextes, damit die Unfalluntersuchungsstellen der Mitgliedstaaten alle zu untersuchenden Unfälle zeitnah und einheitlich untersuchen;
 - Verbesserung der Fähigkeit der Unfalluntersuchungsstellen, Unfalluntersuchungen zeitnah, sachkundig und unabhängig durchzuführen (und darüber Bericht zu erstatten), auch in Bezug auf erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe und Technologien;
 - Aktualisierung einer Reihe von Begriffsbestimmungen und Bezugnahmen auf einschlägige EU-Rechtsvorschriften und IMO-Regelungen, um Klarheit und Kohärenz zu gewährleisten.
5. Die Kommission nahm den Vorschlag im Rahmen ihres Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) und als unmittelbare Folgemaßnahme zu einer Ex-Post-Evaluierung¹ und einer Eignungsprüfung der Rechtsvorschriften über den Seeverkehr² an, die 2018 durchgeführt wurden.
6. Der Vorschlag beruht auf den Ergebnissen einer Folgenabschätzung³, die sich auf eine externe Begleitstudie stützte. Die Folgenabschätzung wurde in einer Gruppensitzung vorgestellt und eingehend geprüft, und sie gab den Delegationen keinen Anlass zu größeren Bedenken.

¹ Dok. 9131/18 + ADD 1.

² Dok. 9128/18 + ADD 1.

³ Dok. 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

7. Dem Vorschlag war eine Folgenabschätzung¹ beigefügt. Diese Folgenabschätzung wurde in einer Gruppensitzung vorgestellt und eingehend geprüft. Die Anmerkungen bezogen sich hauptsächlich auf die Kosten für die Zertifizierung von Qualitätsmanagementsystemen für Seeunfalluntersuchungsbehörden und die Art und Weise, wie diese Kosten berechnet wurden.

II. PRÜFUNG DURCH DIE ANDEREN ORGANE

8. Am 20. Juli 2023 hat der Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) des Europäischen Parlaments Frau Caroline Nagtegaal (Renew Europe, Niederlande) zur Berichterstatterin ernannt. Frau Nagtegaal legte ihren Berichtsentwurf am 18. September vor, und eine Abstimmung im TRAN-Ausschuss über diesen Vorschlag ist derzeit für den 7. Dezember geplant.
9. Am 20. September 2023 nahm der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss seine Stellungnahme zu dem Vorschlag an.² Am 23. Juni 2023 beschloss der Europäische Ausschuss der Regionen, keine Stellungnahme abzugeben.

III. STAND DER BERATUNGEN IM RAT

10. Die Gruppe „Seeverkehr“ hat den Vorschlag in mehreren Sitzungen erörtert, erstmals im Juni 2023. Alle Delegationen bekundeten ihre grundsätzliche Unterstützung für die Ziele des Kommissionsvorschlags im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr und den Schutz der Meeresumwelt.
11. Auf seiner Tagung vom 22. November hat der Ausschuss der Ständigen Vertreter seine Unterstützung für den jüngsten Kompromiss bestätigt und dem Rat empfohlen, auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie – Verkehr) am 4. Dezember 2023 eine allgemeine Ausrichtung festzulegen.

¹ Dok. 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

² Dok. 13372/23.

12. Um Unfalluntersuchungsstellen in die Lage zu versetzen, Unfalluntersuchungen in der gesamten Union auf ähnliche Weise durchzuführen (und darüber Bericht zu erstatten), wurde der Schwerpunkt der Arbeit darauf gelegt, die bestehenden Vorschriften klarer zu gestalten und besser mit den einschlägigen internationalen Regelungen in Einklang zu bringen. Es wurden mehrere Änderungen am Kommissionsvorschlag vorgenommen, die in erster Linie darauf abzielen, die Bestimmungen über die Unabhängigkeit der Unfalluntersuchungsstellen und die Vertraulichkeit ihrer Erkenntnisse zu stärken und unnötigen Verwaltungsaufwand zu verringern. Es gibt drei wesentliche inhaltliche Änderungen.
13. Erstens wurde der Wortlaut von Artikel 1 Absatz 2 überarbeitet, um klarzustellen, dass der Zweck der von Unfalluntersuchungsstellen durchgeführten Untersuchungen nicht darin besteht, die Haftung festzustellen oder Schuld zuzuweisen. Alle Mitgliedstaaten verfügen bereits über einen Rechtsrahmen hierfür. Stattdessen sollte sich die Arbeit der Unfalluntersuchungsstellen darauf konzentrieren, die Ursachen eines Seeunfalls oder Vorkommnisses auf See vollständig und ohne ungebührlichen Druck von außen aufzuklären, um aus Seeunfällen zu lernen und deren Wiederholung zu verhindern. Zudem wurden die Bestimmungen über die Vertraulichkeit der von Unfalluntersuchungsstellen im Rahmen von Untersuchungen erhobenen Informationen verschärft (Artikel 9), auch um Druck von außen zu vermeiden und den Zugang zu Daten zu erleichtern, die für die Ermittlung der Ursachen von Vorkommnissen auf See relevant sein könnten. Zugleich wurde Artikel 17a überarbeitet, um die Beteiligung der Kommission und der EMSA an der Schulung und operativen Unterstützung von Unfalluntersuchungsstellen hinsichtlich der Durchführung ihrer Untersuchungen besser zu regeln; eine solche Unterstützung sollte nur auf Ersuchen der Untersuchungsbehörden und nur dann geleistet werden, wenn kein Interessenkonflikt besteht.
14. Zweitens wurde Artikel 8 Absatz 7 dahin gehend geändert, dass jeder Mitgliedstaat selbst entscheiden kann, ob er ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) für die nationale Seeunfalluntersuchungsbehörde einführt oder nicht, um den unterschiedlichen Bedürfnissen und organisatorischen Strukturen auf nationaler Ebene Rechnung zu tragen und zugleich unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden. Mit dem gleichen Ziel der Verringerung des Verwaltungsaufwands sieht der Text nun die Möglichkeit für Unfalluntersuchungsstellen vor, „vereinfachte Berichte“ zu erstellen, wodurch die Arbeitsbelastung in Situationen verringert wird, in denen die Erstellung eines vollständigen Berichts keinen zusätzlichen Nutzen bringt.

15. Drittens wurde Artikel 20 umformuliert, um der Kommission die Befugnis zu übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Anhänge an die Entwicklung des internationalen Seerechts im Zusammenhang mit der Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr anzupassen und die Sammlung, Weitergabe und Bekanntmachung von Wissen zu erleichtern.
16. Schließlich würde die von der Kommission vorgeschlagene Umsetzungsfrist (ein Jahr nach Inkrafttreten der Änderungsrichtlinie) auf vier Jahre verlängert.
17. In diesem Stadium des Verfahrens erhält die Kommission einen Verfahrensvorbehalt zu allen Änderungen an ihrem Vorschlag aufrecht.

IV. FAZIT

18. In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen wird der Rat ersucht, auf der Grundlage des in der Anlage zu diesem Bericht wiedergegebenen Kompromisses eine allgemeine Ausrichtung 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 festzulegen.

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 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1286/2011 der Kommission

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

¹ ABl. C vom , S. .

² ABl. C vom , S. .

- (1) Die Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ legt die Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr fest und sieht ein System von Sicherheitsuntersuchungen vor. Seeunfälle, die unter die genannte Richtlinie fallen, müssen von in den Mitgliedstaaten eingerichteten unabhängigen Untersuchungsstellen untersucht werden. Ziel ist es, die Sicherheit im Seeverkehr zu erhöhen und die Meeresumwelt zu schützen, um aus der Vergangenheit zu lernen und künftige Unfälle und Vorkommnisse zu verhüten.
- (2) Seit dem Inkrafttreten der Richtlinie 2009/18/EG hat sich das internationale Regelungsumfeld geändert und die technologische Entwicklung ist vorangeschritten. Diese Änderungen und Entwicklungen sowie die im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2009/18/EG gewonnenen Erfahrungen sollten berücksichtigt werden.
- (3) In der Richtlinie 2009/18/EG wird auf eine Reihe von Rechtstexten der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO) Bezug genommen, die seit dem Inkrafttreten der Richtlinie aufgehoben, geändert oder überarbeitet wurden. Beispielsweise wird in jener Richtlinie auf den „IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See“ (IMO-EntschlieÙung A.849(20) vom 27. November 1997) Bezug genommen, der durch die EntschlieÙung MSC 255(84) „Code über internationale Normen und empfohlene Verfahrensweisen für die Sicherheitsuntersuchung eines Seeunfalls oder eines Vorkommnisses auf See (Unfalluntersuchungscode)“ vom 16. Mai 2008 in Verbindung mit der EntschlieÙung A.1075(28) „Richtlinien zur Unterstützung der Untersuchungsbeauftragten bei der Umsetzung des Unfalluntersuchungscode (EntschlieÙung MSC.255(84))“ aufgehoben wurde.
- (4) Mit dem IMO-Unfalluntersuchungscode wurden neue Begriffsbestimmungen eingeführt, etwa der Begriff „Seeunfalluntersuchungsbehörde“, während andere Begriffe wie „schwerer Unfall“ gestrichen wurden. Diese Änderungen sollten in der Richtlinie 2009/18/EG berücksichtigt werden.
- (5) In der Richtlinie 2009/18/EG wird auch auf das IMO-Rundschreiben MSC/MEPC 3 von 2008 Bezug genommen, das durch das Rundschreiben MSC/MEPC 3/4/rev.1 „Meldungen von Seeunfällen und Vorkommnissen auf See – überarbeitete abgestimmte Meldeverfahren“ vom 18. November 2014 ersetzt wurde.

¹ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114.

- (6) Die am 4. Dezember 2013 angenommenen IMO-Richtlinien zur Unterstützung der Untersuchungsbeauftragten bei der Umsetzung des Unfalluntersuchungscodes (A.1075(28)) enthalten praktische Empfehlungen für die systematische Untersuchung von Seeunfällen und Vorkommnissen auf See und ermöglichen die Entwicklung einer wirksamen Analyse sowie präventiver Maßnahmen. Diese Richtlinien sollten in der Richtlinie 2009/18/EG berücksichtigt werden.
- (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, wobei unter anderem die verfügbaren Beweismittel sowie das Potenzial der Ergebnisse der Sicherheitsuntersuchung im Hinblick auf die Verhütung künftiger Unfälle und Vorkommnisse zu berücksichtigen sind.
- (7a) Diese Richtlinie sollte die Mitgliedstaaten nicht daran hindern, nationale Vorschriften zur Untersuchung von Seeunfällen oder Vorkommnissen auf See zu erlassen, an denen ein Schiffstyp beteiligt ist, der höchstens zwölf Fahrgäste befördert oder anderen gewerblichen Zwecken dient.
- (8) Einige Begriffsbestimmungen der Richtlinie 2009/18/EG sind nicht eindeutig. Der Begriff „Länge eines Fischereifahrzeugs“ sollte präzisiert werden, insbesondere im Hinblick auf jene Fälle, in denen das Vorgehen und die Pflichten der Seeunfalluntersuchungsbehörden je nach Länge des Fischereifahrzeugs unterschiedlich sind.
- (9) Der IMO-Unfalluntersuchungscode betrifft ein Ereignis oder eine Ereigniskette, das bzw. die „in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes“ eingetreten ist. Dieses Konzept wird unterschiedlich ausgelegt und sollte geklärt werden. Die Unterschiede bei der Auslegung wirken sich auf die Tätigkeit der Seeunfalluntersuchungsbehörden aus, insbesondere in Bezug auf Unfälle in Häfen, die Möglichkeiten für gemeinsame Untersuchungen sowie die Erhebung von Unfall- und Untersuchungsdaten.

- (10) Der IMO-Unfalluntersuchungscode sieht vor, dass bei einem sehr schweren Seeunfall eine Sicherheitsuntersuchung durchzuführen ist. Es gibt jedoch keine Anweisung dafür, in welchem Zeitraum nach dem Unfall ein Todesfall eingetreten sein muss, damit der Seeunfall aufgrund des Todesfalls als sehr schwerer Seeunfall anzusehen ist, der eine Untersuchung erfordert. Daher sollte die Richtlinie 2009/18/EG eine entsprechende Anweisung enthalten.
- (11) In Bezug auf das verfügbare Personal und die operativen Ressourcen der Seeunfalluntersuchungsbehörden bestehen deutliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten, was dazu führt, dass die Berichterstattung über Seeunfälle und deren Untersuchung ineffektiv und uneinheitlich erfolgen. Daher sollte die Kommission in Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (European Maritime Safety Agency, EMSA) spezialisierte analytische Unterstützung für einzelne Untersuchungen (Kompetenzen) sowie Analysewerkzeuge und -ausrüstung (Hardware) bereitstellen.
- (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 könnten. 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.
- (12a) Die Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungen muss unter allen Umständen gewährleistet sein, und alle an diesen Untersuchungen Beteiligten, einschließlich Unternehmen, Einrichtungen oder Agenturen, ob öffentlich oder privat, sollten frei von jeglichen Interessenkonflikten sein.

- (14) Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Richtlinie in Bezug auf die ihren Anwendungsbereich betreffenden IMO-Texte zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ ausgeübt werden.
- (14a) Zur Anpassung der Anhänge an die Weiterentwicklung des internationalen Seerechts in Bezug auf die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Erleichterung der Sammlung, Weitergabe und Bekanntmachung von Wissen sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte im Hinblick auf Artikel 14 Absatz 4 und Artikel 17 Absatz 5 dieser Richtlinie zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung* festgelegt wurden. Insbesondere sollte der durch diese Richtlinie geschaffene Rahmen für die ständige Zusammenarbeit in diese Konsultationen einbezogen werden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (15) Unter Berücksichtigung des vollständigen Zyklus der Besuche der EMSA in den Mitgliedstaaten zur Überwachung der Umsetzung dieser Richtlinie sollte die Kommission die Umsetzung dieser Richtlinie spätestens *[zehn Jahre nach ihrem Inkrafttreten gemäß Artikel 23]* evaluieren und dem Europäischen Parlament und dem Rat darüber Bericht erstatten. Die Mitgliedstaaten sollten mit der Kommission zusammenarbeiten, um alle für die Evaluierung erforderlichen Informationen zusammenzutragen.

¹ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- (16) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Festlegung von Vorschriften für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr zur Verbesserung der Seeverkehrssicherheit und zum Schutz der Meeresumwelt, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (17) Die Richtlinie 2009/18/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Richtlinie 2009/18/EG

Die Richtlinie 2009/18/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Untersuchungen gemäß dieser Richtlinie dienen nicht der Ermittlung der Haftung oder der Schuldzuweisung, sodass aus den Ergebnissen dieser Untersuchungen keine Schuld oder Haftung abgeleitet werden kann. Die Mitgliedstaaten müssen gewährleisten, dass die Seeunfalluntersuchungsbehörden (im Folgenden ‚Untersuchungsbehörden‘) nicht daran gehindert oder darin eingeschränkt werden, vollständig über die Ursachen eines Seeunfalls oder Vorkommnisses auf See Bericht zu erstatten.“

2. Artikel 2 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) *(gestrichen)*

b) Buchstabe d wird gestrichen.

3. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- „1. ‚IMO-Unfalluntersuchungscode‘ bezeichnet den Code über internationale Normen und empfohlene Verfahrensweisen für die Sicherheitsuntersuchung eines Seeunfalls oder eines Vorkommnisses auf See in der Anlage zu der EntschlieÙung MSC.255(84) des Schiffssicherheitsausschusses der IMO in der jeweils geltenden Fassung.

2. ‚IMO-Richtlinien zur Unterstützung der Untersuchungsbeauftragten bei der Umsetzung des Unfalluntersuchungscode‘ bezeichnen die in der IMO-Versammlung am 4. Dezember 2013 mit der EntschlieÙung A.1075(28) angenommenen Richtlinien in der jeweils geltenden Fassung.

3. Die nachstehenden Begriffe sind gemäß den Begriffsbestimmungen des IMO-Unfalluntersuchungscode zu verstehen:
 - a) ‚Seeunfall‘,
 - b) ‚sehr schwerer Seeunfall‘,
 - c) ‚Vorkommnis auf See‘,
 - d) ‚Sicherheitsuntersuchung‘,
 - e) ‚Seeunfalluntersuchungsbehörde‘,
 - f) ‚die Untersuchung durchführender Staat‘,
 - g) ‚Staat mit begründetem Interesse‘,
 - h) ‚schwere Verletzung‘.

4. Die ‚IMO-Leitlinien über die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Seeunfall‘ bezeichnen die Leitlinien in der Anlage zu der Entschließung LEG.3(91) des IMO-Rechtsausschusses vom 27. April 2006, wie sie vom Verwaltungsrat der Internationalen Arbeitsorganisation auf dessen 296. Tagung vom 12.-16. Juni 2006 gebilligt wurden.
5. Die Begriffe ‚Ro-Ro-Fahrgastschiff‘ und ‚Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug‘ sind gemäß den Begriffsbestimmungen in Artikel 2 der Richtlinie (EU) 2017/2110¹ zu verstehen.
6. Die Begriffe ‚Schiffsdatenschreiber‘ (voyage data recorder, VDR) und ‚vereinfachter Schiffsdatenschreiber‘ (simplified voyage data recorder, S-VDR) sind gemäß der Begriffsbestimmung in den Entschließungen MSC.333(90) und MSC.163(78) des Schiffssicherheitsausschusses der IMO in der jeweils geltenden Fassung zu verstehen, die durch die für das entsprechende Datum des Einbaus an Bord geltenden IMO-Leistungsnormen ergänzt werden, unbeschadet der Rechtsvorschriften der Union.
7. ‚Sicherheitsempfehlung‘ bezeichnet jeden Vorschlag, auch im Bereich der Registrierung und der Kontrolle,
 - a) der Untersuchungsbehörde des die Untersuchung durchführenden oder für die Untersuchung federführenden Staates auf der Grundlage von Informationen, die sich aus dieser Untersuchung ergeben, oder gegebenenfalls
 - b) der Kommission auf der Grundlage einer abstrakten Datenanalyse und der Ergebnisse der durchgeführten Sicherheitsuntersuchungen.
8. Der Begriff ‚Länge eines Fischereifahrzeugs‘ ist gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 der Verordnung (EU) 2017/1130¹ zu verstehen.

¹ Richtlinie (EU) 2017/2110 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 über ein System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates (ABl. L 315 vom 30.11.2017, S. 61).

9. ‚Tödliche Verletzung‘ bezeichnet eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die innerhalb von 15 Tagen nach dem Unfall deren Tod zur Folge hat, sofern die entsprechenden Informationen verfügbar sind.“

4. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) unabhängig von strafrechtlichen oder sonstigen gleichzeitig stattfindenden Untersuchungen durchgeführt werden, mit denen die Haftung ermittelt oder Schuld zugewiesen werden soll, wobei die Untersuchungsbehörden über die Ergebnisse einer Sicherheitsuntersuchung ohne jegliche Einflussnahme oder Einmischung seitens Personen, Organisationen oder Parteien, die gegebenenfalls vom Ausgang der Untersuchung betroffen sind, berichten können;“

b) Absatz 2 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

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

5. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

Verpflichtung zur Durchführung einer Untersuchung

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

- a) ein Schiff beteiligt ist, das unter seiner Flagge fährt, unabhängig vom Ort des Unfalls, oder
- b) sich der Unfall in seinem Küstenmeer oder in seinen inneren Gewässern im Sinne des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen ereignet hat, unabhängig von der Flagge, unter der das am Unfall beteiligte Schiff fährt bzw. die am Unfall beteiligten Schiffe fahren, oder

¹ Verordnung (EU) 2017/1130 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Juni 2017 zur Definition der Angaben für Fischereifahrzeuge (ABl. L 169 vom 30.6.2017, S. 1).

c) ein begründetes Interesse dieses Mitgliedstaats gegeben ist, unabhängig vom Ort des Unfalls oder von der Flagge, unter der das am Unfall beteiligte Schiff fährt bzw. die am Unfall beteiligten Schiffe fahren.

(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.

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.

(3) Für die in Absatz 2 genannten Entscheidungen berücksichtigt die Untersuchungsbehörde die verfügbaren Beweismittel sowie das Potenzial der Ergebnisse der Sicherheitsuntersuchung im Hinblick auf die Verhütung künftiger Unfälle und Vorkommnisse. Bei anderen Seeunfällen oder Vorkommnissen auf See entscheidet die Untersuchungsbehörde, ob eine Sicherheitsuntersuchung durchzuführen ist oder nicht.

(4) Umfang und konkrete Vorkehrungen für die Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen werden von der Untersuchungsbehörde des für die Untersuchung federführenden Mitgliedstaats in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden der anderen Staaten mit begründetem Interesse in der Weise, die ihrer Ansicht nach dem Erreichen des Ziels der Richtlinie am förderlichsten ist, und im Hinblick auf die Verhütung künftiger Unfälle und Vorkommnisse festgelegt.

(5) Bei Sicherheitsuntersuchungen befolgt die Untersuchungsbehörde die IMO-Richtlinien zur Unterstützung der Untersuchungsbeauftragten bei der Umsetzung des Unfalluntersuchungscodes. Die Untersuchungsbeauftragten können von den Richtlinien abweichen, sofern dies nach ihrem fachlichen Urteil zum Erreichen der Untersuchungsziele erforderlich ist. Die Kommission kann unter Berücksichtigung relevanter Erkenntnisse aus Sicherheitsuntersuchungen und nach Anhörung der Untersuchungsbehörden im Zusammenhang mit dem in Artikel 10 festgelegten Rahmen für die ständige Zusammenarbeit Empfehlungen für die Umsetzung dieser Richtlinien annehmen.

(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, berücksichtigen die Mitgliedstaaten gemäß ihrem nationalen Recht insbesondere, inwieweit die Bauten des Schiffes, die Ausrüstung, die Verfahren, die Besatzung oder das Schiffsmanagement in die ausgeübte Tätigkeit einbezogen bzw. für diese relevant waren.

(7) Eine Sicherheitsuntersuchung wird unmittelbar, spätestens aber zwei Monate nach dem betreffenden Seeunfall oder dem betreffenden Vorkommnis auf See eingeleitet.

(8) Stellt sich im Verlauf einer Sicherheitsuntersuchung heraus, dass eine Straftat gemäß den Artikeln 3, 3bis, 3ter oder 3quater des Übereinkommens von 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt in der jeweils geltenden Fassung begangen wurde, so unterrichtet die Untersuchungsbehörde unter Berücksichtigung des nationalen Rechts unverzüglich die für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr zuständigen Behörden des Mitgliedstaats oder der Mitgliedstaaten und jedes betroffenen Drittlands.“

6. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

Meldepflicht

Die Mitgliedstaaten schreiben in ihren Rechtsvorschriften vor, dass ihre jeweilige Untersuchungsbehörde von den zuständigen Behörden und/oder den beteiligten Parteien unverzüglich über alle Unfälle und Vorkommnisse zu unterrichten ist, die unter diese Richtlinie fallen.“

7. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

„Die gleichzeitige Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen zu demselben Seeunfall oder Vorkommnis auf See sollte strikt auf Ausnahmefälle beschränkt sein. In solchen Fällen benachrichtigen die Mitgliedstaaten die Kommission unter Angabe der Gründe für die Durchführung solcher gleichzeitiger Sicherheitsuntersuchungen. Mitgliedstaaten, die gleichzeitige Sicherheitsuntersuchungen durchführen, arbeiten zusammen. 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.“

b) Folgender Absatz 1a wird eingefügt:

„(1a) Mitgliedstaaten mit begründetem Interesse unterstützen den bzw. die die Untersuchung durchführenden Mitgliedstaat(en) so weit wie praktisch möglich bei der Durchführung der Sicherheitsuntersuchung, indem sie für die Sicherheitsuntersuchung relevante Informationen zugänglich machen. Der oder die Untersuchungsbeauftragten, der bzw. die eine Sicherheitsuntersuchung durchführt bzw. durchführen, kann bzw. können auch Zugang zu Informationen erhalten, die sich im Besitz von staatlichen Schiffsbesichtigungsdiensten, der Küstenwache, Schiffsverkehrsdiensten, Lotsendiensten und sonstigem Seeverkehrspersonal des Staates mit begründetem Interesse befinden, und zwar gemäß seinem nationalen Recht.“

c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„4. Ist ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug an einem Seeunfall oder Vorkommnis auf See beteiligt, so leitet der Mitgliedstaat, in dessen Küstenmeer oder inneren Gewässern im Sinne des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen der Unfall bzw. das Vorkommnis eingetreten ist – bzw. bei in anderen Gewässern eingetretenen Unfällen oder Vorkommnissen der letzte Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgewässern das Ro-Ro-Fahrgastschiff verkehrt ist – die Sicherheitsuntersuchung ein. Dieser Staat ist für die Sicherheitsuntersuchung und die Koordinierung mit anderen Staaten mit begründetem Interesse zuständig, bis eine Einigung darüber zustande gekommen ist, welcher von ihnen der für die Untersuchungen federführende Mitgliedstaat sein soll.“

8. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Seeunfalluntersuchungsbehörden

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

Über notwendige Spezialkenntnisse verfügende Untersuchungsbeauftragte dürfen in geeigneter Form zur vorübergehenden Mitwirkung an einer Sicherheitsuntersuchung berufen werden und Beratungsdienste dürfen hinzugezogen werden, um fachlichen Rat zu beliebigen Aspekten einer Sicherheitsuntersuchung zu erteilen.

Damit die Seeunfalluntersuchungsbehörde die Sicherheitsuntersuchungen unvoreingenommen durchführen kann, muss sie organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen unabhängig von allen Parteien sein, deren Interessen mit der ihr übertragenen Aufgabe in Konflikt stehen könnten.

Binnenstaaten, die weder Schiffe noch andere Wasserfahrzeuge unter ihrer Flagge haben, welche in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, benennen eine unabhängige Zentralstelle für die Mitwirkung an einer Sicherheitsuntersuchung nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c.

(2) Die Seeunfalluntersuchungsbehörde gewährleistet, dass die einzelnen Untersuchungsbeauftragten über Kenntnisse und praktische Erfahrungen in jenen Bereichen verfügen, die zu ihren üblichen Untersuchungsaufgaben gehören. Zudem stellt die Seeunfalluntersuchungsbehörde sicher, dass sie erforderlichenfalls auf geeignetes Spezialwissen zugreifen kann.

(3) Die der Seeunfalluntersuchungsbehörde 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.

(4) Die Mitgliedstaaten gewährleisten im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung, dass die Untersuchungsbeauftragten ihrer jeweiligen Seeunfalluntersuchungsbehörde bzw. einer anderen Seeunfalluntersuchungsbehörde, 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:

- a) Zugang zu allen relevanten Gebieten bzw. Unfallorten sowie zu allen Schiffen, Wracks und Bauten, einschließlich Ladung, Ausrüstung und Trümmern;
- b) sofortige Spurenaufnahme und überwachte Suche nach sowie Entnahme von Wrackteilen, Trümmern und sonstigen Bauteilen oder Stoffen zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken;
- c) Anforderung der Untersuchung bzw. Analyse der unter Buchstabe b genannten Gegenstände und freier Zugang zu den Ergebnissen solcher Untersuchungen bzw. Analysen;
- d) freier Zugang zu allen sachdienlichen Informationen und Aufzeichnungen, einschließlich VDR- oder S-VDR-Daten, die sich auf ein Schiff, einen Schiffsverkehrsdienst, eine Fahrt, eine Ladung, eine Mannschaft oder eine sonstige Person, einen Gegenstand, einen Zustand oder einen Umstand beziehen, sowie Möglichkeit der Vervielfältigung und Nutzung solcher Daten;
- e) freier Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen der Körper von Opfern und zu Tests, die mit Proben aus Körpern von Opfern durchgeführt wurden;
- f) Anforderung von und freier Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen der am Betrieb eines Schiffes beteiligten Personen oder anderer relevanter Personen oder zu Tests an den ihnen entnommenen Proben;

- g) Befragung von Zeugen in Abwesenheit von Personen, deren Interessen als der Sicherheitsuntersuchung abträglich gelten könnten;
 - h) Erhalt von Aufzeichnungen von Schiffsbesichtigungen und sachdienlichen Informationen im Besitz des Flaggenstaates, der Schiffseigner, der Klassifikationsgesellschaften oder anderer relevanter Beteiligter, sofern diese oder ihre Vertreter in dem jeweiligen Mitgliedstaat ansässig sind;
 - i) Ersuchen um den Beistand der zuständigen Behörden der jeweiligen Staaten, einschließlich der Besichtigungsdienste des Flaggenstaats und des Hafenstaats, der Küstenwache, der Schiffsverkehrsdienste, der Such- und Rettungsdienste, der Lotsendienste und des sonstigen Hafen- oder Seeverkehrspersonals.
- (5) Die Seeunfalluntersuchungsbehörde wird in die Lage versetzt, bei der Benachrichtigung über einen Unfall, gleichgültig zu welchem Zeitpunkt, unverzüglich zu reagieren, und muss über ausreichende Ressourcen für eine unabhängige Erfüllung ihrer Aufgabe verfügen. Ihre Seeunfalluntersuchungsbeauftragten erhalten den für die Gewährleistung ihrer Unabhängigkeit erforderlichen Status.
- (6) Die Seeunfalluntersuchungsbehörde kann gleichzeitig mit den Aufgaben im Rahmen dieser Richtlinie auch die Untersuchung von anderen Vorkommnissen als Seeunfällen übernehmen, soweit diese Untersuchungen ihre Unabhängigkeit nicht infrage stellen.
- (7) Jeder Mitgliedstaat kann ein Qualitätsmanagementsystem für seine Seeunfalluntersuchungsbehörde entwickeln, einführen und pflegen.“

9. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

Vertraulichkeit

- (1) Unbeschadet der Verordnung (EU) 2016/679 gewährleisten die Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer Rechtsordnung, dass die folgenden Informationen nicht für andere Zwecke als die Sicherheitsuntersuchung zur Verfügung gestellt werden, es sei denn, die zuständige Behörde in dem betreffenden Mitgliedstaat stellt fest, dass ein überwiegendes öffentliches Interesse an ihrer Offenlegung besteht, einschließlich der Fälle, in denen der Schluss gezogen wird, dass der Nutzen der Offenlegung die nachteiligen inländischen und internationalen Auswirkungen überwiegt, die eine solche Maßnahme auf die betreffende oder eine künftige Sicherheitsuntersuchung haben kann:
- a) alle Aussagen von Personen, die von der Seeunfalluntersuchungsbehörde im Zuge der Sicherheitsuntersuchung eingeholt wurden;
 - b) Informationen, die die Identität von Personen preisgeben, die im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung ausgesagt haben;
 - c) Informationen, die von der Seeunfalluntersuchungsbehörde erhoben wurden und die besonders sensibel und personenbezogen sind, einschließlich Informationen über die Gesundheit von Einzelpersonen;
 - d) Material, das im Laufe der Sicherheitsuntersuchung nachträglich angefertigt wurde, wie etwa Notizen, Entwürfe, Stellungnahmen der Seeunfalluntersuchungsbeauftragten und Stellungnahmen im Rahmen der Analyse von Informationen;
 - e) Informationen und Beweismittel, die von Seeunfalluntersuchungsbeauftragten aus anderen Mitgliedstaaten oder Drittländern gemäß internationalen Richtlinien und Empfehlungen bereitgestellt wurden, sofern dies von ihrer Seeunfalluntersuchungsbehörde beantragt wurde;
 - f) Entwürfe von Zwischen-, Kurz- oder Abschlussberichten;

g) die gesamte Kommunikation zwischen Personen, die am Betrieb des Schiffes beteiligt waren;

h) schriftliche oder elektronische Aufzeichnungen und Abschriften der Aufzeichnungen des Schiffsverkehrsdienstes, einschließlich ihrer für interne Zwecke erstellten Berichte und Ergebnisse.

(2) Aufzeichnungen von Schiffsdatenschreibern und vereinfachten Schiffsdatenschreibern aus einer Sicherheitsuntersuchung dürfen nicht für andere Zwecke als diejenigen der Sicherheitsuntersuchung oder der Schiffssicherheit zur Verfügung gestellt oder verwendet werden, es sei denn, diese Informationen werden anonymisiert oder im Rahmen sicherer Verfahren offengelegt.

(3) Für die in Absatz 1 genannten Zwecke dürfen nur unbedingt erforderliche Daten offengelegt werden.

(4) Die Mitgliedstaaten können entscheiden, die Fälle, in denen eine derartige Offenlegungsentscheidung getroffen werden kann, zu begrenzen, wobei das Unionsrecht zu achten ist.“

10. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten errichten in engem Einvernehmen mit der Kommission einen Rahmen für die ständige Zusammenarbeit, damit ihre jeweiligen Seeunfalluntersuchungsbehörden in dem Maße zusammenarbeiten können, wie es für das Erreichen der Ziele dieser Richtlinie erforderlich ist.“

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

a) Der einleitende Absatz und Buchstabe a erhalten folgende Fassung:

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

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

b) Die Buchstaben h und i erhalten folgende Fassung:

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

i) Bereitstellung aller sachdienlichen Informationen an die Seeunfalluntersuchungsbehörden, die die Sicherheitsuntersuchungen durchführen.“

10a. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Mitwirkung eines Mitgliedstaats an einer Sicherheitsuntersuchung, die von einem Drittland mit begründetem Interesse durchgeführt wird, erfolgt unbeschadet der Pflichten bezüglich der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen und der Berichterstattung darüber im Rahmen dieser Richtlinie. Ist ein Drittland mit begründetem Interesse federführend bei einer Sicherheitsuntersuchung, an der ein oder mehrere Mitgliedstaaten beteiligt sind, so können die Mitgliedstaaten beschließen, keine gleichzeitig stattfindenden Sicherheitsuntersuchungen durchzuführen, sofern die von dem Drittland geleitete Sicherheitsuntersuchung gemäß dem IMO-Code für die Untersuchung von Seeunfällen und Vorkommnissen auf See durchgeführt wird. In solchen Fällen finden die Bestimmungen des Artikels 14 keine Anwendung auf die Seeunfalluntersuchungsbehörden der Mitgliedstaaten.“

10b. Artikel 13 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

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

11. Artikel 14 erhält folgende Fassung:

„Artikel 14

Untersuchungsberichte

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

Seeunfalluntersuchungsbehörden können beschließen, dass eine Sicherheitsuntersuchung in einen Kurzbericht mündet, der veröffentlicht wird, falls

- a) die Sicherheitsuntersuchung keinen sehr schweren Seeunfall betrifft oder
- b) der Seeunfall und seine Ergebnisse kein Potenzial im Hinblick auf die Verhütung künftiger Unfälle und Vorkommnisse haben.

(2) Die Seeunfalluntersuchungsbehörden ergreifen die notwendigen Maßnahmen, um den in Absatz 1 genannten Untersuchungsbericht, einschließlich dessen Schlussfolgerungen und jeglicher Empfehlungen, innerhalb von zwölf Monaten ab dem Datum des Unfalls der Öffentlichkeit und insbesondere dem Seeverkehrssektor zugänglich zu machen. Ist es im Falle eines sehr schweren Unfalls nicht möglich, den Abschlussuntersuchungsbericht in dieser Zeit zu verfassen, so wird innerhalb von zwölf Monaten nach dem Tag des Unfalls ein Zwischenuntersuchungsbericht veröffentlicht.

(3) Die Seeunfalluntersuchungsbehörde des für die Untersuchung federführenden Mitgliedstaats übermittelt der Kommission eine Ausfertigung des Abschlussberichts oder des Zwischenberichts. Die Seeunfalluntersuchungsbehörde berücksichtigt mögliche technische Anmerkungen der Kommission zu den Abschlussberichten, die den Inhalt der Ergebnisse nicht beeinflussen, im Hinblick auf die Verbesserung der Qualität des Untersuchungsberichts so, wie es am ehesten zur Erreichung des Ziels dieser Richtlinie beiträgt.

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 20 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Teile zu ändern oder zu ergänzen, die sich auf die Fakten, die Darstellung des Unfallhergangs und die Analyse in Anhang I beziehen.“

12. Artikel 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die von den Seeunfalluntersuchungsbehörden abgegebenen Sicherheitsempfehlungen von den Adressaten gebührend berücksichtigt und unter Einhaltung des Unions- und Völkerrechts gegebenenfalls angemessen weiterverfolgt werden.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Gegebenenfalls gibt eine Seeunfalluntersuchungsbehörde oder die Kommission Sicherheitsempfehlungen auf der Grundlage einer abstrakten Datenanalyse und der Gesamtergebnisse der durchgeführten Sicherheitsuntersuchungen ab.“

13. Artikel 16 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Unbeschadet ihres Rechts auf Veröffentlichung einer Frühwarnung unterrichtet die Seeunfalluntersuchungsbehörde eines Mitgliedstaats zu jedem Zeitpunkt einer Sicherheitsuntersuchung die Kommission unverzüglich über die Notwendigkeit einer Frühwarnung, falls sie zu der Ansicht gelangt, dass auf Unionsebene dringend gehandelt werden muss, um der Gefahr neuer Unfälle vorzubeugen.“

14. Artikel 17 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz wird eingefügt:

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

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

c) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(5) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 20 delegierte Rechtsakte zur Änderung oder Ergänzung des Anhangs II in Bezug auf die darin bereitzustellenden Informationen zu erlassen, um den von der IMO vorgenommenen Änderungen des IMO-Codes für die Untersuchung von Unfällen oder der entsprechenden IMO-Richtlinien Rechnung zu tragen.“

15. Folgender neuer Artikel wird eingefügt:

„Artikel 17a

Schulungen und operative Unterstützung

- (1) Auf spezifischen Antrag der Seeunfalluntersuchungsbehörden der Mitgliedstaaten fördert die Kommission den Aufbau von Kapazitäten in den Seeunfalluntersuchungsbehörden 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.
- (2) Auf Antrag der Seeunfalluntersuchungsbehörden 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 können spezialisierte Analysewerkzeuge und -ausrüstung sowie spezifische Fachkenntnisse bereitgestellt werden, die von den Seeunfalluntersuchungsbehörden üblicherweise nicht benötigt werden, sofern ihre Unabhängigkeit gewährleistet ist.“

16. Artikel 19 erhält folgende Fassung:

„Artikel 19

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von dem durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates errichteten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.“

17. Artikel 20 erhält folgende Fassung:

„Artikel 20

Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 14 Absatz 4 und Artikel 17 Absatz 5 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [*Datum des Inkrafttretens des Basisrechtsakts*] übertragen.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 14 Absatz 4 und Artikel 17 Absatz 5 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in 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 14 Absatz 4 und Artikel 17 Absatz 5 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist 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.“

18. Artikel 23 erhält folgende Fassung:

„Artikel 23

Überprüfung der Umsetzung

Die Kommission legt bis zum *[OP: bitte Datum einfügen – zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie]* dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Umsetzung und Einhaltung dieser Richtlinie vor.“

19. In Artikel 24 wird folgender Absatz angefügt:

„(3) Die Verordnung (EU) Nr. 1286/2011 der Kommission wird mit Wirkung vom Ablauf der Umsetzungsfrist dieser Richtlinie im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie ... [Bezugnahme auf die Änderungsrichtlinie einfügen] aufgehoben.“

Artikel 2

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

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

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

Artikel 3

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 Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments *Im Namen des Rates*
Der Präsident / Die Präsidentin *Der Präsident / Die Präsidentin*
