

**RICHTLINIE 2009/18/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom 23. April 2009**

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

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(2)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 3. Februar 2009 gebilligten Entwurfs <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Seeverkehr in Europa sollte ein hohes allgemeines Sicherheitsniveau aufrechterhalten werden, und es sollten alle Anstrengungen unternommen werden, um die Zahl der Unfälle und Vorkommnisse auf See zu verringern.
- (2) Die schnelle Durchführung technischer Untersuchungen von Unfällen auf See verbessert die Sicherheit auf See, da sie dazu beiträgt, eine Wiederholung solcher Unfälle zu vermeiden, die Todesopfer, Schiffsverlust und Meeresverschmutzung zur Folge haben können.

(3) Das Europäische Parlament hat die Kommission in seiner Entschließung vom 21. April 2004 zur Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs <sup>(4)</sup> nachdrücklich aufgefordert, einen Vorschlag für eine Richtlinie über die Untersuchung von Unfällen auf See vorzulegen.

(4) Artikel 2 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (nachstehend „SRÜ“ genannt) berechtigt Küstenstaaten, die Ursachen von Unfällen auf See zu untersuchen, die sich in ihren Hoheitsgewässern ereignen und eine Gefahr für Leben und Umwelt darstellen, bei denen die Such- und Rettungsdienste des Küstenstaats eingreifen oder die den Küstenstaat in sonstiger Weise betreffen.

(5) Nach Artikel 94 des SRÜ haben Flaggenstaaten eine Untersuchung bestimmter Unfälle oder Vorkommnisse auf hoher See von oder vor einer oder mehreren entsprechend befähigten Personen durchzuführen.

(6) Die Regel I/21 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vom 1. November 1974 (nachstehend „SOLAS 74“ genannt), das Internationale Freibordübereinkommen vom 5. April 1966 und das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe vom 2. November 1973 verpflichten die Flaggenstaaten zur Durchführung von Unfalluntersuchungen und zur Weiterleitung einschlägiger Erkenntnisse an die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO).

(7) Der Code für die Durchführung obligatorischer IMO-Instrumente im Anhang der Entschließung A.996(25) der IMO-Vollversammlung vom 29. November 2007 weist die Flaggenstaaten auf ihre Verpflichtung hin zu gewährleisten, dass Sicherheitsuntersuchungen im Seeverkehr durch entsprechend qualifizierte Ermittler durchgeführt werden, die in Angelegenheiten, die im Zusammenhang mit Unfällen und Vorkommnissen auf See stehen, kompetent sind. Dieser Code fordert ferner von den Flaggenstaaten, zur Bereitstellung von für diesen Zweck qualifizierten Ermittlern bereit zu sein, unabhängig davon, wo sich der Unfall oder das Vorkommnis ereignet.

<sup>(1)</sup> ABl. C 318 vom 23.12.2006, S. 195.

<sup>(2)</sup> ABl. C 229 vom 22.9.2006, S. 38.

<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 25. April 2007 (AbI. C 74 E vom 30.3.2008, S. 546), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 6. Juni 2008 (AbI. C 184 E vom 22.7.2008, S. 23), Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 24. September 2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Beschluss des Rates vom 26. Februar 2009 und Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 11. März 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(4)</sup> ABl. C 104 E vom 30.4.2004, S. 730.

- (8) Berücksichtigt werden sollte der Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See im Anhang der Entschließung A.849(20) der IMO-Vollversammlung vom 27. November 1997 (nachstehend „IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See“ genannt), der die Umsetzung eines gemeinsamen Ansatzes zur Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See sowie die Zusammenarbeit zwischen Staaten bei der Ermittlung der für solche Unfälle und Vorkommnisse ursächlichen Faktoren vorsieht. Berücksichtigt werden sollten auch die Entschließung A.861(20) der IMO-Vollversammlung vom 27. November 1997 und die Entschließung MSC.163(78) des IMO-Schiffssicherheitsausschusses vom 17. Mai 2004, die eine Begriffsbestimmung des Schiffsdatenschreibers enthalten.
- (9) Seeleute werden als besondere Kategorie von Arbeitnehmern anerkannt und benötigen im Hinblick auf den globalen Charakter des Schifffahrtssektors sowie die verschiedenen Rechtsordnungen, mit denen sie in Berührung gebracht werden, besonderen Schutz, insbesondere im Bezug auf Kontakte mit Behörden. Im Interesse der zunehmenden Sicherheit auf See sollten sich Seeleute auf faire Behandlung bei einem Seeunfall verlassen können. Ihre Menschenrechte und ihre Menschenwürde sollten zu allen Zeiten gewahrt und alle Sicherheitsuntersuchungen zügig und in gerechter Weise durchgeführt werden. Hierzu sollten die Mitgliedstaaten gemäß ihren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften weiterhin die einschlägigen Bestimmungen der IMO-Leitlinien über die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Seeunfall berücksichtigen.
- (10) Die Mitgliedstaaten sollten im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung Zeugenaussagen nach einem Unfall schützen und ihre Verwendung zu anderen Zwecken als Sicherheitsuntersuchungen verhindern, um Diskriminierungs- und Vergeltungsmaßnahmen gegen Zeugen aufgrund ihrer Teilnahme an der Sicherheitsuntersuchung zu vermeiden.
- (11) Die Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr<sup>(1)</sup> verpflichtet die Mitgliedstaaten, im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung einen Rechtsstatus festzulegen, damit sie und jeder andere Mitgliedstaat, der hieran ein begründetes Interesse hat, an der Untersuchung eines Unfalls oder Vorkommnisses auf See, wenn hieran ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug beteiligt war, teilnehmen oder mitarbeiten oder, sofern dies im Rahmen des IMO-Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See vorgesehen ist, diese leiten können.
- (12) Die Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr<sup>(2)</sup> verpflichtet die Mitgliedstaaten, den IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See einzuhalten und zu gewährleisten, dass die Ergebnisse der Untersuchungen so bald wie möglich nach deren Abschluss veröffentlicht werden.
- (13) Bei der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen von Unfällen und Vorkommnissen mit Hochseefahrzeugen oder anderen Wasserfahrzeugen in Häfen oder anderen eingeschränkten Seeverkehrsgebieten ist es von entscheidender Bedeutung, unvoreingenommen vorzugehen, damit die Umstände und Ursachen des Unfalls oder Vorkommnisses tatsächlich festgestellt werden können. Diese Untersuchungen sollten daher von qualifizierten Ermittlern unter der Kontrolle einer unabhängigen Stelle oder Einrichtung durchgeführt werden, die mit den notwendigen Befugnissen ausgestattet ist, damit Interessenkonflikte vermieden werden.
- (14) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß ihren Rechtsvorschriften über die Befugnisse der für die gerichtliche Untersuchung zuständigen Behörden und gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit diesen Behörden dafür Sorge tragen, dass die für die technischen Untersuchungen verantwortlichen Personen ihre Aufgaben unter den bestmöglichen Bedingungen ausüben können.
- (15) Diese Richtlinie sollte die Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr<sup>(3)</sup> unberührt lassen.
- (16) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass sie oder jeder andere Staat, der ein begründetes Interesse hieran hat, im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung an der Untersuchung eines Unfalls aufgrund der Bestimmungen des IMO-Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See teilnehmen oder mitarbeiten oder diese leiten können.
- (17) Prinzipiell unterliegen alle Unfälle oder Vorkommnisse auf See lediglich einer Untersuchung, die durch einen Mitgliedstaat durchgeführt wird, oder einen für die Untersuchungen federführenden Mitgliedstaat unter Mitwirkung anderer Staaten mit wesentlichem Interesse. In begründeten Ausnahmefällen, in denen in Verbindung mit der Flagge des betroffenen Schiffes, dem Unfallort oder der Nationalität der Opfer zwei oder mehr Mitgliedstaaten betroffen sind, können parallele Untersuchungen durchgeführt werden.
- (18) Ein Mitgliedstaat kann im gegenseitigen Einvernehmen einem anderen Mitgliedstaat die Leitung einer Sicherheitsuntersuchung eines Unfalls oder Vorkommnisses auf See (nachstehend „Sicherheitsuntersuchung“ genannt) oder die Durchführung spezifischer, mit solch einer Untersuchung verbundener Aufgaben übertragen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

<sup>(3)</sup> ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

- (19) Die Mitgliedstaaten sollten sich nach Kräften bemühen, keine Gebühren für die Unterstützung zu erheben, um die im Rahmen von Sicherheitsuntersuchungen, an denen zwei oder mehr Mitgliedstaaten beteiligt sind, ersucht wird. Wird ein Mitgliedstaat, der nicht an der Sicherheitsuntersuchung beteiligt ist, um Unterstützung ersucht, so treffen die Mitgliedstaaten eine Vereinbarung über die Erstattung der anfallenden Kosten.
- (20) Nach der Regel V/20 des SOLAS 74 müssen Fahrgast-schiffe und andere Schiffe als Fahrgastschiffe mit 3 000 BRZ und darüber, die am oder nach dem 1. Juli 2002 gebaut wurden, Schiffsdatenschreiber zur Unterstützung bei der Unfalluntersuchung mitführen. In Anbetracht ihrer Bedeutung für die Entwicklung einer Politik zur Verhütung von Seeunfällen sollte das Mitführen dieser Ausrüstungen an Bord von Schiffen, die sich auf Inlands- oder Auslandsfahrt befinden und Häfen der Gemeinschaft anlaufen, systematisch vorgeschrieben sein.
- (21) Die von einem Schiffsdatenschreiber sowie von anderen elektronischen Geräten gelieferten Daten können sowohl nachträglich nach einem Unfall oder Vorkommnis auf See zur Ermittlung der Ursachen als auch vorbeugend zur Sammlung von Erfahrungen über die Umstände, die zu solchen Ereignissen führen, genutzt werden. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass solche Daten — sofern vorhanden — ordnungsgemäß für beide Zwecke genutzt werden.
- (22) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> muss die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (nachstehend die „Agentur“ genannt) mit den Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um im Zusammenhang mit der Anwendung von Gemeinschaftsvorschriften technische Lösungen zu entwickeln und technische Unterstützung zu leisten. Im Bereich der Untersuchung von Unfällen auf See hat die Agentur insbesondere die Aufgabe, die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission bei der Entwicklung einer gemeinsamen Methodik zur Untersuchung von Unfällen auf See nach vereinbarten internationalen Grundsätzen zu fördern, wobei die unterschiedlichen Rechtssysteme der Mitgliedstaaten gebührend zu berücksichtigen sind.
- (23) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 erleichtert die Agentur die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten durch die Unterstützung bei der Untersuchung und durch die Analyse bereits vorliegender Untersuchungsberichte über Unfälle.
- (24) Bei Sicherheitsuntersuchungen gewonnene relevante Erkenntnisse sollten bei der Entwicklung oder Überarbeitung einer gemeinsamen Methodik zur Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See berücksichtigt werden.
- (25) Die Mitgliedstaaten und die Gemeinschaft sollten den Sicherheitsempfehlungen, die aus einer Sicherheitsuntersuchung abgeleitet werden, angemessen Rechnung tragen.
- (26) Da das Ziel der technischen Sicherheitsuntersuchungen die Verhütung von Unfällen und Vorkommnissen auf See ist, sollten die Schlussfolgerungen und Sicherheitsempfehlungen unter keinen Umständen die Haftung ermitteln oder Schuld zuweisen.
- (27) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Verbesserung der Seeverkehrssicherheit in der Gemeinschaft und somit die Verringerung der Gefahr künftiger Seeunfälle, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher in Anbetracht des Umfangs oder der Wirkungen der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in jenem Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (28) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse <sup>(2)</sup> erlassen werden.
- (29) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, diese Richtlinie zu ändern, um relevante spätere Änderungen von internationalen Übereinkommen, Protokollen, Codes und Entschliefungen umzusetzen und die gemeinsame Methodik zur Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See anzunehmen und zu ändern. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, auch durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (30) Gemäß Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung „Bessere Rechtsetzung“ <sup>(3)</sup> sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Gemeinschaft Tabellen aufzustellen, aus denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen dieser Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese zu veröffentlichen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

#### Gegenstand

- (1) Ziel dieser Richtlinie ist die Verbesserung der Seeverkehrssicherheit und die Vorbeugung von Verschmutzungen durch Schiffe und dadurch gleichzeitig die Verringerung der Gefahr zukünftiger Unfälle auf See durch

<sup>(1)</sup> ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

<sup>(3)</sup> ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

- a) die Erleichterung einer schnellen Sicherheitsuntersuchung und ordnungsgemäßen Analyse von Unfällen und Vorkommissen auf See zur Ermittlung ihrer Ursachen sowie
- b) die Gewährleistung einer rechtzeitigen und genauen Berichterstattung über die Sicherheitsuntersuchungen und von Vorschlägen für Abhilfemaßnahmen.

(2) Die Untersuchungen im Rahmen dieser Richtlinie dienen nicht dazu, die Haftung zu ermitteln oder Schuld zuzuweisen. Die Mitgliedstaaten müssen jedoch gewährleisten, dass die Untersuchungsstelle oder Untersuchungseinrichtung (nachstehend „Untersuchungsstelle“ genannt) nicht deshalb unvollständig über den Unfall oder das Vorkommnis auf See Bericht erstattet, weil aus ihren Ergebnissen eine Schuld oder Haftung abgeleitet werden könnte.

#### Artikel 2

##### Anwendungsbereich

(1) Diese Richtlinie gilt für Unfälle und Vorkommissen auf See,

- a) an denen Schiffe beteiligt sind, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, oder
- b) die sich im Küstenmeer und den inneren Gewässern der Mitgliedstaaten im Sinne des SRÜ ereignen oder
- c) die sonstige begründete Interessen der Mitgliedstaaten berühren.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für Unfälle und Vorkommissen auf See mit ausschließlicher Beteiligung von

- a) Kriegsschiffen, Truppentransportschiffen oder sonstigen einem Mitgliedstaat gehörenden oder von ihm betriebenen Schiffen, die im Staatsdienst stehen und ausschließlich anderen Zwecken als Handelszwecken dienen,
- b) Schiffen ohne Maschinenantrieb, Holzschiffen einfacher Bauart, nicht für den Handel eingesetzten Sportbooten oder Sportfahrzeugen, sofern sie nicht über eine Besatzung verfügen oder verfügen werden und zu kommerziellen Zwecken mehr als 12 Fahrgäste befördern,
- c) im Binnenschiffsverkehr betriebenen Fahrzeugen der Binnenschiffahrt,
- d) Fischereifahrzeugen mit einer Länge von weniger als 15 Metern oder
- e) fest installierten Offshore-Bohreinheiten.

#### Artikel 3

##### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommissen auf See“ bezeichnet den Code für die Unter-

suchung von Unfällen und Vorkommissen auf See im Anhang der Entschließung A.849(20) der IMO-Vollversammlung vom 27. November 1997, in seiner aktualisierten Fassung.

2. Die nachstehenden Begriffe sind gemäß den Begriffsbestimmungen des IMO-Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommissen auf See zu verstehen:

- a) „Unfall auf See“,
- b) „sehr schwerer Unfall“,
- c) „Vorkommnis auf See“,
- d) „Sicherheitsuntersuchung von Unfällen oder Vorkommissen auf See“,
- e) „für die Untersuchungen federführender Staat“,
- f) „Staat mit begründetem Interesse“.

3. Der Begriff „schwerer Unfall“ ist gemäß der aktualisierten Begriffsbestimmung in dem Rundschreiben MSC-MEPC.3/-Circ.3 des Schiffssicherheitsausschusses und des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der IMO vom 18. Dezember 2008 zu verstehen.

4. Die „IMO-Leitlinien über die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Seeunfall“ bezeichnen die Leitlinien im Anhang der Entschließung LEG.3(91) des IMO-Rechtsausschusses vom 27. April 2006, wie sie vom Verwaltungsrat der Internationalen Arbeitsorganisation auf dessen 296. Sitzung vom 12.-16. Juni 2006 gebilligt wurden.

5. Die Begriffe „Ro-Ro-Fahrgastschiff“ und „Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug“ sind gemäß den Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Richtlinie 1999/35/EG zu verstehen.

6. Der Begriff „Schiffsdatenschreiber“ (nachstehend „VDR“ genannt) ist gemäß der Begriffsbestimmung in der Entschließung A.861(20) der IMO-Vollversammlung und der Entschließung MSC.163(78) des Schiffssicherheitsausschusses der IMO zu verstehen.

7. „Sicherheitsempfehlung“ bezeichnet jeden Vorschlag, auch im Bereich der Registrierung und der Kontrolle,

a) der Untersuchungsstelle des Staates, die die Sicherheitsuntersuchung durchführt oder leitet, auf der Grundlage von Informationen, die sich aus dieser Untersuchung ergeben, oder, gegebenenfalls,

b) der Kommission, die auf der Grundlage einer Analyse abstrakter Daten sowie der Ergebnisse durchgeführter Sicherheitsuntersuchungen vorgeht.

#### Artikel 4

##### Status der Sicherheitsuntersuchungen

(1) Die Mitgliedstaaten definieren gemäß ihrer Rechtsordnung den Rechtsstatus der Sicherheitsuntersuchung dergestalt, dass diese Untersuchungen so wirksam und so schnell wie möglich durchgeführt werden können.

Die Mitgliedstaaten gewährleisten gemäß ihren Rechtsvorschriften und gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den für die gerichtliche Untersuchung zuständigen Behörden, dass Sicherheitsuntersuchungen

- a) unabhängig von strafrechtlichen oder sonstigen gleichzeitig stattfindenden Untersuchungen durchgeführt werden, mit denen die Haftung ermittelt oder Schuld zugewiesen werden soll, und
- b) durch solche Untersuchungen nicht in unangemessener Weise verhindert, ausgesetzt oder verzögert werden.

(2) Die von den Mitgliedstaaten festzulegenden Vorschriften beziehen gemäß dem in Artikel 10 genannten Rahmen für die ständige Zusammenarbeit Regelungen ein, die folgendes zulassen:

- a) die Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung bei Sicherheitsuntersuchungen, die von anderen Mitgliedstaaten durchgeführt werden, oder die Übertragung der Leitung einer solchen Sicherheitsuntersuchung an einen anderen Mitgliedstaat im Einklang mit Artikel 7 und
- b) die Koordinierung der Tätigkeiten ihrer jeweiligen Untersuchungsstellen in dem Maße, wie es für das Erreichen der Ziele dieser Richtlinie erforderlich ist.

#### Artikel 5

##### Verpflichtung zur Durchführung einer Untersuchung

(1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass die Untersuchungsstelle gemäß Artikel 8 nach sehr schweren Unfällen auf See eine Sicherheitsuntersuchung durchführt, wenn

- a) ein Schiff beteiligt ist, das unter seiner Flagge fährt, unabhängig vom Ort des Unfalls, oder
- b) der Unfall in seinem Küstenmeer oder in seinen inneren Gewässern gemäß Definition des SRÜ stattgefunden hat, unabhängig von der Flagge, die das am Unfall beteiligte Schiff führt bzw. die beteiligten Schiffe führen, oder
- c) ein begründetes Interesse dieses Mitgliedstaats gegeben ist, unabhängig vom Ort des Unfalls oder von der Flagge, die das am Unfall beteiligte Schiff führt bzw. die beteiligten Schiffe führen.

(2) Außerdem führt die Untersuchungsstelle im Falle von schweren Unfällen eine vorläufige Beurteilung durch, um zu

entscheiden, ob eine Sicherheitsuntersuchung durchgeführt wird. Entscheidet die Untersuchungsstelle, auf eine Sicherheitsuntersuchung zu verzichten, so sind die Gründe für diese Entscheidung gemäß Artikel 17 Absatz 3 zu speichern und zu melden.

Bei irgendeinem anderen Unfall oder Vorkommnis auf See entscheidet die Untersuchungsstelle, ob eine Sicherheitsuntersuchung durchzuführen ist.

In der im ersten und zweiten Unterabsatz genannten Entscheidung berücksichtigt die Untersuchungsstelle die Schwere des Unfalls oder Vorkommnisses auf See, die Art des beteiligten Schiffs und/oder der Ladung und die Möglichkeit, dass die Ergebnisse der Sicherheitsuntersuchung zur Vorbeugung von künftigen Unfällen und Vorkommnissen führen können.

(3) Umfang und konkrete Vorkehrungen für die Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen werden von der Untersuchungsstelle des für die Untersuchungen federführenden Mitgliedstaats in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen der anderen Staaten mit begründetem Interesse derart festgelegt, dass sie im Hinblick auf das Erreichen des Ziels der Richtlinie möglichst sinnvoll und auf die Verhütung künftiger Unfälle und Vorkommnisse ausgerichtet sind.

(4) Bei Sicherheitsuntersuchungen folgt die Untersuchungsstelle der gemeinsamen, gemäß Artikel 2 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 entwickelten Methodik zur Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See. Die Untersuchungsbeauftragten können von dieser Methodik in besonderen Fällen abweichen, wenn dies nach ihrem fachlichen Urteil als erforderlich angesehen werden kann und zum Erreichen der Untersuchungsziele notwendig ist. Die Kommission nimmt diese Methodik für die Zwecke dieser Richtlinie an oder ändert sie und berücksichtigt dabei bei Sicherheitsuntersuchungen gewonnene relevante Erkenntnisse.

Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, auch durch Ergänzung, wird nach dem in Artikel 19 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(5) Eine Sicherheitsuntersuchung wird so rasch wie möglich und jedenfalls nicht später als zwei Monate nach Eintreten eines Unfalls oder Vorkommnisses auf See eingeleitet.

#### Artikel 6

##### Meldepflicht

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

### Artikel 7

#### Leitung von Sicherheitsuntersuchungen und Teilnahme daran

(1) Prinzipiell unterliegen alle Unfälle oder Vorkommnisse auf See lediglich einer Untersuchung, die durch einen Mitgliedstaat durchgeführt wird, oder einen für die Untersuchungen federführenden Mitgliedstaat unter Mitwirkung eines anderen Staates mit wesentlichem Interesse.

Bei Sicherheitsuntersuchungen, an denen zwei oder mehr Mitgliedstaaten beteiligt sind, arbeiten daher die betreffenden Mitgliedstaaten zusammen, um schnell zu vereinbaren, welcher von ihnen der für die Untersuchungen federführende Mitgliedstaat sein soll. Sie bemühen sich nach Kräften, Einvernehmen über die Untersuchungsverfahren zu erzielen. Im Rahmen dieses Einvernehmens haben andere Staaten mit begründetem Interesse die gleichen Rechte und den gleichen Zugang zu Zeugen und Beweisen wie die Mitgliedstaaten, die die Sicherheitsuntersuchungen durchführen. Sie haben ferner das Recht auf eine Berücksichtigung ihres Standpunktes durch den für die Sicherheitsuntersuchungen federführenden Mitgliedstaat.

Die gleichzeitige Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen zu demselben Unfall oder Vorkommnis auf See sollte strikt auf Ausnahmefälle beschränkt sein. In solchen Fällen benachrichtigt der Mitgliedstaat die Kommission unter Angabe der Gründe für die Durchführung solcher gleichzeitiger Sicherheitsuntersuchungen. Mitgliedstaaten, die gleichzeitige Sicherheitsuntersuchungen durchführen, kooperieren miteinander. Insbesondere tauschen die betroffenen Untersuchungsstellen sämtliche einschlägigen, im Laufe ihrer jeweiligen Untersuchungen gesammelten Informationen aus, um so weit wie möglich gemeinsame Schlussfolgerungen zu erzielen.

Die Mitgliedstaaten unterlassen alle Maßnahmen, die die Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung innerhalb des Geltungsbereichs dieser Richtlinie unnötig behindern, aussetzen oder verzögern könnten.

(2) Ungeachtet des Absatzes 1 ist jeder Mitgliedstaat so lange für die Sicherheitsuntersuchung und die Koordinierung mit anderen Mitgliedstaaten mit begründetem Interesse zuständig, bis eine Einigung darüber zustande kommt, welcher von ihnen der für die Untersuchungen federführende Mitgliedstaat sein soll.

(3) Unbeschadet ihrer Verpflichtungen nach dieser Richtlinie und nach dem Völkerrecht kann ein Mitgliedstaat von Fall zu Fall im gegenseitigen Einvernehmen die Leitung einer Sicherheitsuntersuchung oder die Durchführung spezifischer damit verbundener Aufgaben einem anderen Mitgliedstaat übertragen.

(4) Ist ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug an einem Unfall oder Vorkommnis auf See beteiligt, leitet der Mitgliedstaat, in dessen Küstenmeer oder inneren Gewässern gemäß Definition des SRÜ der Unfall bzw. das Vorkommnis eingetreten ist — bzw. bei in anderen Gewässern eingetretenen Unfällen oder Vorkommnissen der letzte Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgewässern das Fahrgastschiff bzw. Fahrzeug 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.

### Artikel 8

#### Untersuchungsstellen

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass Sicherheitsuntersuchungen unter der Verantwortung einer unparteiischen ständigen Untersuchungsstelle durchgeführt werden, die mit den notwendigen Befugnissen ausgestattet und von entsprechend qualifizierten Untersuchungsbeauftragten durchgeführt werden, die für Fragen im Zusammenhang mit Unfällen und Vorkommnissen auf See kompetent sind.

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

Binnenstaaten, die weder Schiffe noch andere Wasserfahrzeuge unter ihrer Flagge haben, benennen eine unabhängige Zentralstelle für die Mitwirkung an einer Untersuchung nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c.

(2) Die Untersuchungsstelle gewährleistet, dass die einzelnen Untersuchungsbeauftragten über Kenntnisse und praktische Erfahrungen in den Fachbereichen verfügen, die zu ihren üblichen Untersuchungsaufgaben gehören. Ferner stellt die Untersuchungsstelle erforderlichenfalls die rasche Zugänglichkeit geeigneter Fachkenntnisse sicher.

(3) Die der Untersuchungsstelle übertragenen Tätigkeiten können auch die Sammlung und Analyse von Daten zur Seeverkehrssicherheit beinhalten, insbesondere im Hinblick auf die Unfallverhütung, sofern diese Tätigkeiten die Unabhängigkeit der Stelle 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 Untersuchungsstelle bzw. einer anderen Untersuchungsstelle, 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 einschlägigen Informationen versorgt werden und daher folgende Befugnisse haben:

- a) freier 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-Daten, die sich auf ein Schiff, eine Fahrt, eine Ladung, eine Mannschaft oder eine sonstige Person, einen Gegenstand, einen Zustand oder einen Umstand beziehen, sowie 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 für die Sicherheitsuntersuchung hinderlich 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 Besichtigter des Flaggenstaats und des Hafenstaats, der Bediensteten der Küstenwache, des für die Überwachung des Schiffsverkehrs zuständigen Personals der Verkehrszentralen, der Such- und Rettungsdienstleistungen, der Lotsen und von sonstigem Hafen- oder Seeschiffahrtspersonal.

(5) Die Untersuchungsstelle wird in die Lage versetzt, bei der Benachrichtigung über einen Unfall, gleichgültig zu welchem Zeitpunkt, unverzüglich zu reagieren und über ausreichende Ressourcen für eine unabhängige Erfüllung ihrer Aufgabe zu verfügen. Ihre Untersuchungsbeauftragten erhalten den für die Gewährleistung ihrer Unabhängigkeit erforderlichen Status.

(6) Die Untersuchungsstelle kann gleichzeitig mit den Aufgaben im Rahmen dieser Richtlinie auch die Untersuchung anderer Vorkommnisse als Seeunfälle übernehmen, soweit diese Untersuchungen ihre Unabhängigkeit nicht in Frage stellen.

#### Artikel 9

##### Vertraulichkeit

Unbeschadet der Richtlinie 95/46/EG gewährleisten die Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung, dass die nachstehenden Informationen nicht zu anderen Zwecken als zur Sicherheitsuntersuchung zur Verfügung gestellt werden, es sei denn, die zuständige Behörde des jeweiligen Mitgliedstaates entscheidet, dass ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Verbreitung besteht:

- a) sämtliche Zeugenaussagen und sonstige Erklärungen, Berichte und Aufzeichnungen, die von der Untersuchungsstelle

im Verlauf der Sicherheitsuntersuchung erfasst bzw. niedergeschrieben werden;

- b) Informationen, die die Identität von Personen preisgeben, die im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung ausgesagt haben;
- c) Informationen besonders sensibler und privater Natur, einschließlich gesundheitsbezogener Informationen über Personen, die von dem Unfall oder Vorkommnis auf See betroffen sind.

#### Artikel 10

##### Rahmen für die ständige Zusammenarbeit

(1) Die Mitgliedstaaten errichten in enger Kooperation mit der Kommission einen Rahmen für die ständige Zusammenarbeit, damit ihre jeweiligen Untersuchungsstellen miteinander in dem Maße zusammenarbeiten können, dass die Ziele dieser Richtlinie erreicht werden.

(2) Die Verfahrensordnung für den Rahmen für die ständige Zusammenarbeit und die dafür erforderlichen organisatorischen Vereinbarungen werden nach dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren beschlossen.

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

- a) gemeinsame Nutzung durch die Untersuchungsstellen von Einrichtungen, Anlagen und Geräten für die technische Untersuchung von Wrackteilen, Bordausrüstungen und anderen für die Sicherheitsuntersuchung relevanten Gegenständen, einschließlich der Gewinnung und Auswertung von Daten von VDR und sonstigen elektronischen Geräten;
- b) gegenseitige Bereitstellung von technischer Hilfe oder Fachkenntnissen zur Erfüllung spezifischer Aufgaben;
- c) Erwerb und Austausch von Informationen, die für die Analyse von Unfalldaten sowie für die Abgabe geeigneter Sicherheitsempfehlungen auf Gemeinschaftsebene von Belang sind;
- d) Aufstellung gemeinsamer Grundsätze für die Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen und für die Anpassung von Untersuchungsmethoden an die Entwicklung des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts;
- e) die in Artikel 16 genannten Frühwarnungen auf geeignete Weise zu regeln;
- f) Aufstellung von Vertraulichkeitsregeln für den Austausch — unter Achtung der innerstaatlichen Vorschriften — von Zeugenaussagen und die Verarbeitung von Daten und anderen Informationen nach Artikel 9, auch im Rahmen der Beziehungen zu Drittländern;
- g) gegebenenfalls Organisation einschlägiger Schulungsmaßnahmen für einzelne Untersuchungsbeauftragte;

- h) Förderung der Zusammenarbeit mit den Untersuchungsstellen 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 Untersuchungsstellen, die die Sicherheitsuntersuchungen durchführen.

#### Artikel 11

##### Kosten

- (1) Bei Sicherheitsuntersuchungen, an denen zwei oder mehr Mitgliedstaaten beteiligt sind, werden für die jeweiligen Tätigkeiten keine Gebühren erhoben.
- (2) Falls ein Mitgliedstaat, der nicht an der Sicherheitsuntersuchung beteiligt ist, um Unterstützung gebeten wird, vereinbaren die Mitgliedstaaten eine Erstattung der anfallenden Kosten.

#### Artikel 12

##### Zusammenarbeit mit Drittländern mit begründetem Interesse

- (1) Die Mitgliedstaaten arbeiten bei den Sicherheitsuntersuchungen so weit wie möglich mit Drittländern mit begründetem Interesse zusammen.
- (2) Drittländern mit begründetem Interesse wird es im gegenseitigen Einvernehmen gestattet, sich einer Sicherheitsuntersuchung, die von einem Mitgliedstaat im Rahmen dieser Richtlinie durchgeführt wird, in jeder Phase der Untersuchung anzuschließen.
- (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 Unfällen und Vorkommnissen auf See durchgeführt wird.

#### Artikel 13

##### Beweissicherung

Die Mitgliedstaaten erlassen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die von Unfällen und Vorkommnissen im Anwendungsbereich dieser Richtlinie betroffenen Parteien sich nach Kräften um Folgendes bemühen:

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

- b) die Verhinderung des Überschreibens oder sonstiger Veränderungen solcher Daten;
- c) den Schutz anderer Geräte, die berechtigterweise für die Sicherheitsuntersuchung des Unfalls als wesentlich gelten, vor Störungen;
- d) die unverzügliche Einholung und Sicherung aller Beweise für Sicherheitsuntersuchungen.

#### Artikel 14

##### Untersuchungsberichte

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

Die Untersuchungsstellen können beschließen, dass über eine Sicherheitsuntersuchung, die keinen sehr schweren beziehungsweise schweren Unfall auf See betrifft und deren Ergebnisse voraussichtlich nicht zur Vorbeugung künftiger Unfälle und Vorkommnisse führen werden, ein vereinfachter Bericht erstellt wird, der zu veröffentlichen ist.

- (2) Die Untersuchungsstellen ergreifen die notwendigen Maßnahmen, um den in Absatz 1 genannten Bericht, einschließlich dessen Schlussfolgerungen und jeglicher Empfehlungen, innerhalb von 12 Monaten ab dem Datum des Unfalls der Öffentlichkeit und insbesondere dem Seeverkehrssektor zugänglich zu machen. Ist es nicht möglich, den Abschlussbericht in dieser Zeit zu verfassen, wird innerhalb von 12 Monaten nach dem Tag des Unfalls oder Vorkommnisses ein Zwischenbericht veröffentlicht.

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

#### Artikel 15

##### Sicherheitsempfehlungen

- (1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Adressaten die von den Untersuchungsstellen abgegebenen Sicherheitsempfehlungen gebührend berücksichtigen und diese unter Einhaltung des Gemeinschafts- und Völkerrechts gegebenenfalls angemessen weiterverfolgt werden.

- (2) Gegebenenfalls gibt eine Untersuchungsstelle oder die Kommission Sicherheitsempfehlungen auf der Grundlage einer Analyse abstrakter Daten und der Gesamtergebnisse der durchgeführten Sicherheitsuntersuchungen ab.

- (3) Eine Sicherheitsempfehlung unternimmt unter keinen Umständen die Feststellung der Haftung oder Zuweisung von Schuld für einen Unfall.

*Artikel 16***Frühwarnsystem**

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

Falls erforderlich gibt die Kommission eine Warnung an die zuständigen Behörden in allen anderen Mitgliedstaaten, an die Seeverkehrswirtschaft und an alle anderen betroffenen Parteien aus.

*Artikel 17***Europäische Datenbank für Unfälle auf See**

(1) Daten über Unfälle und Vorkommnisse auf See werden in einer europäischen elektronischen Datenbank gespeichert und ausgewertet, die die Kommission unter der Bezeichnung „Europäisches Informationsforum für Unfälle auf See“ (European Marine Casualty Information Platform — EMCIP) einrichten wird.

(2) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission die Behörden, die für diese Datenbank zugangsberechtigt sind.

(3) Die Untersuchungsstellen der Mitgliedstaaten melden der Kommission Unfälle und Vorkommnisse auf See gemäß den Vorgaben in Anhang II. Sie legen der Kommission auch Daten gemäß der Regelung über die EMCIP-Datenbank vor, die aus Sicherheitsuntersuchungen gewonnen werden.

(4) Die Kommission und die Mitgliedstaaten entwickeln eine Datenbank-Regelung und eine Methode für die Meldung von Daten innerhalb angemessener Fristen.

*Artikel 18***Faire Behandlung von Seeleuten**

Im Einklang mit ihrem einzelstaatlichen Recht berücksichtigen die Mitgliedstaaten die entsprechenden Bestimmungen der Leitlinien der IMO über die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Unfall auf See in ihren Hoheitsgewässern.

*Artikel 19***Ausschussverfahren**

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt, der durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> eingesetzt wurde.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

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

Die Frist nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf zwei Monate festgesetzt.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 sowie Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

*Artikel 20***Änderungsbefugnisse**

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

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

Die Kommission kann nach demselben Verfahren auch die Anhänge ändern.

Änderungen des IMO-Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See können gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 aus dem Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgeklammert werden.

*Artikel 21***Zusätzliche Maßnahmen**

Diese Richtlinie hindert einen Mitgliedstaat in keiner Weise daran, zusätzliche Maßnahmen zur Sicherheit auf See zu ergreifen, die nicht unter diese Richtlinie fallen, vorausgesetzt, dass solche Maßnahmen nicht gegen diese Richtlinie verstoßen oder in irgendeiner Weise weder die Erreichung ihrer Ziele beeinträchtigen noch ihre Umsetzung gefährden.

*Artikel 22***Sanktionen**

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

*Artikel 23***Bericht über die Umsetzung**

Die Kommission legt alle fünf Jahre dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Umsetzung und Einhaltung dieser Richtlinie vor und schlägt, falls notwendig, weitere Maßnahmen unter Berücksichtigung der dort genannten Empfehlungen vor.

*Artikel 24***Änderungen bestehender Rechtsakte**

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

*Artikel 25***Umsetzung**

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens ab dem 17. Juni 2011 nachzukommen.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

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

*Artikel 26***Inkrafttreten**

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

*Artikel 27***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 23. April 2009.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

H.-G. PÖTTERING

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

P. NEČAS

## ANHANG I

**Inhalt des Berichts über die Sicherheitsuntersuchung**

## Vorwort

Hier wird der einzige Zweck der Sicherheitsuntersuchung dargestellt und darauf hingewiesen, dass eine Sicherheitsempfehlung keinesfalls eine Haftungs- oder Schuldvermutung schafft und, dass der Bericht inhaltlich und stilistisch nicht mit der Absicht verfasst wurde, in einem juristischen Verfahren verwendet zu werden.

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

**1. ZUSAMMENFASSUNG**

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

**2. FAKTEN**

Dieser Teil enthält verschiedene Abschnitte, deren Inhalt hinreichende Informationen enthält, die die Untersuchungsstelle als Fakten bewertet, die die Analyse substantiieren und das Verständnis erleichtern.

Hierzu gehören insbesondere die folgenden Angaben:

**2.1. Schiffsdaten**

Flagge/Register,

Identifizierung,

Hauptmerkmale,

Eigner und Geschäftsführung,

Einzelheiten der Konstruktion,

Mindestbesatzung,

zulässige Ladung.

**2.2. Reisedaten**

Anlaufhäfen,

Art der Fahrt,

Angaben zur Ladung,

Besatzung.

**2.3. Angaben zu dem Unfall oder Vorkommnis auf See**

Art des Unfalls oder Vorkommnisses auf See,

Datum und Uhrzeit,

Position und Ort des Unfalls oder Vorkommnisses auf See,

äußere und innere Umstände,

Schiffsbetrieb und Fahrabschnitt,

Platz an Bord,

menschlicher Faktor,

Folgen (für Mensch, Schiff, Ladung und Umwelt sowie sonstige Folgen).

**2.4. Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen**

beteiligte Personen,

eingesetzte Mittel,

Reaktionsschnelligkeit,  
ergriffene Maßnahmen,  
Ergebnisse.

### 3. DARSTELLUNG DES UNFALLHERGANGS

In diesem Teil sind der Hergang des Unfalls oder Vorkommnisses auf See unter chronologischer Auflistung der Vorfälle zu schildern, die sich vor, während und nach dem Unfall oder Vorkommnis auf See ereignet haben, und die jeweiligen Akteure zu nennen (Personen, Material, Umfeld, Ausrüstung oder externer Agent). Die Darstellung des Unfallhergangs erstreckt sich auf den Zeitraum, in dem sich die Vorfälle ereignet haben, die direkt zu dem Unfall oder Vorkommnis auf See geführt haben. Dieser Teil enthält auch alle sachdienlichen Angaben über die durchgeführten Sicherheitsuntersuchungen, einschließlich der Ergebnisse von Untersuchungen oder Prüfungen.

### 4. AUSWERTUNG

Dieser Teil enthält verschiedene Abschnitte, die Aufschluss über jeden unfallrelevanten Vorfall geben und Erläuterungen zu den Ergebnissen etwaiger relevanter Untersuchungen oder Prüfungen enthalten, die im Laufe der Sicherheitsuntersuchung durchgeführt wurden, sowie zu etwaigen Sicherheitsmaßnahmen, die bereits zur Verhütung von Unfällen auf See ergriffen wurden.

In diesen Abschnitten sollten folgende Fragen behandelt werden:

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

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

### 5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

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

### 6. SICHERHEITSEMPFEHLUNGEN

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

Die Sicherheitsempfehlungen zur Verhütung von Unfällen auf See sind an die Stellen zu richten, die am besten geeignet sind, sie auch umzusetzen, wie Schiffseigner, Geschäftsführer, anerkannte Organisationen, Schifffahrtsbehörden, Schiffsverkehrsdienste, Notfalldienste, internationale Seeschifffahrtsbehörden und europäische Institutionen.

Hierzu gehören auch etwaige Sicherheitsempfehlungen, die bereits während der laufenden Sicherheitsuntersuchungen ausgesprochen bzw. ergriffen wurden.

### 7. ANLAGEN

Gegebenenfalls ist die folgende nicht abschließende Liste von Angaben dem in Papier- und/oder in elektronischer Form vorliegenden Bericht beizufügen:

- Bilder, Filme, Tonaufnahmen, Karten, Zeichnungen,
  - geltende Normen,
  - verwendete technische Begriffe und Abkürzungen,
  - besondere Sicherheitsstudien,
  - sonstige Informationen.
-

## ANHANG II

## FÜR DIE MELDUNG VON UNFÄLLEN ODER VORKOMMNISSEN AUF SEE BENÖTIGTE DATEN

## (Teil des Europäischen Informationsforums für Unfälle auf See)

NB: Unterstrichene Zahlen bedeuten, dass die Angaben für jedes Schiff zu machen sind, sofern mehr als ein Schiff an dem Unfall oder Vorkommnis auf See beteiligt ist.

01. Zuständiger Mitgliedstaat/Ansprechpartner
02. Untersuchender Mitgliedstaat
03. Rolle des Mitgliedstaats
04. Betroffener Küstenstaat
05. Anzahl der Staaten mit begründetem Interesse
06. Staaten mit begründetem Interesse
07. Meldestelle
08. Zeitpunkt der Meldung
09. Datum der Meldung
10. Name des Schiffes
11. IMO-Kennnummer/Unterscheidungssignal
12. Schiffsflagge
13. Art des Unfalls oder Vorkommnisses auf See
14. Schiffstyp
15. Datum des Unfalls oder Vorkommnisses auf See
16. Uhrzeit des Unfalls oder Vorkommnisses auf See
17. Position — Breitengrad
18. Position — Längengrad
19. Ort des Unfalls oder Vorkommnisses auf See
20. Auslaufhafen
21. Bestimmungshafen
22. Verkehrstrennungsgebiet
23. Fahrabschnitt
24. Schiffsbetrieb
25. Platz an Bord
26. Tote:
  - Besatzung
  - Passagiere
  - Andere
27. Schwerverletzte:
  - Besatzung
  - Passagiere
  - Andere

- 28. Verschmutzung
  - 29. Schäden am Schiff
  - 30. Schäden an der Ladung
  - 31. Sonstige Schäden
  - 32. Kurze Beschreibung des Unfalls oder Vorkommnisses auf See
  - 33. Kurze Beschreibung der Gründe für den Verzicht auf eine Sicherheitsuntersuchung.
-