

# Amtsblatt der Europäischen Union

# C 142



Ausgabe  
in deutscher Sprache

## Mitteilungen und Bekanntmachungen

62. Jahrgang  
23. April 2019

Inhalt

### I *Entschlüsse, Empfehlungen und Stellungnahmen*

#### EMPFEHLUNGEN

##### **Rat**

2019/C 142/01	Empfehlung des Rates vom 9. April 2019 zu den Sicherheitszielen und nicht verbindlichen funktionalen Anforderungen für Fahrgastschiffe unter 24 m Länge .....	1
---------------	---	---

### II *Mitteilungen*

#### MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

##### **Europäische Kommission**

2019/C 142/02	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache M.8744 — Daimler/BMW/Car Sharing JV) <sup>(1)</sup> .....	19
---------------	--	----

### IV *Informationen*

#### INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

##### **Rat**

2019/C 142/03	Beschluss des Rates vom 15. April 2019 zur Ernennung der Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder (Belgien, Griechenland, Frankreich und Malta) des Beratenden Ausschusses für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz .....	20
---------------	---	----

# DE

<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR.

### **Europäische Kommission**

2019/C 142/04	Euro-Wechselkurs .....	22
2019/C 142/05	Euro-Wechselkurs .....	23

---

## V *Bekanntmachungen*

### VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

### **Europäische Kommission**

2019/C 142/06	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache M.9348 — OMERS Infrastructure/Morgan Stanley/VTG) — Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall <sup>(1)</sup> .....	24
2019/C 142/07	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache M.9304 — Tenaris/Severstal/JV) — Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall <sup>(1)</sup> .....	26

---

<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR.

## I

(Entschlüsse, Empfehlungen und Stellungnahmen)

## EMPFEHLUNGEN

## RAT

## EMPFEHLUNG DES RATES

vom 9. April 2019

zu den Sicherheitszielen und nicht verbindlichen funktionalen Anforderungen für Fahrgastschiffe unter 24 m Länge

(2019/C 142/01)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 292 und Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie (EU) 2017/2108 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> vom 15. November 2017 wurden Fahrgastschiffe unter 24 m Länge („kleine Fahrgastschiffe“) aus Stahl oder einem gleichwertigen Werkstoff im Einklang mit den Empfehlungen des Fitness-Checks (Eignungsprüfung) der Rechtsvorschriften über die Sicherheit von Fahrgastschiffen im Rahmen des REFIT-Programms (Programm zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung) <sup>(2)</sup> vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup> ausgenommen. Die betreffenden Änderungen gelten ab dem 21. Dezember 2019.
- (2) Dem Fitness-Check zufolge hat es sich als schwierig erwiesen, die verbindlichen Anforderungen der Richtlinie 2009/45/EG, die aus dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See („SOLAS-Übereinkommen von 1974“) abgeleitet sind, an kleine Fahrgastschiffe anzupassen. Da keine besonderen Sicherheitsbedenken bestehen und die Richtlinie 2009/45/EG keine angemessenen Normen enthält, wurden Schiffe unter 24 m Länge — dies gilt nicht für Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge — vom Anwendungsbereich der genannten Richtlinie ausgenommen.
- (3) Kleine Fahrgastschiffe werden vornehmlich aus anderen Werkstoffen als Stahl gebaut, weswegen die überwiegende Mehrheit dieser Schiffe bereits nach nationalen Rechtsvorschriften zugelassen wurde. Die Mitgliedstaaten verfolgen unterschiedliche Regelungsansätze für die Sicherheit kleiner Fahrgastschiffe, woraus sich Divergenzen bei den Sicherheitsvorschriften und -normen ergeben. Solche Divergenzen stellen eine große Herausforderung insbesondere für kleinere Reedereien in der Union dar, die auf den Gebrauchtmärkte für kleine Fahrgastschiffe angewiesen sind. Dies wurde durch die Ergebnisse der offenen Konsultation bestätigt, an der mehrheitlich Klein- und Kleinstunternehmen teilgenommen haben. Die Konsultation hat gezeigt, dass sich ein einheitlicherer Ansatz bei den Sicherheitsvorschriften für kleine Fahrgastschiffe positiv auf das Funktionieren des Binnenmarkts in diesem Segment auswirken könnte.
- (4) Mit der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> wurde ein Binnenmarkt für Sportboote geschaffen, indem die Sicherheitsmerkmale für Sportboote in allen Mitgliedstaaten harmonisiert und damit Hindernisse für den Handel mit solchen Booten zwischen den Mitgliedstaaten beseitigt wurden. Für kleine Fahrgastschiffe hingegen wurde kein derartiger Binnenmarkt geschaffen.

<sup>(1)</sup> Richtlinie (EU) 2017/2108 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 315 vom 30.11.2017, S. 40).

<sup>(2)</sup> COM(2015) 508.

<sup>(3)</sup> Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1).

<sup>(4)</sup> Aufgehoben und ersetzt durch die Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90).

- (5) Im Fitness-Check wurde ein Leistungsnormenrahmen als einziger Ansatz empfohlen, der verhältnismäßig wäre und einen Zusatznutzen auf Unionsebene erbringen könnte. Ein solcher Ansatz böte einen gewissen Spielraum zur Anpassung an örtliche Gegebenheiten, sofern dies erforderlich ist, und zur Förderung innovativer Konstruktionen, sofern überprüft wird, dass das erforderliche Sicherheitsniveau gewährleistet ist. Dieser Ansatz entspräche eher als ein verbindlicher Regelungsrahmen sowohl der Vielfalt im Bereich der Konstruktion, der Werkstoffe und des Betriebs kleiner Fahrgastschiffe als auch der Tatsache, dass die Mitgliedstaaten für diese Schiffe die örtlichen Beschränkungen der Schifffahrt hinsichtlich der Entfernung von der Küsten oder vom Hafen sowie aufgrund der Wetterbedingungen besser beurteilen können.
- (6) Die dieser Empfehlung beigefügten Sicherheitsziele und nicht verbindlichen funktionalen Anforderungen stützen sich auf einen solchen Leistungsnormenrahmen sowie auf die international, auf Unions- und auf nationaler Ebene gesammelten Erfahrungen. Sie wurden gemeinsam mit Sachverständigen und Interessenträgern aus den Mitgliedstaaten erarbeitet und könnten bei Aufgreifen und Weiterentwicklung durch die Mitgliedstaaten eine Orientierung für Fahrgäste solcher in Gewässern der Union in der Inlandfahrt eingesetzten Fahrgastschiffe sein. Sie könnten zudem den Herstellern und Betreibern in der Union den Zugang zum Binnenmarkt als Ganzes erleichtern. Weiterentwicklungen des Rahmens sollten den Interessen der Fahrgäste Rechnung tragen.
- (7) Diese Empfehlung enthält Sicherheitsziele und nicht verbindliche funktionale Anforderungen, die besser an kleine Fahrgastschiffe angepasst sind. Die Mitgliedstaaten sollten daher aufgefordert werden, sich an den dieser Empfehlung beigefügten Sicherheitszielen und nicht verbindlichen funktionalen Anforderungen zu orientieren, um bei den Sicherheitsvorschriften für kleine Fahrgastschiffe zu einem einheitlicheren Ansatz zu gelangen —

HAT FOLGENDE EMPFEHLUNG ABGEGEBEN:

1. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, in Bezug auf die Sicherheitsvorschriften für in den Gewässern der Union in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe unter 24 m Länge („kleine Fahrgastschiffe“), die weder Sportboote im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 der Richtlinie 2013/53/EU noch Fahrgastschiffe im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 der Richtlinie 2009/45/EG in der durch die Richtlinie (EU) 2017/2108 geänderten, ab dem 21. Dezember 2019 geltenden Fassung sind, den Weg zu einem einheitlicheren Ansatz zu ebnen.
2. Zu diesem Zweck wird den Mitgliedstaaten empfohlen, ab dem 21. Dezember 2019 auf freiwilliger Basis
  - a) sich an den im Anhang dargelegten Sicherheitszielen und nicht verbindlichen funktionalen Anforderungen für kleine Fahrgastschiffe zu orientieren, wo dies relevant ist;
  - b) die Durchführung weiterer Analysen zu unterstützen, die der Ermittlung und weiteren Bewertung der in Buchstabe a genannten Ziele und Anforderungen innerhalb des Leistungsnormenrahmens dienen, und mögliche alternative Formen ihrer Überprüfung und Einhaltung zu ermitteln und zu bewerten. Diese Analysearbeit sollte eine Bewertung der vielfältigen Fahrgastschiffotypen und -größen sowie der verwendeten Werkstoffe und der Betriebsbedingungen beinhalten;
  - c) die Beteiligung von Interessenträgern, einschließlich von Vertretern der Fahrgäste, an diesem Prozess zu fördern.
3. Diese Empfehlung gilt unbeschadet der für Fahrgastschiffe unter 24 m Länge geltenden nationalen Sicherheitsvorschriften und lässt das Recht der Mitgliedstaaten, Sicherheitsvorschriften für die unter Nummer 1 genannten Schiffe zu erlassen, unberührt.

Geschehen zu Brüssel am 9. April 2019.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

G. CIAMBA

## ANHANG

**Leitfaden für kleine Fahrgastschiffe****I. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN****I.1. Begriffsbestimmungen**

Sofern nichts anderes bestimmt ist, gelten für die Zwecke dieses nicht verbindlichen Leitfadens die Begriffsbestimmungen der Richtlinie 2009/45/EG.

Darüber hinaus gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

- a) „Überlebenssysteme“: vom Mutterschiff unabhängige Systeme, die alle an Bord befindlichen Personen aufnehmen können, um sie im Falle einer Evakuierung des Schiffs vor Gefahren für Leib und Leben zu schützen;
- b) „Evakuierungszeit“: die erforderliche Zeit für den Transfer aller an Bord befindlichen Personen in Überlebenssysteme.

**I.2. Geltungsbereich**

Dieser Leitfaden gilt für neu gebaute Fahrgastschiffe mit einem weniger als 24 Meter langen Volldeck, die in der Inlandfahrt eingesetzt sind.

Dieser Leitfaden gilt nicht für Fahrgastschiffe folgender Art:

- i) Kriegsschiffe oder Truppentransportschiffe,
- ii) Segelschiffe,
- iii) Schiffe ohne Maschinenantrieb,
- iv) Sportboote,
- v) Schiffe, die ausschließlich in Hafengebieten eingesetzt sind,
- vi) Offshore-Serviceschiffe,
- vii) Tender,
- viii) Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge,
- ix) Traditionsschiffe,
- x) Seilfahren oder
- xi) Holzschiffe einfacher Bauart.

**I.3. Ziele**

Die wichtigsten Ziele dieses Leitfadens sind:

1. Die Konstruktion, die Fertigung und die Instandhaltung des Schiffs und seiner Systeme sollten so ausgelegt sein, dass sie die Sicherheit auf See gewährleisten, Menschen vor Schaden an Leib und Leben bewahren sowie Umweltschäden — insbesondere Schäden an der Meeresumwelt — und Schäden an Vermögenswerten verhüten.
2. Brände sollten verhütet, angezeigt, eingedämmt und gelöscht werden, dabei sollten die wesentlichen Sicherheitssysteme während des Ausbruchs eines Brandes und danach aufrechterhalten werden.
3. Verringerung der Gefahren für Menschenleben, das Schiff, seine Ladung und die Umwelt durch Brände.
4. Rettung und Erhaltung von Menschenleben während eines Notfalls und danach, einschließlich einer potenziellen Evakuierung des Schiffs.
5. Gewährleistung einer effektiven Kommunikation sowie der Sendung und des Empfangs von Notrufen.
6. Gewährleistung einer sicheren Navigation.

#### I.4. **Betriebsbedingungen**

1. Für jedes Schiff sollten die beabsichtigten Betriebsbedingungen (sowohl Parameter als auch Einschränkungen) und das Einsatzgebiet festgelegt werden. Aus diesen Bedingungen ergeben sich die Normen, denen das Schiff genügen sollte.
2. Schiffe sollten nur unter den für sie beabsichtigten Betriebsbedingungen eingesetzt werden; diese sollten aus den offiziellen Begleitunterlagen des Schiffes ersichtlich sein.

#### I.5. **Sicherheitsmanagementsystem**

Jedes Schiff sollte einem den durchgeführten Einsätzen angepassten permanenten Sicherheitsmanagementsystem unterliegen. Dieses System sollte die Sicherheit auf See gewährleisten, Menschen vor Schaden an Leib und Leben bewahren und Umweltschäden — insbesondere Schäden an der Meeresumwelt — sowie Schäden an Vermögenswerten verhüten.

#### I.6. **Beförderung von Fracht**

Wenn die nationalen Rechtsvorschriften die Beförderung von Fracht und Gefahrgut an Bord der in den Geltungsbereich dieses Leitfadens fallenden Fahrgastschiffe zulassen, sollten folgende Grundsätze beachtet werden:

1. Die Beförderung von Fracht auf Schiffen sollte so durchgeführt werden, dass die Sicherheit der an Bord befindlichen Personen, des Schiffes und seiner Umgebung nicht gefährdet wird.
2. Die Fracht sollte so gestaut und gesichert werden, dass die Gefahr eines Verrutschens während der Fahrt minimiert wird. Staubereiche, Ladungsträger und Vorrichtungen zur Ladungssicherung sollten so konstruiert und instand gehalten werden, dass sie die während der Beförderung durch Beschleunigung unter Umständen auftretenden Kräfte aufnehmen können.
3. Die Beförderung von Gefahrgut sollte so durchgeführt werden, dass die Sicherheit der an Bord befindlichen Personen, des Schiffes und seiner Umgebung nicht gefährdet wird und dass die Auswirkungen auf die direkte Umwelt möglichst gering bleiben.

#### I.7. **Technische Innovation**

Erwachsen aus einer innovativen Lösung zusätzliche Gefahren für die in diesem Leitfaden genannten Personen, so sollten spezifische Maßnahmen getroffen werden, um diesen Gefahren zu begegnen.

#### I.8. **An Bord befindliche Schiffsausrüstung**

Mit Ausnahme der Bereiche, die Rechtsvorschriften der Union über die Produktharmonisierung unterliegen, soweit diese auf an Bord befindliche Schiffsausrüstung anwendbar sind<sup>(1)</sup>, sollte die Schiffsausrüstung von Fahrgastschiffen, die in den Geltungsbereich dieses Leitfadens fallen, den Anforderungen der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(2)</sup> entsprechen. Wenn die zuständige Behörde des Flaggenstaats in hinreichend begründeten Ausnahmefällen die Installation von Ausrüstung gestattet, die den Anforderungen der genannten Richtlinie nicht entspricht, sollte sie gewährleisten, dass diese Ausrüstung unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen ein gleichwertiges Maß an Sicherheit bietet.

### II-1. **Konstruktion, Stabilität, Steuersysteme und elektrische Anlagen**

#### II-1.1. **Strukturelle Festigkeit**

##### *Funktionale Anforderungen*

Die Schiffsstruktur sollte so konstruiert, gefertigt und instand gehalten werden, dass sie die erforderliche Festigkeit aufweist, um den Beanspruchungen und Belastungen standzuhalten, denen das Schiff unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen ausgesetzt sein wird.

##### *Gefahrenarten*

Strukturversagen infolge unzureichender Dimensionierung in Bezug auf die Beanspruchungen und Belastungen, denen das Schiff ausgesetzt sein wird.

##### *Leistungsanforderungen*

Die Konstruktion, Fertigung und Instandhaltung der Struktur sollten den Normen entsprechen, die die Klassifikationsregeln einer anerkannten Organisation oder die von einer Flaggenstaatbehörde gemäß der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(3)</sup> angewandten gleichwertigen Regeln vorschreiben.

<sup>(1)</sup> Es sei darauf hingewiesen, dass einschlägige Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union zur Produktsicherheit für bestimmte an Bord befindliche Schiffsausrüstungen gelten, insbesondere die Richtlinie 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung von Funkanlagen auf dem Markt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/5/EG (ABl. L 153 vom 22.5.2014, S. 62).

<sup>(2)</sup> Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146).

<sup>(3)</sup> Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11).

### II-1.2. **Ankern**

#### *Funktionale Anforderungen*

Ein Schiff sollte ohne den Einsatz von Energie am Meeresgrund fixiert bleiben können.

#### *Gefahrenarten*

Kontrollverlust — das Schiff könnte abtreiben, was zu Kollisionen oder Aufgrundlaufen führen kann <sup>(4)</sup>.

#### *Leistungsanforderungen*

Die eingesetzten Mittel sollten es gestatten, das Schiff unabhängig von der Verfügbarkeit von Energie oder Antriebskraft (oder beidem) am Meeresboden zu fixieren.

### II-1.3. **Festmachen**

#### *Funktionale Anforderungen*

Ein Schiff sollte festgemacht werden und danach ohne den Einsatz von Energie am Pier oder einer anderen Anlegestelle gesichert bleiben können.

#### *Gefahrenarten*

- Abtreiben des Schiffes im Hafen.
- Beschädigung der Elemente zum Festmachen.
- Sicherheit der Personen, die ein- und aussteigen.

#### *Leistungsanforderungen*

- a) Die eingesetzten Mittel sollten es gestatten, das Schiff unabhängig von der Verfügbarkeit von Energie oder Antriebskraft (oder beidem) längsseitig am Pier oder einer anderen Anlegestelle zu sichern.
- b) Das schwächste Element des jeweiligen Systems sollte den erwarteten Beanspruchungen beim längsseitigen Festmachen des Schiffes standhalten.
- c) Es sollte gewährleistet sein, dass das Schiff während des Ein- und Aussteigens der Fahrgäste an seinem Platz festgehalten wird.

### II-1.4. **Schleppsystem**

#### *Funktionale Anforderungen*

Es sollten Vorrichtungen zum Schleppen des Schiffes vorhanden sein.

#### *Gefahrenarten*

Kontrollverlust — das Schiff muss bei Verlust des Antriebs oder der Steuerung (oder beidem) geschleppt werden können.

#### *Leistungsanforderungen*

Das jeweilige System sollte stark genug sein, um den Beanspruchungen beim Schleppen unter den schlechtmöglichen Betriebsbedingungen standzuhalten.

### II-1.5. **Tanks**

#### *Funktionale Anforderungen*

Die Tankanlagen sollten so konstruiert sein und Flüssigkeiten sollten so gelagert werden, dass eine Verletzung der an Bord befindlichen Personen und eine Beschädigung des Schiffes verhindert wird.

#### *Gefahrenarten*

- Explosionen durch Konzentration gefährlicher Gase in den Tanks.
- Austreten der in den Tanks gelagerten Flüssigkeiten.

---

<sup>(4)</sup> Selbstverständlich kann die Fixierung des Schiffes am Meeresgrund nicht immer gewährleistet werden. Hier spielen viele Faktoren eine Rolle, z. B. die Beschaffenheit des Untergrunds, die Wassertiefe, Umweltbedingungen usw.; unter geeigneten Umständen kann das Abtreiben des Schiffes aber zumindest begrenzt werden.

- Strukturelle Schäden durch Überdruck in den Tanks.
- Leistungsverluste: Eindringen von Wasser in die Brennstoff- oder Schmieröltanks und dadurch Versagen des Antriebs oder der Stromerzeugung.

#### *Leistungsanforderungen*

- a) Es sollten Vorrichtungen vorhanden sein, um eine Entzündung von Dämpfen in den Tanks zu verhindern.
- b) Es sollte möglich sein, den Flüssigkeitsstand in einem Tank und in unzugänglichen Hohlräumen festzustellen.
- c) Es sollten Vorrichtungen zur Verhinderung von Unter- oder Überdruck vorhanden sein.
- d) Das Eindringen von See- oder Regenwasser in die Brennstoff- oder Schmieröltanks sollte auch dann unmöglich sein, wenn die Vorrichtungen zur Verhinderung von Überdruck oder einer Entzündung von Dämpfen defekt sind.
- e) Bei Bedarf sollte ein sicherer Zugang zum Tank ermöglicht werden.

#### **II-1.6. Ein- und Aussteigen <sup>(5)</sup>**

##### *Funktionale Anforderungen*

Fahrgäste und Besatzung sollten sicher in das Schiff einsteigen und aus dem Schiff aussteigen können.

##### *Gefahrenarten*

- Verletzung von Personen beim Ein- oder Aussteigen.
- Verletzung von Personen durch Fahrzeuge beim Ein- oder Aussteigen.

##### *Leistungsanforderungen*

- a) Es sollten Mittel eingesetzt werden, um die Verletzung von Fahrgästen und Besatzung beim Ein- und Aussteigen zu verhindern, insbesondere im Hinblick auf die Gefahr von Stürzen zwischen Schiff und Pier bzw. anderen Anlegestellen.
- b) Flächen, die beim Ein- und Aussteigen betreten oder befahren werden, sollten rutschfest sein, vor allem bei Nässe.
- c) Fußgänger sollten vom Fahrzeugverkehr getrennt werden.
- d) Vorrichtungen für das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität sollten so konstruiert sein, dass sie den besonderen Bedürfnissen dieser Personen entsprechen.

#### **II-1.7. Freibord**

##### *Funktionale Anforderungen*

1. Das Schiff sollte einen ausreichenden Freibord und eine ausreichende Bughöhe für die beabsichtigten Betriebsbedingungen haben:
  - 1.1. Gewährleistung einer Auftriebsreserve;
  - 1.2. Verhinderung übermäßigen Überkommens von Wasser.
2. Die strukturelle Festigkeit und Stabilität des Schiffs sollte für den Tiefgang ausreichen, der dem erteilten Freibord entspricht.

##### *Gefahrenarten*

- Sinken oder Kentern.
- Strukturelle Schäden durch Überladung.

<sup>(5)</sup> Gilt nicht für landseitige Systeme.

*Leistungsanforderungen*

- a) Das Schiff sollte unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen einen Freibord haben, der:
  - a.1. es dem Schiff ermöglicht, mit einer Auftriebsreserve zu schwimmen;
  - a.2. verhindert, dass überkommendes Wasser den Auftrieb des Schiffs beeinträchtigt, insbesondere im vorderen Bereich.
- b) Der dem erteilten Freibord entsprechende Tiefgang (maximaler Tiefgang) sollte durch eine Marke kenntlich gemacht sein, die von außen sichtbar ist.
- c) Der Tiefgang vorne und hinten sollte durch eine Marke kenntlich gemacht sein, die von außen sichtbar ist.
- d) Es sollte überprüft werden, ob die strukturelle Festigkeit und Stabilität für die Beladung ausreicht, die dem erteilten Freibord entspricht (maximaler Tiefgang).

**II-1.8. Stabilität***Funktionale Anforderungen*

1. Das Schiff sollte unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen eine angemessene Neigungsstabilität aufweisen, um bei Störungen ein Kentern zu verhindern, und über eine ausreichende Fähigkeit zur Wiederaufrichtung nach dem Ende der Störung verfügen.
2. Nach einer Flutung innerhalb des wasserdichten Bereichs in Kontakt mit der Außenhaut sollte das Schiff in einer Weise schwimmfähig bleiben, die eine Evakuierung aller an Bord befindlichen Personen gestattet.

*Gefahrenarten*

- Sinken oder Kentern in unbeschädigtem Zustand
- Sinken oder Kentern in beschädigtem Zustand

*Leistungsanforderungen*

- a) Unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen in Bezug auf Wellen und Wind sollte das Schiff:
  - a.1. gegen Rollen oder Krängungen, verursacht durch eine Störung, stabil bleiben;
  - a.2. sich nach Rollen oder Krängungen, die durch eine Störung verursacht wurden, nach dem Ende dieser Störung wieder aufrichten.
- b) Nach einer Flutung innerhalb des wasserdichten Bereichs in Kontakt mit der Außenhaut sollte das Schiff schwimmfähig bleiben und eine angemessene Stabilität behalten:
  - b.1. bei einem Winkel, der den Einsatz der in Kapitel III aufgeführten einschlägigen Überlebenssysteme gestattet;
  - b.2. bei einem Winkel, der es den Fahrgästen ermöglicht, sich innerhalb des Schiffes zu bewegen.
- c) Bei Berechnung des Zustands, in dem das Schiff nach einer Beschädigung schwimmfähig und ausreichend stabil bleibt, sollten auch die in dieser Situation auftretenden Krängungsmomente in Bezug auf die Lokalisierung der Fahrgäste, den Einsatz von Rettungsmitteln sowie die Wetterverhältnisse und den Seegang berücksichtigt werden.

**II-1.9. Wasserdichtigkeit und Wetterfestigkeit***Funktionale Anforderungen*

Das Schiff sollte so konstruiert sein, dass es unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen einen Grad an Wasserdichtigkeit und Wetterfestigkeit aufweist, der das Schiff gegen Seeschlag und gegen das Eindringen von Wasser schützt, wodurch der Auftrieb oder die Stabilität beeinträchtigt werden könnte.

*Gefahrenarten*

Sinken oder Kentern infolge einer unbeabsichtigten Wasseransammlung im Innern des Schiffes.

*Leistungsanforderungen*

- a) Das Schiff sollte wasserdichte und wetterfeste Begrenzungen aufweisen, um die Ansammlung von Wasser in Räumen zu verhindern, die unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen die konstruktionsbedingten Eigenschaften in Bezug auf Stabilität oder Auftrieb beeinträchtigen könnte.
- b) Alle Schiffe sollten konstruktionsbedingt eine Ebene aufweisen, unterhalb deren sie unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen wasserdicht sein sollten: wasserdichte Ebene.
- c) Die Strukturen und Armaturen an der Außenseite des Schiffs sollten oberhalb der wasserdichten Ebene mindestens bis zum nächsten Deck oder zur nächsten Ebene wetterfest sein.
- d) Der vordere Bereich des Schiffs sollte im Falle einer Kollision dem restlichen Teil des Schiffs einen wasserdichten Schutz bieten.
- e) Das Schiff sollte mit einem System ausgerüstet sein, das unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen in der Lage ist, Ansammlungen von Flüssigkeit aus wasserdichten Räumen zu entfernen. Maschinenräume sollten mit einem leistungsfähigen Alarmsystem ausgerüstet sein.
- f) Alle exponierten Decks sollten selbstlenzend sein.

**II-1.10. Schutz der an Bord befindlichen Personen***Funktionale Anforderungen*

Alle Systeme, Ausrüstungen oder Armaturen des Schiffs sollten so konstruiert und installiert sein, dass die an Bord befindlichen Personen sich nicht an ihnen verletzen.

*Gefahrenarten*

Verletzungen der an Bord befindlichen Personen.

*Leistungsanforderungen*

- a) Personen an Bord sollten geschützt sein vor:
  - a.1. beweglichen Teilen;
  - a.2. heißen Elementen;
  - a.3. Teilen, die einen elektrischen Schlag verursachen können;
  - a.4. rutschigen Flächen;
  - a.5. extremem Lärm und extremen Vibrationen;
  - a.6. Elementen, die unter Strom stehen;
  - a.7. giftigen Stoffen.
- b) Es sollten Mittel eingesetzt werden, um alle an Bord befindlichen Personen vor Stürzen über Bord zu schützen.

**II-1.11. Antrieb und Steuerung***Funktionale Anforderungen*

Die Geschwindigkeit und der Kurs des Schiffs sollten unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen kontrollierbar sein, es sollten auch Szenarien für potenzielle Ausfälle vorgesehen werden.

*Gefahrenarten*

Manövrierunfähigkeit aufgrund von Antriebs- oder Steuerungsversagen, was zu Kollisionen oder Aufgrundlaufen führen kann.

*Leistungsanforderungen*

- a) Es sollten Redundanzantriebe und -steuerungen vorgesehen werden, einschließlich etwaiger Hilfseinrichtungen, wobei die Größe des Schiffs und das Einsatzgebiet zu berücksichtigen sind.
- b) Die wichtigsten Funktionen des Antriebs (mechanisch, elektrisch usw.), einschließlich Drehzahl und Schubrichtung, sollten unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen von der Brücke aus für jeden Krängungs- und Trimmungswinkel zu kontrollieren sein.

- c) Der Kapitän auf der Brücke sollte Zugriff auf Betriebsindikatoren haben, die ein frühzeitiges Erkennen aller Störungen bei Antrieb oder Steuerung ermöglichen.
- d) Störungen, die zum Verlust der Kontrolle über Antrieb oder Steuerung des Schiffs führen könnten, sollten durch einen optischen und akustischen Alarm auf der Brücke und im jeweiligen Maschinenraum (soweit besetzt) angezeigt werden.
- e) Es sollte möglich sein, die Geschwindigkeit und die Steuerung lokal zu kontrollieren.
- f) Es sollten Mittel vorgesehen werden, die eine Kommunikation zwischen der Brücke und den lokalen Kontrollpositionen für Antrieb und Steuerung gestatten.
- g) Es sollte möglich sein, den Hauptantrieb aus dem Betriebszustand „Null“ ohne externe Stromquellen zu starten, zu stoppen und zu betreiben.
- h) Die Konstruktion, Fertigung und Instandhaltung der Hauptmaschinenanlage und der Nebenanlagen zur Kontrolle der Schiffsgeschwindigkeit und des Schiffskurses sollten den Normen entsprechen, die die Klassifikationsregeln einer anerkannten Organisation oder die von einer Flaggenstaatbehörde gemäß der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 angewandten gleichwertigen Regeln vorschreiben.

#### II-1.12. **Notstromanlage**

##### *Funktionale Anforderungen*

Die wesentlichen Sicherheitssysteme sollten mindestens über zwei getrennte und voneinander unabhängige Stromquellen versorgt werden, eine davon sollte die Notstromanlage sein, die ausschließlich den wesentlichen Sicherheitssystemen zugeordnet ist.

##### *Gefahrenarten*

- Versagen der wesentlichen Sicherheitssysteme bei Stromausfall.
- Unmöglichkeit des Einschaltens oder des Betriebs der Notstromanlage aufgrund der Temperaturverhältnisse oder der Krängungs- und Trimmungsbedingungen.

##### *Leistungsanforderungen*

- a) Die Notstromanlage sollte sich automatisch einschalten, wenn andere Stromquellen ausfallen, die wesentliche Sicherheitssysteme versorgen.
- b) Die Notstromquelle und ihr Verteilersystem sind so zu installieren, dass das System auch in folgenden Situationen nicht ausfällt: bei Brand, beim Eindringen von Wasser oder bei anderen Unfällen mit Folgen für die übrigen Stromquellen, die wesentliche Sicherheitssysteme versorgen.
- c) Als wesentliche Sicherheitssysteme gelten die folgenden (soweit installiert):
  - c.1. Entwässerungsausrüstung;
  - c.2. Branderkennungsausrüstung;
  - c.3. Notfeuerlöschpumpe und Sprinkleranlagen, soweit relevant;
  - c.4. erforderliche Kommunikationsausrüstung für Warnmeldungen an alle an Bord befindlichen Personen, für die Aktivierung der SAR-Dienste und die Kommunikation mit ihnen und für das Senden aktiver Signale, die das Orten des Schiffs ermöglichen;
  - c.5. Alarm- und Warnmeldungen;
  - c.6. Navigationslichter und die erforderliche Ausrüstung für die Aufrechterhaltung der Navigationsfunktionen;
  - c.7. Notbeleuchtung, auch auf den Fluchtwegen;
  - c.8. alle sonstigen Systeme, die für eine Evakuierung aller an Bord befindlichen Personen benötigt werden.
- d) Die Funktionsfähigkeit der wesentlichen Sicherheitssysteme sollte mindestens für die Zeitspanne erhalten werden, innerhalb deren mit dem Eintreffen der Hilfe oder Rettung von außen zu rechnen ist.

- e) Die Notstromquellen sollten
  - e.1. unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen sowie den vorhersehbaren Beschädigungsbedingungen bei jedem Krängungs- und Trimmungswinkel effizient funktionieren und
  - e.2. unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen bei jeder Temperatur direkt betriebsbereit sein.
- f) Die Konstruktion, Fertigung und Instandhaltung der Notstromquellen und ihres Verteilersystems sollten den Normen entsprechen, die die Klassifikationsregeln einer anerkannten Organisation oder die von einer Flaggenstaatbehörde gemäß der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 angewandten gleichwertigen Regeln vorschreiben.

## II-2. Brandschutz

### II-2.1. Entzündung

#### *Funktionale Anforderungen*

1. Die Entzündung brennbarer Materialien und entzündbarer Flüssigkeiten, Gase und Dämpfe sollte verhindert werden.
2. Brennbare Materialien, entzündbare Flüssigkeiten und Bereiche, in denen sich entzündbare Gase oder Dämpfe ansammeln können, sollten auch als potenzielle Zündquellen ausgewiesen werden, z. B. Batterien für Antriebe.

#### *Gefahrenarten*

Entzündung brennbarer Materialien oder entzündbarer Flüssigkeiten, Gase und Dämpfe.

#### *Leistungsanforderungen*

- a) Es sollten Mittel eingesetzt werden, um das Austreten entzündbarer Flüssigkeiten zu verhindern und zu beherrschen.
- b) Es sollten Mittel eingesetzt werden, um die Ansammlung entzündbarer Gase und Dämpfe zu begrenzen.
- c) Zündquellen sollten von brennbaren Materialien und entzündbaren Flüssigkeiten und Gasen getrennt sein.
- d) Entzündbare Flüssigkeiten und Gase sollten in speziell dafür geeigneten Räumen aufbewahrt werden.
- e) Es sollten zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden, einschließlich der Anwendung des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF Code), wenn ein Brennstoff mit einem Flammpunkt unter 60 °C eingesetzt wird.

### II-2.2. Brandzunahme

#### *Funktionale Anforderungen*

1. Es sollten Einrichtungen zur Kontrolle der Luftzufuhr zu jedem geschlossenen Raum vorgesehen werden.
2. Es sollten Kontrolleinrichtungen zur Beendigung des Austritts entzündbarer Flüssigkeiten vorgesehen werden.
3. Die Brandlast der Räume an Bord sollte begrenzt werden.

#### *Gefahrenarten*

Brandausbreitung

#### *Leistungsanforderungen*

- a) Es sollte möglich sein, alle Lüftungskanäle von Räumen mit hohem Brandrisiko und von Räumen mit hohem Brandschutzbedarf von einer außerhalb dieser Räume liegenden Stelle abzusperren.
- b) Es sollte möglich sein, die strombetriebene Belüftung von einer Stelle außerhalb des Raums abzustellen, in dem sich die Belüftung befindet.
- c) Die Belüftung in den Unterkünfteräumen sollte von der Belüftung von Räumen mit hohem Brandrisiko unabhängig sein.

- d) Es sollten Kontrolleinrichtungen zur Abschaltung von Systemen vorgesehen werden, bei denen entzündbare Flüssigkeiten zum Einsatz kommen, z. B. Kraftstoffpumpen, Schmierölpumpen, Thermalölpumpen und Ölabscheider.
- e) Folgende exponierte Bereiche sollten über Eigenschaften verfügen, die die Brandausbreitung begrenzen:
  - e.1. Korridore und Treppen auf Fluchtwegen;
  - e.2. Decken und Verkleidungen in Unterkunftsräumen, Diensträumen und Kontrollstationen.
- f) Brennbares Material sollte, wenn vorhanden, einen begrenzten Brennwert haben. Eine solche Begrenzung sollte vom Baumaterial des Schiffs abhängen, aber keinesfalls über 45 MJ/m<sup>2</sup> liegen.
- g) Die maximale Brandlast in jedem Raum sollte in Übereinstimmung mit MSC.1/Rundschr. 1003 oder einer anderen gleichwertigen Norm begrenzt sein.

### II-2.3. **Rauchentstehung und Toxizität**

#### *Funktionale Anforderungen*

Beim Brand von Materialien, einschließlich Oberflächenbeschichtungen, sollte nur eine begrenzte Menge an Rauch und toxischen Stoffen freigesetzt werden.

#### *Gefahrenarten*

Im Brandfall Lebensgefahr durch Rauch und toxische Stoffe in Räumen, zu denen Personen Zugang haben.

#### *Leistungsanforderungen*

- a) Farben, Lacke und sonstige Stoffe, die auf exponierten Innenflächen verwendet werden, sollten keine übermäßigen Mengen von Rauch und toxischen Stoffen erzeugen.
- b) Unterste Decksbeläge sollten, sofern sie in Unterkunfts- und Servicräumen und Kontrollstationen verwendet werden, aus zugelassenem Material bestehen, das bei erhöhten Temperaturen nicht zu Rauchentwicklung und nicht zu Vergiftungs- oder Explosionsgefahr führt.

### II-2.4. **Branderkennung und Alarm**

#### *Funktionale Anforderungen*

Die ortsfesten Branderkennungs- und Alarmsysteme sollten für die Art der Räume, die potenzielle Brandzunahme und die potenzielle Entstehung von Rauch und Gasen geeignet sein.

#### *Gefahrenarten*

Ein Brand an Bord wird nicht rechtzeitig genug erkannt, um ausreichend Zeit für das Löschen oder ein sicheres Verlassen des Schiffs (oder beides) zu gewährleisten.

#### *Leistungsanforderungen*

- a) Es sollten Branderkennungsausrüstungen in Räumen mit hohem Brandrisiko und in Räumen mit hohem Brandschutzbedarf (Einstufung gemäß Ziffer II-2.5 Buchstabe a) eingesetzt werden.
- b) Branderkennungsausrüstungen sollten im Brandfall ein Signal an die Brücke senden. Dieses Signal sollte von einem akustischen Alarm begleitet sein.
- c) Wird die Auslösung des akustischen Alarms auf der Brücke nicht innerhalb einer angemessenen Zeitspanne bestätigt, sollte der Alarm in jedem Raum des Schiffs zu hören sein, zu dem die Besatzung Zugang hat.
- d) Die Lautstärke des Alarms sollte dem Geräuschpegel des Schiffs im Normalbetrieb so angepasst werden, dass der Alarm für die Besatzung wahrnehmbar ist.
- e) Es sollte erkennbar sein, in welchem Raum der Brand festgestellt wurde.

## II-2.5. **Baulicher Brandschutz**

### *Funktionale Anforderungen*

1. Brände sollten an ihrem Entstehungsort eingedämmt werden, um ausreichend Zeit für das Löschen oder die Evakuierung aller an Bord befindlichen Personen (oder beides) zu gewährleisten.
2. Jedes Schiff sollte durch wärmedämmende und bauliche Trennflächen unterteilt sein.

### *Gefahrenarten*

Verletzung von an Bord befindlichen Personen im Brandfall, bevor sie ein Überlebenssystem erreichen.

### *Leistungsanforderungen*

- a) Die Räume an Bord sollten wie folgt eingestuft werden:
  - a.1. Räume mit hohem Brandrisiko, darunter:
    - Räume, in denen sich Verbrennungsmotoren befinden;
    - Ro-Ro-Räume;
    - Räume, in denen sich entzündbare Flüssigkeiten befinden;
    - bestimmte Räume, in denen sich Hochleistungsbatterien befinden.
  - a.2. Räume, in denen ein hohes Brandschutzniveau erforderlich ist, einschließlich:
    - Fluchtwege, einschließlich Treppen und Korridore;
    - Kontrollstationen;
    - Unterkunftsräume;
    - Sammel- und Einbootungspunkte;
    - Räume, in denen sich Antrieb und Steuerung befinden;
    - Räume, in denen sich die Ausrüstung für die Umwandlung elektrischer Energie, ihre Verteilung und ihre Speicherung (Batterien) befindet.
- b) Zwischen einem Raum mit hohem Brandrisiko und einem Raum, der ein hohes Brandschutzniveau benötigt, sollte sich eine wärmedämmende Trennfläche befinden, die einen strukturellen Brandwiderstand (SFP — structural fire protection) gewährleistet.
- c) Der strukturelle Brandwiderstand der wärmedämmenden Trennfläche sollte im Allgemeinen den Übergang von Flammen und Rauch für 60 Minuten verhindern. Diese Zeit könnte unter Berücksichtigung der gemäß Ziffer II-2.6 berechneten Evakuierungszeit verkürzt werden, sie sollte jedoch keinesfalls unter 30 Minuten liegen.
- d) Beim Normal-Brandversuch sollte während der Dauer des strukturellen Brandwiderstands bei wärmedämmenden Trennflächen aus Stahl die Durchschnittstemperatur auf der dem Brand abgekehrten Seite nicht um mehr als 140 °C über die Anfangstemperatur hinaus ansteigen; ferner sollte die Temperatur an keinem anderen Punkt, einschließlich der Fugen, um mehr als 180 °C über die Anfangstemperatur hinaus ansteigen.
- e) Werden für die Wärmedämmschilde andere Materialien als Stahl verwendet, sollte die Isolierung gewährleisten, dass im Kern der Struktur keine Temperatur entsteht, die zum Verlust der strukturellen Eigenschaften während der Dauer des strukturellen Brandwiderstands führt. Beispiel: für Aluminium liegt die betreffende Temperatur bei 200 °C.
- f) Bei Schiffen, die nicht aus Stahl bestehen, sollte jede Grenze eines Raums mit hohem Brandrisiko, die Kontakt mit der Außenhaut hat, mit einem Wärmedämmschild ausgestattet sein.
- g) Die Lüftungskanäle sollten über den gleichen Brandschutz verfügen wie der Raum, in dem sie sich befinden.

## II-2.6. **Evakuierungszeit**

### *Funktionale Anforderungen*

Die zur Evakuierung des Schiffs benötigte Zeit sollte für jedes Schiff berechnet <sup>(6)</sup> oder an Bord nachgewiesen werden (oder beides).

### *Gefahrenarten*

Unfälle mit Verletzungs- oder Todesfolge bei Notfällen, die eine Evakuierung des Schiffs erfordern.

### *Leistungsanforderungen*

- a) Bei der Berechnung der Evakuierungszeit sollte davon ausgegangen werden, dass alle Fluchtwege benutzbar sind.
- b) Die Evakuierungszeit in Minuten sollte unter folgendem Wert liegen:

$$\text{Höchstdauer} = (\text{SPF}-7)/3$$

SPF (structural fire protection): strukturelle Brandwiderstandszeit in Minuten

## II-2.7. **Brandbekämpfung**

### *Funktionale Anforderungen*

Brände sollten am Ort ihres Entstehens eingedämmt und gelöscht werden.

### *Gefahrenarten*

Brandausbreitung

### *Leistungsanforderungen*

- a) Es sollte möglich sein, jeden für Personen zugänglichen Raum des Schiffs und die offenen Decks mit einem Wasserstrahl zu erreichen, dessen effektiver Druck und Kapazität für das betreffende Schiff angemessen sind.
- b) Auf dem Schiff sollten sich mindestens zwei Löschwasserpumpen befinden, von denen eine mit der Notstromquelle betrieben wird (Notfeuerlöschpumpe).
- c) Die Notfeuerlöschpumpe und ihre Saugleitung sollten in einem anderen Raum untergebracht sein als die übrigen Löschpumpen; zwischen diesem Raum und den Räumen der Antriebsmaschinen sollte sich ein Wärmedämmschild befinden.
- d) Alle Räume mit hohem Brandrisiko sollten über ortsfeste Feuerlöschsysteme verfügen.
- e) Schlafräume sollten mit einer automatischen Sprinkleranlage ausgerüstet sein.
- f) Tragbare Feuerlöscher sollten in der Nähe von Eingängen zu Räumen mit hohem Brandrisiko oder großem Brandschutzbedarf installiert werden.
- g) Das bei ortsfesten oder tragbaren Brandbekämpfungsmitteln verwendete Löschmittel sollte
  - g.1. im Hinblick auf die in dem geschützten Raum wahrscheinlichste Brandart geeignet sein und
  - g.2. für die menschliche Gesundheit unschädlich sein, es sei denn,
    - es ist gewährleistet, dass der Raum vollständig verschlossen werden kann und dabei alle Öffnungen von außen verschlossen werden, und
    - es kann vor Beginn der Brandbekämpfung sichergestellt werden, dass sich keine Personen in dem Raum aufhalten.

<sup>(6)</sup> MSC.1/Rundshr. 1533 und MSC.1/Rundshr. 1166 in der Änderungsfassung können als Bezugsgrundlage für das Berechnungskonzept dienen.

## II-2.8. **Fluchtwege**

### *Funktionale Anforderungen*

Die an Bord befindlichen Personen sollten die Möglichkeit haben, Überlebenssysteme über zugängliche Fluchtwege zu erreichen, die deutlich gekennzeichnet, nicht versperrt und vor Bränden und Überflutung geschützt sind.

### *Gefahrenarten*

Unmöglichkeit für die an Bord befindlichen Personen, im Evakuierungsfall das Schiff zu verlassen.

### *Leistungsanforderungen*

- a) Schiffe sollten für jeden im Normalfall benutzten Raum über mindestens zwei verschiedene Fluchtwege verfügen, die zu den Einbootungspunkten führen.
- b) Die beiden Fluchtwege sollten so gewählt sein, dass in plausiblen Brandszenarien nicht beide Fluchtwege versperrt sein können.
- c) Die Fluchtwege sollten
  - c.1. mit Handläufen ausgestattet sein;
  - c.2. nicht versperrt sein;
  - c.3. klar gekennzeichnet sein, wobei Markierungen auch bei schlechten Lichtverhältnissen erkennbar sein sollten;
  - c.4. über eine Beleuchtung verfügen, die durch zwei Stromquellen versorgt wird, wobei eine davon die Notstromquelle ist, und
  - c.5. breit genug sein, um für die an Bord befindlichen Personen eine ungehinderte Bewegung zu ermöglichen, auch für Personen, die Schutzausrüstungen tragen, sowie für den Transport von Personen auf Bahren und von Personen mit Behinderungen.
- d) Pläne mit den Fluchtwegen sollten in jeder Kabine, soweit relevant, und in öffentlichen Räumen vorhanden sein.

## III. RETTUNGSMITTEL UND SIE BETREFFENDE REGELUNGEN

### III.1. **Allgemeine Einsatzbereitschaft von Rettungsmitteln**

#### *Funktionale Anforderungen*

Alle Rettungsmittel sollten unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen unabhängig von der Versorgung des Schiffs ständig einsatzbereit sein.

#### *Gefahrenarten*

- Verletzung von Personen im normalen Schiffsbetrieb sowie bei Schulungs- und Wartungsmaßnahmen und in Notfällen.
- Versagen oder Verzögerungen beim Einsatz von Rettungsmitteln in einem echten Notfall oder bei Schulungen und Drills.

#### *Leistungsanforderungen*

Rettungsmittel sollten

- a) leicht zugänglich sein;
- b) nicht blockiert sein oder verschlossen aufbewahrt werden;
- c) einsatzbereit sein und unabhängig von der Energieversorgung des Schiffs eingesetzt werden können;
- d) ständig einsatzbereit gehalten werden;
- e) unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen funktionsfähig sein und
- f) unter den beabsichtigten Betriebsbedingungen sowie den vorhersehbaren Beschädigungsbedingungen bei jedem Krängungs- und Trimmungswinkel eingesetzt werden können.

### III.2. **Bereitstellung von Informationen für Notfälle**

#### *Funktionale Anforderungen*

Bereitstellung und leichte Zugänglichkeit von Informationen für Notfälle und von Anweisungen für alle an Bord befindlichen Personen, die auf den Zugang zu Rettungsmitteln angewiesen sind.

#### *Gefahrenarten*

Fehlen angemessener Informationen und Anweisungen für Fahrgäste in Bezug auf Verfahren bei Notfällen, was zu zusätzlichen Verzögerungen, Verwirrung oder Panik führen kann.

#### *Leistungsanforderungen*

- a) Informationen und Anweisungen für alle an Bord befindlichen Personen sollten
  - a.1. in verständlicher Weise dargeboten werden (Sprache und Stil) und
  - a.2. gut sichtbar über das ganze Schiff verteilt sein.
- b) Informationen und Anweisungen betreffend Verfahren bei Notfällen sowie die Unterbringung und Verwendung von Ausrüstungen sollten mindestens Folgendes umfassen:
  - b.1. Richtungsangaben zur Lage der Sammelpunkte;
  - b.2. Angaben zum Unterbringungsort der Rettungsmittel und
  - b.3. Angaben zu Betrieb und Verwendung der Rettungsmittel.
- c) Die Anweisungen für die Rettungsmittel sollten auch bei schlechten Lichtverhältnissen (z. B. Notbeleuchtung) gut lesbar und verständlich sein, die Unterbringungsorte der Rettungsmittel sollten deutlich gekennzeichnet sein.

### III.3. **Kommunikation**

#### *Funktionale Anforderungen*

1. Es sollten Mittel eingesetzt werden, um Such- und Rettungsdiensten (SAR) die Position des Schiffs und der Überlebenssysteme melden und sie zu dieser Position führen zu können.
2. Es sollten Mittel eingesetzt werden, um dem Kapitän oder der Besatzung in einem Notfall die gleichzeitige Kommunikation mit allen an Bord befindlichen Personen zu ermöglichen.
3. Es sollten Mittel eingesetzt werden, um alle an Bord befindlichen Personen über Notfälle zu informieren.

#### *Gefahrenarten*

- Schwierigkeiten bei der Ortung (des Schiffs oder der ausgesetzten Überlebenssysteme) durch SAR-Dienste in einem Notfall.
- Unmöglichkeit einer effektiven Zweibege-Kommunikation zwischen Mitgliedern der Besatzung zur Erleichterung von Befreiungs-, Evakuierungs- und Rettungsmaßnahmen.
- Unmöglichkeit, den an Bord befindlichen Personen rechtzeitig effektive Informationen und Anweisungen zu einem Notfall zu übermitteln.
- Unmöglichkeit der rechtzeitigen Warnung aller an Bord befindlichen Personen bei einem Notfall.
- Verzögerungen und Organisationsfehler.

#### *Leistungsanforderungen*

- a) Folgende Mittel sollten eingesetzt werden, um die SAR-Dienste zum Schiff und zu den Überlebenssystemen zu führen:
  - a.1. ein elektronisches Signal, das von den SAR-Diensten automatisch und auf Abstand empfangen werden kann (einschließlich Signalen von Satellitensystemen, z. B. Galileo);
  - a.2. ein Signal, das aus der Nähe visuell wahrgenommen werden kann und
  - a.3. ein tragbares Kommunikationssystem für die Verständigung zwischen den Überlebenssystemen und den SAR-Diensten.

- b) Die Mittel der internen Kommunikation sollten Folgendes umfassen:
- b.1. eine Zweiwege-Kommunikation zwischen Besatzungsmitgliedern unabhängig von ihrem Aufenthaltsort auf dem Schiff;
  - b.2. kontinuierlich verfügbare akustische Informationen und Anweisungen in allen Räumen, zu denen Personen Zutritt haben.
- c) Warnsysteme zur Erreichung aller an Bord befindlichen Personen sollten
- c.1. in allen Räumen hörbar sein, zu denen Personen Zutritt haben und
  - c.2. für die verbale Kommunikation an Bord geeignet sein.

### III.4. **Evakuierung**

#### *Funktionale Anforderungen*

1. Jedes Schiff sollte über Sammelbereiche verfügen, zu denen sich alle an Bord befindlichen Personen begeben müssen, bevor sie auf die Überlebenssysteme verteilt werden.
2. Es sollte möglich sein, alle Personen vom Sammelplatz aus unverletzt und „trockenen Fußes“, d. h. ohne auch nur kurzfristig ins Wasser zu müssen, in die Überlebenssysteme zu verbringen.
3. Es sollten Mittel zur Gewährleistung der Überlebensfähigkeit aller Personen nach der Evakuierung vorgesehen werden.

#### *Gefahrenarten*

- Unangemessene Überlebenssysteme, die nicht für alle Personen an Bord ausreichend, geeignet oder zugänglich sind.
- Keine ordnungsmäÙe Sammlung der Fahrgäste, was zu Verzögerungen und Verwirrung bei der Evakuierung führt.
- Möglichkeit, dass aufgrund von Verlusten durch Brände, Überflutung oder sonstige Schäden nicht alle Überlebenssysteme zur Verfügung stehen.
- Beschädigung der Überlebenssysteme oder/und Verletzung von Personen beim Aussetzen der Systeme.
- Ertrinken
- Unterkühlung.

#### *Leistungsanforderungen*

- a) Jedes Schiff sollte mit Überlebenssystemen in ausreichender Zahl ausgestattet sein, die über das ganze Schiff verteilt sind, sodass bei Verlust oder Unbrauchbarkeit eines dieser Systeme die verbleibenden Systeme die Gesamtzahl aller Personen aufnehmen können, für deren Beförderung das Schiff zugelassen ist.
- b) Die Verteilung der Überlebenssysteme, die Modalitäten für ihren Einsatz und ihre Kapazität sollten es ermöglichen, dass alle Personen, für deren Beförderung das Schiff zugelassen ist, auf beiden Seiten des Schiffs aufgenommen werden können (?).
- c) Die Sammelplätze sollten ausreichend Platz für alle an Bord befindlichen Personen bieten.
- d) Niemand sollte bei einem Sprung in das Überlebenssystem mehr als einen Meter Höhe überwinden müssen. Bei größeren Höhen sollten Ausrüstungen zur Erleichterung des Einstiegs vorgesehen werden (z. B. Rutschen oder Leitern).
- e) Die Aussetzung der Überlebenssysteme sollte nicht durch Hindernisse oder Kontakt mit anderen Strukturen, insbesondere dem Propeller, beeinträchtigt werden.
- f) Auf jedem Schiff sollte eine geeignete Schwimmhilfe für jede Person an Bord vorhanden sein.
- g) Je nach Betriebsbedingungen sollte ein geeigneter Wärmeschutz für Personen vorgesehen werden.

(?) Diese Anforderung bedeutet nicht zwangsläufig, dass auf beiden Seiten des Schiffs eine Kapazität von 100 % benötigt wird. Es können Überlebenssysteme eingesetzt werden, deren Aussetzung auf beiden Seiten des Schiffs möglich ist.

### III.5. **Rettung**

#### *Funktionale Anforderungen*

Es sollten Mittel für die Rettung von Personen aus dem Wasser eingesetzt werden.

#### *Gefahrenarten*

Unmöglichkeit, eine Person effizient und rasch aus dem Wasser zu bergen, was zur Verschlechterung des Gesundheitszustandes dieser Person oder sogar zu deren Tod führen könnte.

#### *Leistungsanforderungen*

- a) Das Schiff sollte Schwimmhilfen mitführen, die der im Wasser befindlichen Person von Bord aus zugeworfen werden können.
- b) Die Bergung einer Person aus dem Wasser sollte entweder vom Schiff aus oder durch eine Spezialeinheit erfolgen.

## IV. **FUNKKOMMUNIKATION**

#### *Funktionale Anforderungen*

1. Das Schiff sollte in der Lage sein, die einschlägigen maritimen Sicherheitsinformationen zu senden und zu empfangen.
2. Jedes Schiff sollte in der Lage sein, Seenotrufe zu senden und zu empfangen.
3. Bei SAR-Einsätzen sollte es möglich sein, mit externen Hilfseinrichtungen (luft- oder seegestützt) zu kommunizieren.

#### *Gefahrenarten*

- Unmöglichkeit, die einschlägigen maritimen Sicherheitsinformationen zu senden und zu empfangen.
- Unmöglichkeit der Kommunikation mit externen Einrichtungen bei einem Notfall.
- Unmöglichkeit, anderen Schiffen in der Nähe, die sich in Seenot befinden, zu helfen.

#### *Leistungsanforderungen*

Jedes Schiff sollte in der Lage sein,

- a) Notrufe von Schiff zu Land zu senden;
- b) Notrufe von Land zu Schiff zu empfangen;
- c) Notrufe von Schiff zu Schiff zu senden und zu empfangen (auch über Satellitensysteme);
- d) Koordinierungsmitteilungen für Suche und Rettung zu senden und zu empfangen;
- e) On-Scene-Mitteilungen zu senden und zu empfangen;
- f) maritime Sicherheitsinformationen zu senden und zu empfangen;
- g) allgemeine Funkmitteilungen nach und von Funksystemen oder -netzen an Land zu senden und zu empfangen und
- h) Mitteilungen von Brücke zu Brücke zu senden und zu empfangen.

## V. **NAVIGATION**

#### *Funktionale Anforderungen*

Das Schiff sollte so konstruiert, gefertigt, ausgerüstet und instand gehalten werden, dass es in der Lage ist, auf See

1. unabhängig navigiert zu werden und
2. die Warnung der Besatzung vor allen Gefahren für die Navigation (feste und bewegliche Hindernisse) sicherzustellen.

*Gefahrenarten*

- Kollisionen und Aufgrundlaufen.
- Unmöglichkeit der Positionsbestimmung für das Schiff.

*Leistungsanforderungen*

- a) Es sollten detaillierte Informationen über das geografische Seegebiet, in dem sich das Schiff bewegt, bereitgestellt werden.
  - b) Es sollten Mittel für die Bestimmung der Position, des Kurses und der Geschwindigkeit des Schiffs eingesetzt werden (z. B. Satellitennavigationssysteme, etwa Galileo).
  - c) Es sollten Navigationshilfen und Mittel für die Kollisionsvermeidung eingesetzt werden (z. B. Satellitennavigationssysteme, etwa Galileo).
  - d) Die Gestaltung der Brücke sollte eine angemessene Rundumsicht für den Wachdienst ermöglichen.
  - e) Es sollten Mittel zur Bestimmung der Richtung des Propellerschubs, des Strombedarfs und der Ruderposition in Bezug auf den zentralen Kurs des Schiffs eingesetzt werden.
  - f) Es sollten Mittel zur Bestimmung der Wassertiefe eingesetzt werden.
  - g) Das Schiff sollte durch andere Schiffe in der Nähe geortet werden können.
-

## II

(Mitteilungen)

MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN  
DER EUROPÄISCHEN UNION

## EUROPÄISCHE KOMMISSION

**Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss****(Sache M.8744 — Daimler/BMW/Car Sharing JV)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2019/C 142/02)

Am 7. November 2018 hat die Kommission nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b in Verbindung mit Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates <sup>(1)</sup> entschieden, keine Einwände gegen den oben genannten angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn für mit dem Binnenmarkt vereinbar zu erklären. Der vollständige Wortlaut der Entscheidung ist nur auf Englisch verfügbar und wird in einer um etwaige Geschäftsgeheimnisse bereinigten Fassung auf den folgenden EU-Websites veröffentlicht:

- der Website der GD Wettbewerb zur Fusionskontrolle (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Auf dieser Website können Fusionsentscheidungen anhand verschiedener Angaben wie Unternehmensname, Nummer der Sache, Datum der Entscheidung oder Wirtschaftszweig abgerufen werden;
- der Website EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=de>). Hier kann diese Entscheidung anhand der Celex-Nummer 32018M8744 abgerufen werden. EUR-Lex ist das Internetportal zum Gemeinschaftsrecht.

---

<sup>(1)</sup> ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

## IV

(Informationen)

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN  
STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

## RAT

## BESCHLUSS DES RATES

vom 15. April 2019

zur Ernennung der Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder (Belgien, Griechenland, Frankreich  
und Malta) des Beratenden Ausschusses für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz

(2019/C 142/03)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf den Beschluss des Rates vom 22. Juli 2003 zur Einsetzung eines Beratenden Ausschusses für Sicherheit und  
Gesundheit am Arbeitsplatz <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 3,

gestützt auf die dem Rat von der Regierung jedes Mitgliedstaats vorgelegte Kandidatenliste,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Rat hat mit Beschluss vom 12. März 2019 <sup>(2)</sup> die Mitglieder und die stellvertretenden Mitglieder des Beraten-  
den Ausschusses für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz für die Zeit vom 1. März 2019 bis zum  
28. Februar 2022 ernannt.
- (2) Die belgische, die griechische und die maltesische Regierung, die belgischen, die griechischen, die französischen  
und die maltesischen Arbeitnehmerverbände und die belgischen, die griechischen, die französischen und die malte-  
sischen Arbeitgeberverbände haben weitere Kandidaten für mehrere zu besetzende Sitze vorgeschlagen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*Zu Mitgliedern und stellvertretenden Mitgliedern des Beratenden Ausschusses für Sicherheit und Gesundheit am Arbeits-  
platz werden für die Zeit bis zum 28. Februar 2022 ernannt:

## I. REGIERUNGSVERTRETER

Land	Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
Belgien	Frau Godelieve PONNET	Frau Véronique CRUZEN Herr Xavier LEBICHOT
Griechenland	Herr Ioannis KONSTANTAKOPOULOS	Herr Georgios GOURZOULIDIS Frau Aggeliki MOIROU
Malta	Herr Mark GAUCI	Herr David SALIBA Herr Melhino MERCIECA

<sup>(1)</sup> ABl. C 218 vom 13.9.2003, S. 1.<sup>(2)</sup> ABl. C 100 vom 15.3.2019, S. 1.

## II. VERTRETER DER ARBEITNEHMERVERBÄNDE

Land	Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
Belgien	Frau Caroline VERDOOT	Herr Herman FONCK Herr Kris VAN EYCK
Griechenland	Herr Andreas STOIMENIDIS	Herr Ioannis ADAMAKIS Herr Alexandros KOMINIS
Frankreich	Herr Abderrafik ZAIGOUCHE	Frau Edina LAMOUREUX Herr Jean-Paul ZERBIB
Malta	Herr Alfred LIA	Herr Edwin BALZAN Herr Anthony CASARU

## III. VERTRETER DER ARBEITGEBERVERBÄNDE

Land	Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
Belgien	Herr Kris DE MEESTER	Frau Dorothée DUPUIS Herr Marc JUNIUS
Griechenland	Herr Christos KAVALOPOULOS	Herr Antonios MEGOULIS Frau Anastasia AVLONITOU
Frankreich	Frau Nathalie BUET	Herr Franck GAMBELLI Herr Pierre THILLAUD
Malta	Frau Abigail MAMO	Herr Joe DELIA Herr Andy TANTI

*Artikel 2*

Der Rat ernennt die noch vorzuschlagenden Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder zu einem späteren Zeitpunkt.

*Artikel 3*

Dieser Beschluss wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* zur Information veröffentlicht.

Geschehen zu Luxemburg am 15. April 2019.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

P. DAEA

# EUROPÄISCHE KOMMISSION

## Euro-Wechselkurs <sup>(1)</sup>

17. April 2019

(2019/C 142/04)

### 1 Euro =

Währung		Kurs	Währung		Kurs
USD	US-Dollar	1,1301	CAD	Kanadischer Dollar	1,5070
JPY	Japanischer Yen	126,51	HKD	Hongkong-Dollar	8,8656
DKK	Dänische Krone	7,4652	NZD	Neuseeländischer Dollar	1,6784
GBP	Pfund Sterling	0,86593	SGD	Singapur-Dollar	1,5286
SEK	Schwedische Krone	10,4408	KRW	Südkoreanischer Won	1 280,65
CHF	Schweizer Franken	1,1400	ZAR	Südafrikanischer Rand	15,7872
ISK	Isländische Krone	135,60	CNY	Chinesischer Renminbi Yuan	7,5594
NOK	Norwegische Krone	9,5778	HRK	Kroatische Kuna	7,4375
BGN	Bulgarischer Lew	1,9558	IDR	Indonesische Rupiah	15 917,46
CZK	Tschechische Krone	25,657	MYR	Malaysischer Ringgit	4,6724
HUF	Ungarischer Forint	319,69	PHP	Philippinischer Peso	58,381
PLN	Polnischer Zloty	4,2731	RUB	Russischer Rubel	72,1887
RON	Rumänischer Leu	4,7625	THB	Thailändischer Baht	35,926
TRY	Türkische Lira	6,4967	BRL	Brasilianischer Real	4,4046
AUD	Australischer Dollar	1,5712	MXN	Mexikanischer Peso	21,2813
			INR	Indische Rupie	78,4570

<sup>(1)</sup> Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

**Euro-Wechselkurs <sup>(1)</sup>****18. April 2019**

(2019/C 142/05)

**1 Euro =**

Währung		Kurs	Währung		Kurs
USD	US-Dollar	1,1250	CAD	Kanadischer Dollar	1,5065
JPY	Japanischer Yen	125,86	HKD	Hongkong-Dollar	8,8265
DKK	Dänische Krone	7,4663	NZD	Neuseeländischer Dollar	1,6819
GBP	Pfund Sterling	0,86470	SGD	Singapur-Dollar	1,5251
SEK	Schwedische Krone	10,4760	KRW	Südkoreanischer Won	1 278,95
CHF	Schweizer Franken	1,1383	ZAR	Südafrikanischer Rand	15,8482
ISK	Isländische Krone	135,60	CNY	Chinesischer Renminbi Yuan	7,5445
NOK	Norwegische Krone	9,5978	HRK	Kroatische Kuna	7,4350
BGN	Bulgarischer Lew	1,9558	IDR	Indonesische Rupiah	15 797,81
CZK	Tschechische Krone	25,682	MYR	Malaysischer Ringgit	4,6609
HUF	Ungarischer Forint	320,09	PHP	Philippinischer Peso	58,147
PLN	Polnischer Zloty	4,2786	RUB	Russischer Rubel	71,9719
RON	Rumänischer Leu	4,7618	THB	Thailändischer Baht	35,792
TRY	Türkische Lira	6,5486	BRL	Brasilianischer Real	4,4206
AUD	Australischer Dollar	1,5719	MXN	Mexikanischer Peso	21,2303
			INR	Indische Rupie	78,0680

<sup>(1)</sup> Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

## V

(Bekanntmachungen)

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER  
WETTBEWERBSPOLITIK

EUROPÄISCHE KOMMISSION

**Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses**

**(Sache M.9348 — OMERS Infrastructure/Morgan Stanley/VTG)**

**Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2019/C 142/06)

1. Am 11. April 2019 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates <sup>(1)</sup> bei der Kommission eingegangen.

Diese Anmeldung betrifft folgende Unternehmen:

- OMERS Infrastructure European Holdings B.V. („OMERS Infrastructure“, Niederlande),
- Morgan Stanley („Morgan Stanley“, Vereinigte Staaten).

OMERS Infrastructure und Morgan Stanley übernehmen im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung die gemeinsame Kontrolle über die VTG Aktiengesellschaft („VTG“, Deutschland).

Der Zusammenschluss erfolgt durch Erwerb von Anteilen.

2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:

- OMERS Infrastructure: europäische Anlageplattform für Infrastrukturinvestitionen der OMERS Administration Corporation (Kanada), die für einen kanadischen Pensionsfonds ein weltweites diversifiziertes Anlageportfolio aus Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, Immobilien-, und Infrastrukturwerten sowie Unternehmensbeteiligungen verwaltet,
- Morgan Stanley: weltweit tätiger führender US-amerikanischer Finanzdienstleister mit einem breiten Dienstleistungsangebot in den Bereichen Investmentbanking, Wertpapiere, Vermögens- und Anlageverwaltung,
- VTG: Waggonvermietungs- und Eisenbahnlogistikunternehmen mit Sitz in Hamburg (Deutschland), das über eine umfangreiche Wagenflotte, vor allem mit Kesselwagen, Intermodalwagen, Standard-Güterwagen und Schiebewagen, verfügt. Neben der Waggonvermietung bietet VTG multimodale Logistikdienstleistungen mit den Schwerpunkten Schienen- und weltweite Tankcontainerlogistik an.

3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die Fusionskontrollverordnung fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor.

Dieser Fall kommt für das vereinfachte Verfahren im Sinne der Bekanntmachung der Kommission über ein vereinfachtes Verfahren für bestimmte Zusammenschlüsse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates <sup>(2)</sup> infrage.

4. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach dieser Veröffentlichung eingehen. Dabei ist stets folgendes Aktenzeichen anzugeben:

M.9348 — OMERS Infrastructure/Morgan Stanley/VTG

<sup>(1)</sup> ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 („Fusionskontrollverordnung“).

<sup>(2)</sup> ABl. C 366 vom 14.12.2013, S. 5.

Die Stellungnahmen können der Kommission per E-Mail, Fax oder Post übermittelt werden, wobei folgende Kontaktangaben zu verwenden sind:

E-Mail: [COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu)

Fax +32 22964301

Postanschrift:

Europäische Kommission  
Generaldirektion Wettbewerb  
Registratur Fusionskontrolle  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

---

**Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses**  
**(Sache M.9304 — Tenaris/Severstal/JV)**  
**Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall**  
**(Text von Bedeutung für den EWR)**  
(2019/C 142/07)

1. Am 10. April 2019 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates <sup>(1)</sup> bei der Kommission eingegangen.

Diese Anmeldung betrifft folgende Unternehmen:

- Tenaris S.A. (Luxemburg),
- PAO Severstal (Russische Föderation)
- Gemeinschaftsunternehmen (Singapur)

Tenaris S.A. und PAO Severstal übernehmen im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung die gemeinsame Kontrolle über das Gemeinschaftsunternehmen.

Der Zusammenschluss erfolgt durch Erwerb von Anteilen an einem neu gegründeten Gemeinschaftsunternehmen.

2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:

- Tenaris S.A.: Herstellung und Lieferung von nahtlosen und geschweißten Rohrprodukten und Erbringung damit verbundener Dienstleistungen für die Öl- und Gasindustrie.
- PAO Severstal: Bergbau sowie Herstellung und Lieferung von Stahlerzeugnissen.
- Gemeinschaftsunternehmen: Bau und Betrieb einer Anlage in der Russischen Föderation zur Herstellung und Lieferung bestimmter Arten von Rohrprodukten für die Öl- und Gasindustrie in der Russischen Föderation und in der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten.

3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die Fusionskontrollverordnung fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor.

Dieser Fall kommt für das vereinfachte Verfahren im Sinne der Bekanntmachung der Kommission über ein vereinfachtes Verfahren für bestimmte Zusammenschlüsse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates <sup>(2)</sup> infrage.

4. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach dieser Veröffentlichung eingehen. Dabei ist stets folgendes Aktenzeichen anzugeben:

M.9304 — Tenaris/Severstal/JV

Die Stellungnahmen können der Kommission per E-Mail, Fax oder Post übermittelt werden, wobei folgende Kontaktangaben zu verwenden sind:

E-Mail: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Fax +32 22964301

Postanschrift:

Europäische Kommission  
Generaldirektion Wettbewerb  
Registratur Fusionskontrolle  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

---

<sup>(1)</sup> ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 („Fusionskontrollverordnung“).

<sup>(2)</sup> ABl. C 366 vom 14.12.2013, S. 5.







ISSN 1977-088X (elektronische Ausgabe)  
ISSN 1725-2407 (Papierausgabe)



**Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**DE**