KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 6.12.2000
KOM(2000) 802 endgültig

2000/0325 (COD)
2000/0326 (COD)
2000/0327 (COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

ÜBER EIN ZWEITES PAKET VON MASSNAHMEN DER GEMEINSCHAFT FÜR DIE SICHERHEIT DER SEESCHIFFFAHRT IM ANSCHLUSS AN DEN UNTERGANG DES ÖLTANKSCHIFFS ERIKA

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystems für den Seeverkehr

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Errichtung eines Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung in europäischen Gewässern und damit in Verbindung stehende Maßnahmen

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Einrichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs

(von der Kommission vorgelegt)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

ÜBER EIN ZWEITES PAKET VON MASSNAHMEN DER GEMEINSCHAFT FÜR DIE SICHERHEIT DER SEESCHIFFFAHRT IM ANSCHLUSS AN DEN UNTERGANG DES ÖLTANKSCHIFFS ERIKA

Der Untergang des Öltankschiffs ERIKA im Dezember 1999 vor der französischen Küste hat den Anstoß gegeben für neue Entwicklungen bei der Durchführung der europäischen Politik für die Sicherheit der Seeschifffahrt. Nur etwa drei Monate nach diesem Unfall hat die Kommission am 21. März 2000 eine "Mitteilung über die Sicherheit des Erdöltransports zur See" herausgegeben; ihr waren einige Vorschläge für konkrete Maßnahmen beigefügt, die verhindern sollen, dass sich derartige Unfälle wiederholen.

Der Europäische Rat hat auf seiner Tagung in Biarritz darauf gedrängt, dass das erste "Erika-Maßnahmenpaket" rasch angenommen wird, und die Kommission aufgefordert, unverzüglich ein weiteres Maßnahmenpaket vorzulegen, das die drei am 21. März 2000 vorgelegten Vorschläge für Rechtsakte ergänzt.

I- Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen, die derzeit vom Rat und vom Europäischen Parlament geprüft werden

- Die bestehende Richtlinie über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat soll dahingehend geändert werden, dass die derzeit noch unzureichenden **Kontrollen in den Häfen verschärft** werden. Bei diesem Vorschlag geht es hauptsächlich darum, über unternormige Schiffe eine Sperre zu verhängen (durch Aufstellen einer „schwarzen Liste“ aller Schiffe, die nicht mehr in EU-Gewässer einlaufen dürfen) und die „Risikoschiffe“ - so auch Öltankschiffe - schärfer zu überprüfen. Infolge all dieser Änderungen wird in den Häfen der einzelnen Mitgliedstaaten mehr Kontrollpersonal eingesetzt werden müssen.

- Die bestehende Richtlinie über die **Klassifikationsgesellschaften**, denen die Mitgliedstaaten einen Großteil ihrer Kontrollbefugnisse übertragen haben, soll geändert werden, um die Tätigkeiten dieser Gesellschaften generell schärfer zu überwachen.

- Ein Verordnungsvorschlag sieht vor, dass **Einhüllen-Öltankschiffe** nach einem Zeitplan, wie er bereits in den Vereinigten Staaten besteht, generell **verboten** werden sollen. Dies würde eine beschleunigte Einführung der Doppelhüllen-Öltankschiffe, die bei einer Havarie einen besseren Schutz gegen Ölverschmutzung bieten, ermöglichen. Dem Zeitplan zufolge sollen Doppelhüllen bei den meisten Öltankschiffskategorien ab dem Jahr 2010 obligatorisch werden.

Auf der letzen Tagung des Rates (Verkehr) vom 2. Oktober hat die Kommission darauf hingewiesen, dass es nicht dazu kommen darf, dass durch eine Verwässerung ihres Vorschlags zur Hafenstaatkontrolle die Zahl der "Risikoschiffe", die der verstärkten obligatorischen Kontrolle in den Häfen der Europäischen Union unterliegen, halbiert wird, wie es bei einer Annahme des Kompromissvorschlags des Vorsitzes der Fall wäre.

Was den Vorschlag für eine Verordnung über **Doppelhüllen-Öltankschiffe** anbelangt, so hat sich das gemeinsame Vorgehen im Rahmen der internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) im Oktober 2000 zugunsten einer Überprüfung der geltenden internationalen

Vorschriften ausgewirkt. Die IMO plant, diese Maßnahmen, die den von der Europäischen Union geforderten Maßnahmen entsprechen, bis April 2001 zu erlassen. Der Rat müsste seinen gemeinsamen Standpunkt daher auf seiner Tagung am 21. Dezember festlegen, damit im Vorgriff auf die Vorschriften der IMO, bis zu deren Wirksamwerden mehrere Jahre verstreichen können, in jedem Fall gemeinschaftliche Rechtsvorschriften in Kraft treten.

Die Gemeinschaftsorgane müssen ihre Beratungen beschleunigen, damit der Europäische Rat auf seiner Tagung in Nizza Ende des Jahres Einvernehmen über die drei Texte feststellen kann. Der Präsident des Rates und die Präsidentin des Europäischen Parlaments haben nach dem Untergang des Chemikalientankschiffs Ievoli Sun am 31. Oktober 2000 erneut dazu aufgerufen, diese Maßnahmen beschleunigt zu erlassen.

II - Zweites Maßnahmenpaket zur dauerhaften Verbesserung des Schutzes der europäischen Gewässer vor Unfällen und Meeresverschmutzung.

1) Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs und der Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe

Bei der Sicherheit des Seeverkehrs in den europäischen Gewässern steht viel auf dem Spiel: 90 % des Handels zwischen der Europäischen Union und Drittländern werden auf dem Seeweg abgewickelt. Das Unfallrisiko infolge des hohen Verkehrsaufkommens auf den wichtigsten europäischen Schifffahrtstraßen ist in bestimmten Verkehrsverdichtungszonen wie der Straße von Dover oder der Straße von Gibraltar besonders hoch. Darüber hinaus kann ein Unfall, zu dem es selbst außerhalb der stark frequentierten Schifffahrtsstraßen kommen kann (wie dies beim Untergang der ERIKA der Fall war), katastrophale Folgen für die Wirtschaft und die Umwelt der betroffenen Mitgliedstaaten haben.

Auch nach Annahme des ersten Maßnahmenpakets können unternormige Schiffe den Kontrollen in der Europäischen Union entgehen. Außerdem reichen die Vorschriften der geltenden Richtlinie 93/75/EWG über Meldepflichten für Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, nicht aus, um eine genaue Erkennung und Verfolgung der Schiffe zu ermöglichen, insbesondere derjenigen, die vor den europäischen Küsten im Transit verkehren. Es ist daher wichtig, dass sich die Europäische Union mit Instrumenten ausstattet, die es ihr ermöglichen, den Transitverkehr vor ihren Küsten besser zu überwachen und zu kontrollieren und bei Seenotfällen wirksamer einzugreifen.

In dem Vorschlag ist insbesondere Folgendes vorgesehen:

- Verbesserung der Identifizierung der Schiffe mit europäischem Bestimmungshafen und der Verfolgung aller Schiffe, die Verkehrsverdichtungszonen oder Gefahrenzonen für die Seeschifffahrt passieren, sowie obligatorische Ausrüstung dieser Schiffe mit Transpondersystemen, die ihre automatische Identifizierung und eine ununterbrochene Verfolgung durch die Küstenbehörden ermöglichen.

- Ausweitung der bereits in der Richtlinie 93/75/EWG vorgesehenen Meldepflichten auf andere gefährliche oder umweltschädliche Güter, insbesondere auf an Bord befindliche Bunkertreibstoffe, da diese Erzeugnisse besonders umweltgefährdend sind.

- Vereinfachung und Harmonisierung der Verfahren für die Übertragung und Nutzung von Daten über die von den Schiffen beförderten gefährlichen oder

umweltschädlichen Güter, insbesondere durch den systematischen Einsatz des elektronischen Datenaustauschs.

- Einführung der Verpflichtung, dass Schiffe, die europäische Häfen anlaufen, mit einer "Black Box" (Schiffsdatenschreiber) ausgerüstet sein müssen, um die Untersuchungen nach einem Unfall zu erleichtern und somit zu einer Verbesserung der Maßnahmen zur Vorbeugung von Unfällen auf See beizutragen. Die obligatorische Ausrüstung mit diesen Schiffsdatenschreibern wird früher und auf breiterer Basis (Frachtschiffe und Schiffe im Inlandsverkehr) als nach den IMO-Bestimmungen vorgeschrieben.

- Forcierung des Aufbaus gemeinsamer Datenbanken und der Vernetzung der Zentralstellen, die mit der Verarbeitung der aufgrund der Richtlinie gesammelten Informationen betraut sind.

- Gewährleistung einer genaueren Verfolgung der Schiffe, die ein besonders hohes Risiko für die Sicherheit des Seeverkehrs und die Umwelt darstellen, und Verpflichtung zur Weitergabe der Informationen über diese Schiffe unter den Mitgliedstaaten, damit diese im gegebenen Fall in der Lage sind, Gefahrensituationen schneller zu erkennen und Präventivmaßnahmen gegenüber diesen Schiffen zu ergreifen.

- Erweiterung der Eingriffsbefugnisse der Mitgliedstaaten als Küstenstaaten bei Unfallgefahr oder drohender Verschmutzung vor ihren Küsten (Hoheitsgewässer und offene See). Die Mitgliedstaaten haben dann folgende Möglichkeiten: Für ein Schiff, das eine Bedrohung für ihre Küsten darstellt, wird eine Routenänderung angeordnet, der Kapitän des Schiffes wird in Verzug gesetzt, das Risiko für Umwelt oder Seeverkehrssicherheit abzustellen, an Bord wird ein Bewertungsteam abgesetzt oder der Einsatz eines Lotsen oder das Abschleppen des Schiffes wird angeordnet.

- Die Mitgliedstaaten müssen Maßnahmen ergreifen, damit in Seenot geratene Schiffe in Schutzhäfen aufgenommen werden können und damit Schiffen das Auslaufen untersagt werden kann, wenn außergewöhnliche Witterungsbedingungen herrschen, bei denen die Sicherheit oder die Umwelt erheblich gefährdet wären.

2) Verbesserung der bestehenden Regelungen für die Haftung und Entschädigung bei verschmutzungsbedingten Schäden

Seit den siebziger Jahren hat die Staatengemeinschaft im Rahmen der IMO internationale Übereinkünfte erarbeitet, mit denen detaillierte Vorschriften für Haftung und Entschädigung bei Meeresverschmutzung durch Tankschiffe erlassen wurden.

Der Kommissionsvorschlag ergänzt die vorhandene internationale zweistufige Regelung für Haftung und Entschädigung bei Ölverschmutzungsschäden durch Tankschiffe, indem ein zusätzlicher europäischer Fonds, der COPE-Fonds, eingerichtet wird, aus dem Entschädigungen bei Ölunfällen in europäischen Gewässern gezahlt werden. Eine Entschädigung aus dem COPE-Fonds erhalten nur Geschädigte, deren Ansprüche als berechtigt anerkannt wurden, die aber nach der internationalen Regelung nicht in vollem Umfang entschädigt werden konnten, weil der Entschädigungshöchstbetrag nicht ausreichte. Dieser Höchstbetrag beläuft sich gegenwärtig auf 200 Mio. Euro.

Eine Entschädigung aus dem COPE-Fonds erfolgt daher nach den gleichen Grundsätzen und Regeln wie bei dem derzeitigen internationalen Fondssystem, jedoch mit einem Höchstbetrag

von einer Milliarde Euro, der für jedwede vorhersehbare Katastrophe als ausreichend erachtet wird. Der COPE-Fonds könnte auch genutzt werden, um die vollständige Entschädigung der durch die Verschmutzung Geschädigten zu beschleunigen.

Der COPE-Fonds wird von allen europäischen Ölempfängern finanziert. Alle Personen in einem Mitgliedstaat, die jährlich mehr als 150 000 t Erdöl und/oder Schweröl erhalten, müssen einen Beitrag zum COPE-Fonds leisten, der sich anteilig aus der erhaltenen Ölmenge ergibt.

Der COPE-Fonds wird nur in Anspruch genommen, wenn sich in EU-Gewässern ein Unfall ereignet, der die Entschädigungshöchstgrenze des IOPC-Fonds übersteigt oder zu übersteigen droht. Ereignet sich kein solcher Unfall, werden auch keine Beiträge zum COPE-Fonds fällig.

Zusätzlich zu den vorstehend beschriebenen vorgeschlagenen Haftungsbestimmungen enthält der Verordnungsvorschlag einen Artikel, mit dem eine Geldstrafe für jede Person eingeführt wird, die sich im Zusammenhang mit der Ölbeförderung zur See grob fahrlässig verhält. Diese Geldstrafe wird von den Mitgliedstaaten außerhalb des Geltungsbereichs von Haftung und Entschädigung verhängt und unterliegt somit nicht einer Haftungsbegrenzung.

3) Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs

In einem Zeitraum von nur wenigen Jahren wurde ein umfangreiches Rechtswerk im Bereich der Sicherheit des Seeverkehrs geschaffen, das die Mitgliedstaaten wirksam und einheitlich anzuwenden haben, insbesondere durch Angleichung der Verfahren und Praktiken für die Überprüfungen in den Häfen und die technische Überwachung des Zustands der Schiffe sowie durch Einstellung einer ausreichenden Zahl von Besichtigern, da die Anzahl der tatsächlich besichtigten potenziell gefährlichen Schiffe von etwa 700 im Jahr 1999 nach Inkrafttreten der Kommissionsvorschläge auf 6 000 ansteigen dürfte.

Die Schaffung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs soll die Kommission und die Mitgliedstaaten bei Anwendung und Kontrolle der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften sowie bei der Bewertung der Wirksamkeit der geltenden Maßnahmen unterstützen. Die Agentur wird einen Personalbestand von etwa 50 Mitarbeitern haben, die sich im Wesentlichen aus den einzelstaatlichen Seeverkehrsverwaltungen und der Industrie rekrutieren.

Nach dem Kommissionsvorschlag soll die Agentur, die sich im Hinblick auf Organisation und Auftrag weitgehend an der Agentur für Flugsicherheit orientiert, insbesondere folgende Aufgaben übernehmen:

- fachliche Unterstützung bei der Ausarbeitung der Vorschläge zur Änderung gemeinschaftlicher Rechtstexte, insbesondere angesichts der Weiterentwicklung internationaler Vorschriften;

- Kontrollbesuche, um vor Ort die Bedingungen zu überprüfen, unter denen die Mitgliedstaaten die Hafenstaatkontrolle durchführen;

- Veranstaltung geeigneter Fortbildungsmaßnahmen;

- Beschaffung von Informationen und Unterhaltung von Datenbanken über die Sicherheit des Seeverkehrs, insbesondere damit die Kommission eine "schwarze Liste" unternormiger Schiffe erstellen kann. Alle Daten stehen den Besichtigern der Mitgliedstaaten zur Verfügung, die auf diese Weise unmittelbar auf alle Daten zu einem Schiff zugreifen und dieses gegebenenfalls festhalten können.

- Aufgaben im Zusammenhang mit der Überwachung der Schifffahrt und der Verwaltung von Informationen über den Schiffsverkehr;

- Aufgaben bei der Bewertung und Überwachung der Klassifikationsgesellschaften;

- Teilnahme an den Untersuchungen nach einem Schiffsunfall oder deren Koordinierung;

- Entsendung von Beratern in die Beitrittsländer, um zu prüfen, wieweit die Seebehörden dieser Länder ihren Verpflichtungen als Flaggenstaaten und Hafenstaaten nachkommen.

****

SCHLUSSBEMERKUNG

Alle diese Maßnahmen, die das erste Paket ergänzen, bilden ein zusammenhängendes Ganzes, das zu einer erheblichen Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs in den Gewässern und Häfen der Europäischen Union führen sollte. Damit aus diesen Vorschlägen rasch konkrete Maßnahmen werden, schlägt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat vor, die in dieser Mitteilung enthaltenen drei Vorschläge für Rechtsakte so zügig wie möglich anzunehmen.

BEGRÜNDUNG

KONTEXT, ZIELE UND INHALT DES VORSCHLAGS.

Allgemeiner Zusammenhang

1. Die Gemeinschaftspolitik für die Sicherheit im Seeverkehr hat seit ihren Anfängen 1993[1] zur Verabschiedung von 15 Verordnungen oder Richtlinien geführt, die die Verbesserung der Sicherheit von Schiffen, ihren Besatzungen und Fahrgästen sowie eine wirksamere Vorbeugung gegen Meeresverschmutzung zum Ziel hatten.

Der Untergang der ERIKA am 13. Dezember 1999 hat gezeigt, dass das Risiko von Schiffbrüchen vor den europäischen Küsten weiterhin besteht und schwerwiegende Folgen eintreten können, wenn es zur Verseuchung der Küsten kommt. Drei Monate nach dieser Katastrophe verabschiedete die Europäische Kommission am 21. März 2000 eine "Mitteilung über die Sicherheit des Erdöltransports zur See", die eine umfassende Strategie sowie Vorschläge für konkrete Maßnahmen zur Verhütung weiterer Unfälle dieser Art zum Inhalt hatte. Die von der Kommission in dieser Mitteilung vorgeschlagenen konkreten Aktionen sollten durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt werden, um den Schutz der europäischen Hoheitsgewässer gegen Unfall- und Verschmutzungsgefahren auf See nachhaltig zu verbessern. Die angekündigten mittelfristigen Maßnahmen betreffen die Verkehrssicherheit auf See, die Verbesserung der Haftungs- und Entschädigungsregelungen für Schäden in Fällen unfallbedingter Verschmutzung und die Einrichtung einer "Europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr". Der Europäische Rat bestätigte die Ankündigung dieser Maßnahmen auf seiner Tagung am 14. Oktober 2000 in Biarritz aufgrund des Berichtes der Kommission vom 27. September 2000 über die Strategie der Gemeinschaft für die Sicherheit im Seeverkehr[2].

2. Europa und insbesondere seine Atlantikfassade ist Schauplatz zahlreicher durch Öltankschiffe verursachter Katastrophen gewesen (Torrey Canyon, Amoco Cadiz, Tanio, Braer, Aegean Sea usw.). Zusätzlich zu den unmittelbaren Unfallursachen, die vielfältig sein können, stellen das Seewetter, die zerklüfteten Küsten und die Verkehrsdichte an bestimmten Engpässen nicht zu vernachlässigende Risikofaktoren dar. Zudem kommen unfallbedingte und chronische betriebsbedingte Verschmutzungen (besonders an der Atlantikfassade) häufig vor und wirken sich ausgesprochen schädlich auf die Umwelt und die örtliche Wirtschaft aus, sind doch die europäischen Küstenzonen besonders reich an empfindlichen Biotopen und an vom Meer abhängigen Ressourcen (Fischerei und Fremdenverkehr). In dieser Hinsicht kann praktisch die gesamte europäische Küste als empfindliche, schutzwürdige Zone eingestuft werden. Die wirtschaftlichen Folgen, die durch den Unfall eines einzigen Öltankschiffs, und sei es von bescheidener Größe, verursacht werden, können katastrophale Ausmaße annehmen, wie es der Schiffbruch der ERIKA zeigt, der zu ersetzende Schäden in Höhe von über 300 Millionen Euro verursacht hat.

3. Schon heute gelten auf internationaler und auch auf Gemeinschaftsebene technische Regeln über Bauart, Festigkeit und Ausrüstung von Schiffen sowie über die Ausbildung der Besatzungen und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord. Ohne diese Regeln würde die Anzahl der Schiffbrüche noch erheblich höher liegen. Allerdings können Sicherheitsnormen,

---

[1] Mitteilung der Kommission vom 24. Februar 1993 "Für eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr", KOM(93) 66 endg. vom 24.2.1993.

[2] KOM 2000 (603) endg. vom 27.9.2000.

wie gut sie auch sein mögen, das Risiko in den europäischen Gewässern nie ganz ausschließen, zumal sie auch nicht von allen Beteiligten gleich konsequent angewendet werden. Die Statistiken im Rahmen der Pariser Vereinbarung über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat zeigen, dass bei zahlreichen Kontrollen nach wie vor Mängel aufgedeckt werden, die schwerwiegend genug sind, um mehrere hundert Festhaltemaßnahmen pro Jahr zu begründen. Die Hafenstaatkontrolle allein genügt also nicht, um dem Phänomen der "Billigschifffahrt" abzuhelfen. Zudem klafft in der Hafenstaatkontrolle eine nicht zu unterschätzende Lücke. Die Kontrollen werden tatsächlich nur bei Hafenaufenthalten durchgeführt. Obwohl immer genauere Hilfsmittel zur Verfügung stehen, wie z.B. der Prioritätsfaktor, können bestimmte Schiffe eine Zeit lang durch die Maschen des Netzes schlüpfen. Folglich passieren jeden Tag mehrere Schiffe in schlechtem Zustand, die ein eindeutiges Sicherheits- und Umweltrisiko darstellen, die europäischen Küsten, ohne dass diese Gefahr erkannt wird, noch der jeweilige Küstenstaat überhaupt von der Anwesenheit dieser Schiffe in seinen Hoheitsgewässern Kenntnis hat.

Weder die für den Flaggenstaat geltenden Sicherheitsregeln noch die Hafenstaatkontrolle reichen aus, um einen Staat vor der Gefahr eines Unfalls und der Verschmutzung seines Küstenstrichs zu schützen. Daher ist es wichtig, dass die Küstenstaaten als solche sich die Mittel verschaffen, um den Durchgangsverkehr vor ihren Küsten besser zu überwachen und zu kontrollieren und damit ihre Bürger, ihre Wirtschaft und ihre Umwelt gegen die möglichen katastrophalen Folgen eines Schiffsunglücks zu schützen.

Entwicklung auf internationaler Ebene

4. Die Durchführungsbedingungen für die Überwachung und Kontrolle des Seeverkehrs haben sich in den letzten Jahren sowohl rechtlich als auch technisch stark weiterentwickelt.

Die Seerechtskonvention der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 legt ausgewogene Zuständigkeiten zwischen den Küsten-, Flaggen- und Hafenstaaten fest, wobei sie zwar weitgehend vom Grundsatz der Freiheit der Meere bestimmt wird, für die Zuständigkeiten des Küstenstaates jedoch eine deutliche Erweiterung gegenüber bis dem dahin geltenden Recht bedeutet. Vor allem zur Bekämpfung von Verschmutzungsgefahren haben die Küstenstaaten erhebliche Zuständigkeiten sowohl in ihren Territorialgewässern als auch in ihren Ausschließlichen Wirtschaftszonen (sofern sie solche besitzen) hinzugewonnen.

5. Das internationale Recht hat seither mehrere Fortentwicklungen erfahren; zumal das SOLAS-Übereinkommen (Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See) wurde wiederholt geändert. Kapitel V des SOLAS-Übereinkommens, das die Sicherheit der Schifffahrt, ist zur Zeit Gegenstand einer Neufassung. Das neugestaltete Kapitel V wird detaillierte Bestimmungen insbesondere über folgende Fragen enthalten:

– die Verkehrsregelungssysteme (neue Regel 10), deren Ziel es ist, die Sicherheit in Problemzonen mit hoher Verkehrsdichte oder schwierigen Navigationsbedingungen zu verbessern, indem z.B. Verkehrstrennungsgebiete, von der Schifffahrt zu meidende Gebiete, Tiefenfahrwasser usw. ausgewiesen werden.

– Berichtsysteme für Schiffe (neue Regel 11), mit denen Schiffe verpflichtet werden sollen, das Durchfahren einschlägiger Zonen zu melden, indem sie bestimmte Informationen an die für den Empfang solcher Berichte zuständigen Küstenbehörden übermitteln.

– Schiffsverkehrsmanagementsysteme (VTMS, oder VTS, wie die häufig benutzte englische Abkürzung lautet; neue Regel 12) bieten Schiffen in Zonen, deren Verkehrsaufkommen oder Unfallrisiken dies rechtfertigen, einen nautisch/meteorologischen Informationsdienst, der gegebenenfalls durch Hilfeleistungen bzw. Verkehrsregelungsdienste ergänzt wird.

Die Regeln des SOLAS-Übereinkommens werden durch Entschließungen vervollständigt, die die Grundsätze und Betriebsvorschriften für diese Dienste bzw. Systeme detailliert darstellen.

6. Im Bereich der Kommunikationstechniken sowie der Positionsbestimmung und Verfolgung von Schiffen hat das vergangene Jahrzehnt wichtige Fortschritte gebracht, darunter insbesondere die Entwicklung der Positionsbestimmung über Satelliten, der Elektronik und der Telematik. Eine der wichtigsten Neuerungen ist sicherlich das Aufkommen von automatischen Schiffsidentifizierungssystemen oder Transpondern, deren Vorhandensein an Bord von Schiffen über 300 BRZ ab 2002 von der IMO zur Pflicht gemacht wird. Einer der Vorteile dieser Technik bei der Anwendung zwischen Schiff und Land ist ihr "passiver" Charakter; sie erfordert nämlich keinerlei aktive Handlung an Bord und kann auf diese Weise den Kapitän erheblich entlasten. Die Verfolgung von Schiffen durch Küstenstationen ist übrigens durch die Informatik, insbesondere durch verbesserte Verarbeitung der Radarbilder, erheblich erleichtert und optimiert worden und ermöglicht zudem den beschleunigten Informationsaustausch per Datenträger.

Entwicklung innerhalb der Europäischen Union

7. Die zu hohe Verkehrsdichte und die hohen Risiken der Schifffahrt in den europäischen Gewässern haben die Mitgliedstaaten in den letzten zwanzig Jahren dazu veranlasst, an den wichtigsten Routen der Schifffahrt von und nach europäischen Häfen Verkehrslenkungsanlagen einzurichten. Diese von der IMO gutgeheißenen Anlagen trugen dazu bei, die Kollisionsrisiken oder andere Unfallgefahren vor den europäischen Küsten einzudämmen.

Die Entwicklung obligatorischer Meldesysteme ist jüngeren Datums, da diese vor einer Änderung des SOLAS-Übereinkommens im Jahre 1994 noch auf der freiwilligen Teilnahme durchfahrender Schiffe beruhten. Heute bestehen mehrere von der IMO genehmigte obligatorische oder freiwillige Meldesysteme, insbesondere entlang der Atlantikfassade und am Ärmelkanal, die besonders gefährdete oder ökologisch empfindliche Zonen darstellen. Darüber hinaus ist die Praxis der Hafenmeldung weit verbreitet: die Schiffe informieren die Häfen im voraus über ihren geplanten Aufenthalt (im allgemeinen mehrere Tage vor dem geplanten Einlaufdatum, um einen Liegeplatz zu reservieren) und bestätigen ihren Einlauftermin 24 oder 48 Stunden vor Erreichen des Hafens.

Die Schiffsbewegungen in den meisten europäischen Häfen und ihrer Umgebung werden durch Verkehrsmanagementsysteme in den Häfen kontrolliert, und dadurch die Effizienz der Hafenverwaltung und die Sicherheit in den Hafeneinfahrten verbessert. Zweck der Entwicklung von Verkehrsmanagementsystemen an den Küsten ist es, den durchgehenden Verkehr in bestimmten Zonen, wo die Verkehrsdichte es rechtfertigt, genauer zu verfolgen.

Hierbei ist zu betonen, dass die verschiedenen oben beschriebenen Aufgaben von einer einzigen Behörde an Land wahrgenommen werden. So kann ein und dieselbe Einrichtung, z.B. ein Verkehrsmanagementsystem, die Berichte der Schiffe empfangen und den Schiffsverkehr in einem Verkehrstrennungsgebiet ihres Zuständigkeitsbereichs überwachen sowie andere damit verknüpfte Funktionen, wie Suche und Seenotrettung, ausüben.

8. Auf Gemeinschaftsebene sind verschiedene Punkte hervorzuheben.

Zunächst besteht bereits ein Rechtsrahmen:

Die im September 1993 verabschiedete Richtlinie 93/75/EWG ("Hazmat-Richtlinie") soll den für die Bekämpfung der Folgen von Unfällen auf See zuständigen Behörden geeignete Informationen an die Hand geben. Dazu sind die Kapitäne und Betreiber von Schiffen gehalten, den von den Mitgliedstaaten bestimmten zuständigen Behörden eine Reihe von Informationen über gefährliche oder umweltschädliche Güter an Bord übermitteln. Diese wiederum sind gehalten, die bewussten Daten nötigenfalls aus Sicherheitsgründen auszutauschen.

Der Vorschlag für eine Richtlinie Eurorep wurde im Dezember 1993 verabschiedet. Er bezieht sich auf die Richtlinie 93/75/EWG, mit der ein Meldesystem für Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern und Gemeinschaftshäfen anlaufen oder aus ihnen kommen eingeführt wird. Ihr wichtigstes Ziel ist es, die in Richtlinie 93/75/EWG niedergelegten Meldepflichten auf durchfahrende Schiffe vor den Küsten Gemeinschaft auszudehnen. Der Vorschlag wurde vom Parlament positiv aufgenommen, traf aber bei der Erörterung im Rat auf einige Hindernisse, so dass der Vorschlag Eurorep seit 1994 im Rat vorliegt, ohne dass ein gemeinsamer Standpunkt hätte verabschiedet werden können.

Der Ratsbeschluss vom 25. Februar 1992 über die in Europa zu verwendenden Funknavigation sieht die Entwicklung von Navigationshilfen im europäischen Seegebiet insbesondere gestützt auf die Erweiterung des terrestrischen Funknavigationssystems Loran-C vor. Dieser maritime Bestandteil ist ein Beitrag zur europäischen Politik der Navigationshilfe für alle Verkehrsträger und insbesondere zur Entwicklung des Satellitennavigationsnetzes Galileo.

Eine Richtlinie des Rates vom 21. Dezember 1978 soll gewährleisten, dass für Schiffe, die die Dienste eines Lotsen für die Führung des Schiffes in der Nordsee und im Ärmelkanal in Anspruch nehmen wollen, ausreichend qualifizierte Hochseelotsen zur Verfügung stehen.

Zu den Zielen der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes zählt die Einrichtung eines Seeverkehrsmanagement- und Informationssystems, mit dem ein hohes Maß an Sicherheit und Effizienz im Seeverkehr und dementsprechender Schutz der Umwelt in den zu den Mitgliedstaaten gehörenden Seegebieten gewährleistet werden soll. Dieses Instrument ermöglicht finanzielle Unterstützung durch die Gemeinschaft für verschiedene Seeverkehrsmanagement- und Informationssysteme (insbesondere VTS). Übrigens können auch andere Gemeinschaftsfonds zur Entwicklung einschlägiger Infrastruktur oder von Seeverkehrsmanagement- und Informationsanlagen beisteuern (EFRE, Kohäsionsfonds).

Im Rahmen des Maßnahmen zur Erleichterung der Durchführung des Gemeinschaftsrechts ergriff die Kommission die Initiative zu einer Vereinbarung zwischen mehreren Mitgliedstaaten über die Einrichtung eines elektronischen Datenaustauschnetzes (EDI) zwischen deren Verwaltungen für die Durchführung der Richtlinie 93/75/EWG (gegenwärtig sind 5 Mitgliedstaaten Partner in dieser Vereinbarung, und drei weitere könnten demnächst dazustoßen). Dieses Projekt wird mit Mitteln des transeuropäischen Verkehrsnetzes finanziert. Ein 1999 abgeschlossenes Phareprojekt (EWS : Early Warning System for the Baltic Sea - Frühwarnsystem für die Ostsee) durfte zu einer vergleichbaren Vernetzung unter mehreren Mitgliedstaaten, die Ostseeanrainer sind, führen.

Bilanz der Anwendung von Richtlinie 93/75/EWG

9. Die Richtlinie 93/75/EWG "Hazmat" wird seit 1995 angewendet. Die Kommission besitzt heute anhand mehrerer Informationsquellen einen recht vollständigen Überblick über die Durchführung dieser Richtlinie: Prüfung des einzelstaatlichen Rechtsvorschriften zur Umsetzung, direkt bei den Mitgliedstaaten eingeholte Informationen, Kontakte mit der Industrie und Ergebnisse von im Auftrag der Kommission durchgeführten Studien.

Aus der vorstehenden Bewertung sind vor allem folgende Schlüsse zu ziehen:

Das durch die Richtlinie eingeführte System ist nach außen wenig transparent und den Kapitänen und Reedern insbesondere außerhalb der Europäischen Union häufig nicht gut bekannt.

Die Verpflichtung des Betreibers, von einem Auslaufhafen außerhalb der Europäischen Union aus Meldung zu erstatten, wird nicht korrekt befolgt; die Meldung erfolgt häufig nach Auslaufen des Schiffes oder wird manchmal sogar einfach an den Bestimmungshafen nach dessen lokalen Vorschriften übermittelt (z.B.: 48 oder 24 Stunden im voraus); häufig kommt es auch vor, dass die Meldung vom Auslaufhafen in der Europäischen Union aus verspätet übermittelt wird.

Die Übermittlung von Informationen zur Ladung ist bisweilen problematisch, zumal Übermittlungsträger wie z.B. das Faxgerät häufig nicht zum Versenden umfangreicher Informationen geeignet sind.

In der Richtlinie sind für den Austausch und die Übermittlung von Daten harmonisierte Verfahren und Formate nicht vorgesehen, was das einwandfreie Funktionieren und die Effizienz des ganzen Systems behindert.

Es gibt keine klare Definition für die zuständigen Behörden und folglich keine deutlich abgegrenzten Zuständigkeiten; dieses Problem wird besonders in den Häfen spürbar, die in der Richtlinie nicht erwähnt werden.

Die veröffentlichte Liste der zuständigen Behörden wird nicht häufig aktualisiert und ist schwer zugänglich.

Die gemäß den Richtlinien übermittelten Informationen werden von den Empfängern meistens zu den Akten genommen, für den Fall, dass einmal ein Schiffsunglück geschieht, erfahren aber keinerlei weitere Verwendung; die gesammelten Informationen werden somit überhaupt nicht in Wert gesetzt.

Die Ziele der neuen Gemeinschaftsinitiative.

10. Angesichts der oben angeführten Fakten sind die vorhandenen Instrumente zur Bekämpfung der durch unternormige Schiffe in den europäischen Gewässern heraufbeschworenen Unfall- und Verschmutzungsgefahren nach Auffassung der Kommission noch wie vor unzureichend.

Wichtigste Zielsetzung der Richtlinie 93/75/EWG ist die Eindämmung der möglichen Umweltfolgen eines Unfalls auf See. Die bestehenden Verkehrsüberwachungs- und Managementsysteme sind geographisch von geringer Tragweite, konzentrieren auf die wichtigsten Verkehrsverdichtungszonen und haben keinen tatsächlichen Zugriff auf Ereignisse, die außerhalb ihrer Radar- oder Funkreichweite eintreten können. Das einzige wirklich wirksame

Instrument, mit dem die Gemeinschaft ein nicht den Normen entsprechendes Schiff (unter der Flagge eines Drittlandes) daran hindern kann, in den Gewässern der Gemeinschaft zu fahren, scheint die Kontrolle durch den Hafenstaat zu sein. Dieses Instrument ist aber schon per se vom Zufall abhängig (es erfasst nur einen Teil des Schiffsverkehrs) und verringert nicht die Gefahren, die von einem vor den europäischen Küsten fahrenden, (noch) nicht besichtigten Schiff ausgehen können.

Eine andere Einschränkung ergibt sich aus dem unzureichenden Zusammenwirken der Träger von Informationen über die Verkehrslage: Verkehrsmanagementsysteme, Küstenwachen, Hafenbehörden usw. besitzen häufig genaue Informationen über die Verkehrslage, welche aber nicht in Wert gesetzt werden, da sie der Allgemeinheit nicht zugänglich sind oder eine effiziente Verbreitung nicht stattfindet.

Die Kommission führt in dem von ihr zum europäischen Gipfel in Biarritz vorgelegten Bericht die Leitprinzipien ihrer neuen Vorschläge über die Sicherheit des Seeverkehrs in den europäischen Gewässern an:

- "Einführung einer erweiterten Meldepflicht für Schiffe vor Einlaufen in europäische Gewässer;
- Verbesserung der Verfahren für die Übertragung und Nutzung von Daten über gefährliche Ladungen, insbesondere durch einen systematischen informatisierten Datenaustausch (EDI);
- Einführung der Pflicht - nach einem von der IMO festgelegten Zeitplan -, in den Gewässern der Gemeinschaft automatische Identifizierungssysteme (Transponder) mit sich zu führen, damit die zuständigen Behörden die Schiffe leichter in Küstennähe erkennen und überwachen können;
- Aufbau gemeinsamer Datenbanken und Vernetzung der Stellen, die mit der Verwaltung der laut Richtlinie zu sammelnden Informationen betraut sind, um einen umfassenderen Überblick über das Verkehrsaufkommen, insbesondere den Transit, in den europäischen Gewässern zu ermöglichen;
- genauere Überwachung der Schiffe, die insbesondere für die Schifffahrt und die Umwelt ein Risiko darstellen;
- Erweiterung der Eingriffsbefugnisse der Mitgliedstaaten als Küstenstaaten bei drohenden Unfällen oder Verschmutzungen vor ihren Küsten."

11. Die damit angestrebten Ziele sind zu umfangreich, als dass sie durch eine einfache Änderung der Richtlinie 93/75/EWG erfasst werden könnten. Folglich schlägt die Kommission ein neues Instrument vor, das die Ziele der Richtlinie 93/75/EWG einbezieht und gleichzeitig umfassendere Zielsetzungen anstrebt: Verhütung von unfall- und betriebsbedingten Verschmutzung auf See, Management und Überwachung des Seeverkehrs, genauere Kontrolle von als solchen eingestuften Risikoschiffen, verstärkte Eingriffsmöglichkeiten bei Gefahr für die Umwelt und die Sicherheit im Seeverkehr, Erleichterung von Such- und Rettungsoperationen auf See.

Einführung von Maßnahmen zur Gewährleistung der Überwachung und Erhöhung der Sicherheit der Schifffahrt in den europäischen Gewässern.

12. Die Kommission schlägt vor, einige Praktiken und Anforderungen der Mitgliedstaaten auf eine gemeinschaftliche Rechtsgrundlage zu stellen, um ihre Wirksamkeit zu erhöhen und gegebenenfalls zu ermöglichen, dass die Mitgliedstaaten bei Verstößen gegen die Vorschriften eine angemessene Sanktionsregelung einsetzen können. Insbesondere soll vorgeschrieben werden:

- die Vorankündigung des Einlaufens in europäische Häfen;

- die Meldung an von den Mitgliedstaaten eingeführte und von der IMO genehmigte Berichtspflichtsysteme;

- die Anwendung der von der IMO genehmigten Seeverkehrsdienste und -managementsysteme.

Diese Maßnahmen gewährleisten zudem, dass alle von der Richtlinie erfassten Schiffe, ob sie nun gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern oder nicht, bei der Einfahrt in die europäischen Gewässer oder beim Einlaufen in europäische Häfen identifiziert werden, die geltenden Verkehrsregeln einhalten werden und den Küstenbehörden eine Reihe wichtiger Informationen für den Fall, dass sie in Seenot geraten, an die Hand geben.

13. Der Inhalt der Informationen basiert auf einer möglichst geringfügigen Harmonisierung: nur bestimmte wesentliche Auskünfte werden eingeholt (Identität des Schiffes, Position, Bestimmung usw.), zumal bestimmte Informationen (Schiffstyp, Tonnage usw.) leicht aus anderen Quellen, wie z.B. der Datenbank EQUASIS über die Qualität von Schiffen abgefragt werden können. Die so geforderten Mindestinformationen entsprechen im übrigen denen der bereits Berichtspflichtsysteme mit Ausnahme allerdings der folgenden Informationen, die mit diesem Vorschlag eingeführt werden:

– Anzahl der an Bord befindlichen Personen. Die Richtlinie 93/75/EWG schrieb die Übermittlung der Anzahl der an Bord befindlichen Besatzungsmitglieder vor. Eine solche Angabe erwies sich jedoch als ungeeignet und nicht ausreichend, zum einen, weil sie nicht die Personen berücksichtigte, die sich möglicherweise außer der Besatzung noch an Bord aufhalten, zum anderen, weil sie sich auf Schiffe beschränkte, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern und schließlich, weil sie als Bestandteil eines Systems zur Verarbeitung von Informationen über die Ladung keinen direkten operationellen Nutzen für die betroffenen Behörden an Land (insbesondere die Koordinationszentren für Such- und Rettungseinsätze auf See) hatte. Künftig werden diese Informationen den Küstenstationen übermittelt, die sie am besten verwenden können.

– Die Angabe einer Adresse soll die einsatzbereiten Behörden in die Lage versetzen, mit Personen Kontakt aufzunehmen, die präzise Informationen über die Ladung haben; das kann bei Unfällen oder Zwischenfällen mit Schiffen, die gefährliche oder umweltschädliche Stoffe befördern, sehr hilfreich sein, zumal, wenn es sich um Schiff auf der Durchreise handelt, das keinen Hafen in der Gemeinschaft ansteuert (in diesem Fall ist nämlich keine Behörde eines Mitgliedstaates über die Ladung informiert).

– Es sind Informationen über Art und Menge des Bunkertreibstoffs zu machen. Die Erdölprodukte in den Betriebsstoffbunkern (manche Schiffe können mehrere Tausend Tonnen davon an Bord haben) stellen in der Tat ein nicht zu vernachlässigendes Verschmutzungsrisiko dar, denn diese Substanzen sind, einmal

über Bord gegangen, besonders schwierig wiederaufzunehmen und haben bisweilen erhebliche toxische Wirkung. Es ist folglich wichtig, dass die Küstenbehörden über solche Informationen verfügen, damit sie die möglichen Folgen eines Unfalls auf See beurteilen können.

14. Mit dem Vorschlag sollen die Vorbeugung und das Verständnis der Ursachen von Seeunfällen gefördert werden. Eine wirksame Politik der Vorbeugung gegen Seeunfälle beruht auf einer besseren Kenntnis der Verkehrsströme und der Fähigkeit, Schiffe zu identifizieren und zu verfolgen, die ein Sicherheits- oder Umweltrisiko darstellen. Ein entscheidender Fortschritt auf dem Weg dorthin ist die Einführung automatischer Identifikationssysteme, oder **Transponder**, die die ununterbrochene Verfolgung von Schiffen in den Küstengewässern ermöglichen. Ferner ist die genaue Analyse der Ursachen von Schiffsunfällen wesentlich für das Verstehen der entscheidenden Faktoren eines Unfalls und folglich für die weitere Erarbeitung von Sicherheitsmaßnahmen im Seeverkehr. Solche Untersuchungen, die bisher oft langwierig, kompliziert und kostspielig waren, werden künftig erheblich erleichtert durch das Aufkommen sogenannter **"Black Boxes"**, die sich von den Flugschreibern in der Luftfahrt herleiten. Eine positive Wirkung auf die Vermeidung von Unfällen (insbesondere solche, die auf menschliches Versagen zurückzuführen sind) kann auch in dem Sinne angenommen werden, dass das Vorhandenseins von Black Boxes an Bord die Mannschaft zu höherer Wachsamkeit und gesteigertem Verantwortungsbewusstsein im Schiffsbetrieb anspornt. Diese technischen Entwicklungen werden gegenwärtig in der IMO insbesondere im Rahmen der Überarbeitung von Kapitel V des SOLAS-Übereinkommens erwogen, die Kommission hält jedoch besonders für Schiffe, die nicht durch das internationale Regelwerk erfasst werden, eine beschleunigte und breiter angelegte Einführung dieser Maßnahmen in der Europäischen Union für geboten.

Es handelt sich also in erster Linie darum, die neuen SOLAS-Bestimmungen über **Transponder** verbindlich vorzuschreiben und sie vor allem zu ergänzen, bzw. ihre Einführung für Schiffe, die nicht unter die neue SOLAS-Regel fallen, zu beschleunigen, nämlich im wesentlichen Frachtschiffe mit mehr als 300 BRZ, die sich nicht auf Auslandsfahrt befinden. Eine solche Ausdehnung würde dem Vorgehen der Kommission in anderen Bereichen der Seeverkehrssicherheit entsprechen: um ein einheitliches Sicherheitsniveau in den europäischen Gewässern zu gewährleisten, ist es notwendig, an Schiffe, die innerhalb der Gemeinschaft Küstenfahrt betreiben, mindestens so strenge Anforderungen zu stellen, wie an Schiffe auf Auslandsfahrt.

Ferner wird in dem Vorschlag auch die Vorschrift für Schiffe aufgegriffen, **Black Boxes** (Schiffsdatenschreiber oder VDR - Voyage Data Recorders) mitzuführen, wobei das Konzept dem im Luftverkehr entspricht. Obgleich es sich dabei nicht um Navigationsgeräte im eigentlichen Sinne handelt, da sie für Untersuchungen nach Unfällen bestimmt sind, beweist ihre Aufnahme in das SOLAS-Kapitel V im Zuge von dessen Neufassung, wie wichtig sie aus globaler Sicht für die Sicherheit der Seeschifffahrt sind. Black Boxes wurden durch die Richtlinie 1999/35 an Bord von Ro-Ro-Fährschiffen und Fahrgasthochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die in Liniendiensten nach oder ausgehend von einem Hafen eines Mitgliedstaats eingesetzt werden, zwingend vorgeschrieben. Angesichts ihrer Bedeutung für die Analyse von Unfallursachen und die Erhöhung des Sicherheitsniveaus in der Seeschifffahrt hält es die Kommission für unerlässlich, die neue Regel 20 des SOLAS-Kapitels V über Black Boxes auf allen Fahrgastschiffen, sowie bestimmten anderen Schiffskategorien, ob auf Auslandsfahrt oder nicht, zwingend vorzuschreiben.

Einführung eines Meldesystems für Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern.

15. Mit dem Vorschlag werden die wesentlichen Bestimmungen der Richtlinie 93/75/EWG aufgegriffen und entsprechend den Erfahrungen mit der Richtlinie und den auf internationaler Ebene eingetretenen rechtlichen und technischen Fortentwicklungen geändert.

Eines der entscheidenden Probleme der Richtlinie 93/75/EWG liegt in der Schwierigkeit, in effizienter und kostengünstiger Weise die Ladungsinformationen, die sehr umfangreich sein können, zu verwalten. Eine signifikante Verbesserung der gegenwärtigen Situation muss also zunächst bei den Bedingungen für die Weitergabe dieser Informationen ansetzen.

Zu diesem Zweck sehen die neuen Bestimmungen die Möglichkeit vor, Ladungsinformationen, die grundsätzlich nur in Ausnahmefällen gebraucht werden, so nahe wie möglich an ihrer "Quelle" aufzubewahren (Konzept der "ruhenden Informationen"). Die Kommission schlägt vor, das Meldeverfahren für diese Informationen flexibler zu gestalten, indem diese nach Wahl des Mitgliedstaats entweder an eine benannte Stelle, wie in der geltenden Richtlinie 93/75/EWG (für Mitgliedstaaten, die die bestehende Konstruktion beibehalten wollen), oder an die Hafenbehörde gerichtet werden, die verpflichtet wird, die Informationen den zuständigen staatlichen Behörden vierundzwanzig Stunden am Tag zur Verfügung zu halten. Die staatlichen Behörden würden die Häfen nur im Bedarfsfall in Anspruch nehmen, um die Informationen zu erhalten. Dieses Verfahren würde den Mitgliedstaaten, die sich dafür entscheiden, eine effizientere und weniger kostspielige Verwaltung des Systems ermöglichen.

Der Richtlinienvorschlag wird auch die Methoden der Informationsübermittlung harmonisieren müssen. Gegenwärtig kann der Betreiber die Meldung mit einem Kommunikationsmittel seiner Wahl absetzen. Häufig und besonders in kleineren Häfen werden die Ladungsinformationen per Fax übermittelt, was die betroffenen Behörden dazu nötigt, in ihren Räumlichkeiten erhebliche Mengen Papierdokumente zu lagern.

Mehrere große europäische Häfen haben angesichts dieses Problems und im Bewusstsein der wirtschaftlichen Einbußen, die aus der Beibehaltung dieser veralteten Verfahren erwachsen, beschlossen, denen Schiffen eine Meldung auf elektronischem Wege und zwar im Format EDA (elektronischer Datenaustausch) vorzuschreiben. Laut Kommissionsvorschlag soll die Übertragung der Ladungsinformationen auf elektronischem Wege erfolgen (d.h. per Computer unter Ausschluss des Faxes), um die noch bestehenden Bearbeitungsvorgänge auf Papier, die die Effizienz des Systems beeinträchtigen, auszuschalten. Um abweichende Standards innerhalb der Gemeinschaft zu vermeiden, wird ferner vorgeschlagen, dass bei Verwendung der Formate EDA zur elektronischen Übermittlung nur die passenden, in einem Anhang zur Richtlinie aufgeführten EDIFACT-Formate verwendet werden.

Die Ausnahmeregelung der Richtlinie 93/75/EWG für Liniendienste von bestimmter Dauer sollte im übrigen flexibler gestaltet werden. Die Fahrtzeit stellt keine unabdingbare Voraussetzung dar, sofern das betreffende Unternehmen eine Regelung getroffen hat, die im Bedarfsfall die unverzügliche Übermittlung von Informationen über gefährliche Ladungsgüter an die zuständige Behörde gewährleistet.

16. Schließlich ist anzumerken, dass Artikel 8 der Richtlinie 93/75/EWG über verschiedene Vorschriften im Hinblick auf das Lotsen in der neuen Richtlinie nicht aufgegriffen wird:

- Den Erfahrungen aus der Anwendung der Richtlinie zufolge wurde die Vorschrift, dass der Kapitän eine Prüfliste erstellt und dem Lotsen übergibt, sehr wenig befolgt, was sich teilweise daraus ergibt, dass von einem Kapitän schwerlich erwartet werden kann, die Mängel an

seinem Schiff selbst schriftlich anzugeben. Die durch die Richtlinie 95/21/EG eingeführte Verstärkung der Hafenstaatkontrolle macht eine solche Prüfliste überflüssig.

- Artikel 8 Absatz 2 ist überflüssig, da er in Artikel 13 der Richtlinie 95/21/EG aufgenommen wurde.

Eingreifmaßnahmen und Überwachung gefährlicher Schiffe

17. Die Richtlinie 93/75/EWG enthält Vorschriften für die Meldung von Unfällen oder Ereignissen auf See seitens der Schiffe und die darauf folgenden Eingreifmaßnahmen der Mitgliedstaaten, aber aufgrund der Begriffsbestimmung für "Schiff" in dieser Richtlinie beschränken sich diese Bestimmungen auf Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern und Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen.

Erstes Ziel des Kommissionsvorschlags ist es also, diese Bestimmungen auf alle Schiffe auszudehnen unabhängig davon, ob sie gefährliche oder umweltschädliche Güter als Ladung befördern bzw. einen Hafen der Gemeinschaft anlaufen oder nicht.

In dem Vorschlag werden die genauen Umstände festgelegt, unter denen der Kapitän eines Schiffes gehalten ist, ein Ereignis den Küstenbehörden zu melden. Es handelt sich um Situationen, die in der Entschließung A.851(20) der IMO über Schiffsmeldesysteme behandelt werden sowie um die Meldung von auf See beobachteten Verschmutzungen bzw. über Bord gegangenen verpackten Ladungsteilen (von anderen Schiffen). Auf diese Weise übermittelte Meldungen ermöglichen den Küstenbehörden, schneller die Einsätze zur Bekämpfung von Verschmutzungen bzw. zum Aufnehmen treibender Stückgüter einzuleiten. In der Praxis werden diese leider oft erst entdeckt, wenn sie schon die Küstenzone erreicht haben.

18. Zu den Maßnahmen, über die ein Mitgliedstaat nach internationalem Recht verfügt, um durch sein Eingreifen eine Bedrohung seines Küstengebiets oder seiner daran sich knüpfenden Interessen abzuwenden, werden in einem Anhang der Richtlinie weitere Beispiele (da es sich nicht um eine erschöpfende Aufzählung handelt) für mögliche Maßnahmen aufgeführt:

- Der Kapitän des Schiffes wird in Verzug gesetzt, das Risiko für Umwelt oder Seeverkehrssicherheit umgehend abzustellen,

- an Bord wird ein Bewertungsteam abgesetzt, das das Risiko einschätzen und dem Kapitän helfen soll, die Lage zu bereinigen sowie die zuständige Küstenstation laufend darüber zu unterrichten,

- der Kapitän wird im Falle unmittelbar drohender Gefahr angewiesen, einen Schutzhafen anzulaufen, oder

- es wird ein Lotse eingesetzt bzw. das Abschleppen des Schiffes angeordnet.

Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen sowie das Brüsseler Übereinkommen von 1969 über das Eingreifen auf hoher See bei Unfällen, die Ölverschmutzungen verursachen oder nach sich ziehen können, sowie das dazugehörige Protokoll von 1973 über andere Stoffe als Rohöl und Mineralölerzeugnisse gestatten Mitgliedstaaten, deren Küsten oder Interessen bedroht sind, solche Maßnahmen in ihren Hoheitsgewässern, ihrer Ausschließlichen Wirtschaftszone und auch bei Vorkommnissen auf hoher See zu ergreifen.

19. Was immer die Ursache eines Seeunfalls sein kann (menschliches oder technisches Versagen), die Erfahrung zeigt, dass ungünstige Seewetterverhältnisse in einem Fahrtgebiet für die Erhöhung des Risiko eines wichtigen Faktor darstellen. In diesem Zusammenhang bedeuten Seehäfen natürliche Zufluchtsräume. Folglich zielt der Vorschlag darauf ab, entweder in Seenotfällen den Zugang zu Fluchthäfen zu erleichtern oder umgekehrt Unfallrisiken dadurch vorbeugen, dass Schiffen untersagt wird, Häfen in der Gemeinschaft zu verlassen, wenn wegen besonders ungünstiger Seewetterverhältnisse ein erhöhtes Unfallrisiko besteht.

Bei den meisten Umweltkatastrophen, die sich vor den europäischen Küsten ereignet haben, herrschten in der Tat schwere Stürme auf See. Nach Auffassung der Kommission ist es bei besonders verschlechterten Seewetterverhältnissen (mehr als 48 Knoten Windgeschwindigkeit, bzw. Windstärke 10 auf der Beaufortskala) zum Schutz der Umwelt vor schweren Verschmutzungsrisiken daher gerechtfertigt, dass die Entscheidung zum Verlassen des Hafens nicht allein dem Kapitän des Schiffes überlassen wird. Das Auslaufen von Schiffen, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, sollte solange ausgesetzt werden, bis günstigere Seewetterverhältnisse eingetreten sind, die es dem Schiff gestatten, den Hafen in vollkommener Sicherheit zu verlassen.

Die Entscheidung, ein Schiff anzuweisen, dass einen Schutzhafen anläuft, ist immer heikel. Sie verlangt eine realistische Einschätzung der Risiken, die damit verbunden wären, entweder die Einfahrt in den Hafen zu verweigern, um ein Verschmutzungs- oder Explosionsrisiko von den Küsten fernzuhalten, oder ein Schiff in schlechtem Zustand zu zwingen, dass es einen Hafen anläuft, um Schiff und Besatzung zu retten und eine Verschmutzung auf See zu vermeiden. Die Aufnahme eines Schiffes in Seenot in einem Hafen kann allerdings ein nicht zu unterschätzendes Risiko für die örtliche Bevölkerung wie für die Umwelt bedeuten, zumal die betreffenden Küstenstriche, insbesondere Flussmündungen, gleichzeitig sehr empfindliche ökologische Zonen darstellen. Die gegenwärtige Situation bedeutet allerdings für die Betreiber des Seeverkehrs eine große Quelle der Besorgnis, der abgeholfen werden sollte. Dieses Problem besitzt ferner eindeutige Gemeinschaftsdimension, da Schiffe, die in einem Hafen abgewiesen wurden, Schiffbruch erleiden und die Küstenzone von Nachbarstaaten verschmutzen können.

Es bedarf demnach eines Rechtsrahmens, der die Aufnahme von Schiffen in Seenot ermöglicht. Die Entscheidung, ein Schiff in Seenot aufzunehmen oder nicht, ist von Fall zu Fall zu treffen, muss sich aber auf objektive Kriterien wie die Aufnahmekapazität der Häfen stützen und die besonderen Sachzwänge und Risiken berücksichtigen, die sich aus der Lage des Hafengebiets oder der ökologischen Empfindlichkeit des Küstenstrichs ergeben. Die Mitgliedstaaten müssten folglich Pläne für die Aufnahme von Schiffen in Seenot erstellen, die diese Informationen aufführen und den Einsatzleitern zuverlässige Grundlagen für ihre Entscheidung an die Hand geben.

"Risikoschiffe".

20. Gewisse Schiffe können für die Staaten, deren Küsten sie passieren, ein besonderes Risiko bedeuten, sei es aufgrund ihres schlechten Zustands, der z.B. bei einer Besichtigung durch die Hafenstaatkontrolle entdeckt wird, sei es wegen der vermuteten Verfassung des Schiffes oder seines zweifelhaften Gebarens, oder wegen der Verletzung einer internationalen Regel bzw. einer europäischen Rechtsvorschrift usw..

Der gegenwärtige Stand des internationalen Rechts schränkt die Eingriffsbefugnisse der Mitgliedstaaten gegenüber Schiffen stark ein, die ein potentielles Risiko darstellen (z.B. Schiffen, über die im Sinne der Richtlinie 95/21/EG ein Einlaufverbot verhängt wurden, oder solchen, die einer Meldepflicht auf See nicht nachgekommen sind), aber nicht unbedingt ein

schwerwiegendes oder unmittelbares Unfall- oder Verschmutzungsrisiko für ihre Küsten darstellen. Zwangsmaßnahmen wie die Umleitung eines Schiffes gehen über die nach internationalem Recht bei "Risikoschiffen" im Sinne der Richtlinie zulässigen Maßnahmen hinaus, es sei denn, es ereignet sich ein Vorfall oder Unfall auf See.

Trotz Einschränkungen durch das internationale Recht ist es dennoch möglich, vorbeugende Maßnahmen gegenüber diesen Schiffen zu ergreifen. Es wäre angebracht, diese Schiffe in den europäischen Gewässern verschärft zu überwachen, was eine verbesserte Informationsweitergabe unter den Mitgliedstaaten impliziert, die an der Fahrtroute des Schiffes liegen. Diese verstärkte Überwachung könnte zum Beispiel ermöglichen, zweifelhaftes oder für die Sicherheit der Seeschifffahrt gefährliches Verhalten schneller zu entdecken und die gebotenen Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen, sowie die anzulaufenden Häfen und die Behörden der anderen Mitgliedstaaten von der Ankunft dieser Schiffe in Kenntnis zu setzen. Die Mitgliedstaaten können dank dieser Informationen vor Aufnahme von Risikoschiffen in ihren Häfen zusätzliche Auskünfte verlangen, um zu überprüfen, ob das Schiff die internationalen Übereinkommen einhält (Kopie der Sicherheitsbescheinigungen), bzw. gegebenenfalls sogar im Rahmen der Bestimmungen von Richtlinie 95/21/EG Besichtigungen an Bord durchführen.

Verstärkte Anwendung der Richtlinie.

21. Die bereits erwähnten Mängel in der Anwendung der Richtlinie 93/75/EWG ergeben sich aus dem Fehlen von präzisen Bestimmungen darüber, wie die Einhaltung der Bestimmungen sicherzustellen ist. Die einzige in der Richtlinie erwähnte "Sanktion" ist die Verweigerung des Zugangs laut Artikel 5 bei nicht erfolgter Meldung vom Abfahrtshafen außerhalb der Gemeinschaft. Diese Sanktion wird, obschon häufig gegen den genannten Artikel verstoßen wird, von den Mitgliedstaaten nicht angewendet, was wahrscheinlich teilweise aus der Schwere der Sanktion im Verhältnis zu dem Verstoß zu erklären ist. Hier gilt es daher, ein System von Geldbußen einzuführen, die dem Schiff den Zugang zum Hafen und die Durchführung seiner Handelsgeschäfte ermöglichen, gleichzeitig aber den Betreiber und den Kapitän von einer Wiederholung abschrecken.

Im übrigen müssen die Mitgliedstaaten unbedingt durch überraschende Betriebstests oder Simulationsübungen feststellen, ob die für die Zwecke der Richtlinie eingesetzten Berichtssysteme befriedigend funktionieren. Dies gilt insbesondere für den Teil des Systems, der sich auf die Verarbeitung von Informationen über gefährliche Ladungen bezieht: diese Informationen sind nur zur Verwendung in Ausnahmefällen bestimmt, wenn ein Unfall geschieht; es ist unabdingbar, dass die Verfahren und Instrumente der Datenübermittlung bei dieser Gelegenheit perfekt funktionieren.

Schließlich werden durch den Kommissionsvorschlag Bestimmungen eingeführt, um festzustellen, ob der Internationale Sicherheitsmanagement(ISM)-Code bei einem Ereignis oder Unfall auf See korrekt angewendet wurde. Der ISM-Code spielt eine grundlegende Rolle bei der Verhütung von Unfällen und Meeresverschmutzung, vorausgesetzt, dass er von den Unternehmen nicht als bloße Formalität betrachtet und angewendet wird, mit der eine internationale Anforderung rein formell einzuhalten ist. Gerade bei einem Schiffsunglück wird es möglich festzustellen, ob das ISM von der Betreibergesellschaft des Schiffes ernst genommen wurde: der ISM-Code sieht die Verpflichtung vor, Verfahren zu etablieren, mit denen Notsituationen begegnet werden kann. Einer der entscheidenden Gesichtspunkte in einer Notsituation ist die Möglichkeit, jederzeit geeignete Kontakte zwischen dem Schiff und dem Unternehmen einerseits und zwischen dem Unternehmen und den Einsatzbehörden andererseits zu unterhalten, damit der Kapitän wie auch die Behörden an Land

Einsatzentscheidungen unter bestmöglichen Voraussetzungen treffen zu können. Der Richtlinienvorschlag führt diese Kommunikationspflicht zwischen den Betroffenen ein und sieht Folgemaßnahmen vor falls festgestellt wird, dass das Managementsystem des Unternehmens bei einem Unfall auf See nicht funktioniert hat. Diese Maßnahmen bestehen zunächst in der Unterrichtung des Staates (oder der Staaten), von dem (denen) die ISM-Bescheinigung ausgestellt wurde, damit sie die nötigen Maßnahmen ergreifen können. Handelt es sich darüber hinaus um ein Schiff, dessen Bescheinigung von einem Mitgliedstaat ausgestellt wurde, und wird das Versagen als besonders schwerwiegend beurteilt, sollte der Mitgliedstaat, der die Bescheinigung ausgestellt hat, diese aussetzen, bis die Funktion des Sicherheitsmanagements in diesem Unternehmen erschöpfend überprüft worden ist.

Weiterentwicklung des europäischen Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystems für den Seeverkehr.

22. Letztendlich ist es nicht Zweck des europäischen Überwachungs- und Informationssystems für die Seeverkehr, die verschiedenen Meldeverpflichtungen zu vervielfältigen, sondern es wird im Gegenteil eine Vereinfachung und verstärkte Harmonisierung der Verfahren angestrebt, wobei die gesammelten Informationen einen größtmöglichen Zugewinn darstellen sollen.

Dieser Vorschlag stellt nur einen ersten Schritt auf dem Weg zur Einrichtung eines solchen Systems dar. Es wird erforderlich sein, schrittweise die räumliche Ausdehnung des Netzes zur Lenkung der Schifffahrt zu erweitern und den Informationsaustausch zwischen den verschiedenen Behörden und Handlungsträgern einzuführen. Die Kommission und die Mitgliedstaaten müssen eng zusammenarbeiten, um diese Zielsetzungen zu bestimmen und zu verwirklichen.

23. Die Kommission hat die folgenden wichtigsten Zielsetzungen dieser zweiten Phase ausgemacht:

– Die Informationen über Schiffsbewegungen sollen durch geeignete Telematikverbindungen zwischen den Küstenstationen (hauptsächlich VTS) und den Hafenbehörden der Mitgliedstaaten höheren Wert bekommen. Tatsächlich verfügen verschiedene Stellen oder Behörden über Informationen, die zum wechselseitigen Nutzen aller ausgetauscht werden könnten. Ein konkretes Beispiel ist die genaue Angabe der ETA (Estimated Time of Arrival : voraussichtliche Ankunftszeit), die einen wesentlichen Parameter für die Verwaltung der Hafendienste darstellt: je genauer diese Angabe ist, desto besser wird der Hafenaufenthalt des Schiffes und insbesondere die Planung der verschiedenen Hafendienstleistungen organisiert sein: dazu gehören Lotsendienste zumal der Kanal- oder Hafenlotsen, Umschlag- oder Reparaturleistungen, Verwaltungsdienstleistungen usw.. Diese Informationen sind jedoch gegenwärtig oft ungenau (oder fehlen gar völlig), ungeachtet örtlicher Vorschriften für die Mitteilung der Ankunftszeit. Die Einrichtung einer Telematikverbindung zwischen dem Bestimmungshafen und einem an der Fahrtroute des Schiffes gelegenen Verkehrsüberwachungsdienst würde dem Hafen ermöglichen, die ETA zu aktualisieren und die Organisation des Hafenaufenthalts zu optimieren (im Gegenzug kann die Verkehrsüberwachungsstation dank exakter Kenntnis der Auslaufzeit aus dem Hafen präzisere Vorhersagen über die Durchfahrt ihres Einzugsgebiets treffen). Solche Verbindungen bestehen bisweilen bereits auf lokaler Ebene, sollten aber allgemein eingeführt werden, um die Sicherheit der Seeschifffahrt und die Effizienz des Hafenmanagements zu erhöhen. In diesem Sinne müssten insbesondere im Rahmen des transeuropäischen Verkehrsnetzes

Telematikverbindungen zwischen den Küstenstationen eingerichtet werden, um die Meldungen der Schiffe an die Stationen entlang der betreffenden Schifffahrtsrouten weiterzugeben. Solche Vorhaben könnten aus für das transeuropäische Verkehrsnetz bereitgestellten Mitteln finanziert werden, sofern sie den Förderkriterien entsprechen.

– Das geographische Einzugsgebiet der europäischen Kette von Meldepflichtsystemen soll vervollständigt werden. Gegenwärtig werden die wichtigsten von Schiffen mit Bestimmung Europa oder auf der Durchreise benutzten Seeschifffahrtsstraßen von Schiffsmeldesystemen bzw. im Bereich Ärmelkanal-Atlantik von VTS erfasst. Allerdings sind einige Fahrtgebiete noch nicht ausreichend abgedeckt, so das Mittelmeer (insbesondere sein östlicher Zugang), der nördliche Zugang zur Nordsee und die Ostsee für Schiffe, die aus den nicht der EU angehörenden Anliegerstaaten kommen. Es ist also angebracht, dass die Kommission und die betroffenen Mitgliedstaaten diese Frage unverzüglich aufgreifen und Maßnahmen vorbereiten, mit denen die durchfahrenden Schiffe in diesen Fahrtgebieten erfasst werden können, damit sich die IMO ihrerseits so schnell wie möglich damit befassen kann.

– Einrichtung eines ständigen Rahmens zum Ausbau des durch diese Richtlinie eingeführten Informationssystems und zur Verwaltung der Informationen über die Seeschifffahrt. Der Vorschlag für eine Verordnung Nr. 2000/../EG betreffend die Einrichtung einer europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr sieht als Aufgaben dieser Einrichtung die Überwachung der Navigation und des Seeverkehrs in Anwendung des Gemeinschaftsrechts vor, um damit die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission in diesem Bereich zu erleichtern. Zu diesem Zweck könnte sich die Agentur auf eines oder mehrere europäische Verwaltungszentren für Seeverkehrsinformationen stützen. Es besteht das Vorhaben, ein zentrales Seeverkehrsinformationssystem im französischen Jobourg einzurichten, das den Atlantikbogen bis zur Einfahrt in die Nordsee abdecken soll; dieses und das Beispiel von EQUASIS zeigen, dass das Konzept der Zentralisierung bestimmter Informationen, die allen Nutzern zugänglich gemacht werden, im Vergleich mit einem dezentralen System auf der Basis eines kontinuierlichen Informationsflusses unter betroffenen Behörden zahlreiche Vorteile aufweist (insbesondere werden Skalenvorteile erzielt). Die Funktion solcher Zentren, die im Rahmen bereits bestehender Stationen (wie VTS, MRCC - Seenotrettungsleitstellen - usw.) in den großen europäischen Seeverkehrsregionen (Mittelmeer, Ärmelkanal-Atlantik-Nordsee, Ostsee…) arbeiten könnten, bestünde darin, mittels einer offenen Datenbank bestimmte Informationen von gemeinsamem Interesse zu sammeln und verfügbar zu machen (aktuelle Liste der zuständigen Behörden, Liste der "Risikoschiffe" usw.). Unter den Mitgliedstaaten müsste ein Kooperationsrahmen festgelegt werden, mit dem die Aufgaben dieses Zentrums genau definiert würden.

SPEZIFISCHE ERWÄGUNGEN

Artikel 1

Dieser Artikel besagt, dass mit dem Vorschlag ein europäisches Seeverkehrsüberwachungs- und -informationssystem eingerichtet werden soll, das die Erhöhung der Seeverkehrssicherheit, die Verbesserung der Verkehrseffizienz und die Verhinderung von unfall- bzw. betriebsbedingten Verschmutzungen durch Schiffe zum Ziel hat.

Artikel 2

Hier wird der Geltungsbereich des Vorschlags festgelegt. Es werden alle Schiffe über dem Schwellenwert von 300 BRZ erfasst, unabhängig davon, ob sie Gefahrgut befördern oder nicht. Es ist eine Reihe Ausnahmen vorgesehen, und zwar für Kriegsschiffe, für Schiffe der öffentlichen Verwaltung, die zu nicht kommerziellen Zwecken eingesetzt werden (gemäß der Definition in Regel 1 des Kapitels V des gegenwärtig in Überarbeitung befindlichen SOLAS-Übereinkommens), für Sportboote (ungeachtet ihrer Merkmale und der Frage, ob sie gewerblich genutzt werden) und für Fischereifahrzeuge. Die größten Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 45 m können allerdings auch Risiken für die Seeschifffahrt verursachen, die ihre Aufnahme in den Geltungsbereich des Vorschlages rechtfertigen. Die Schiffsvorräte und Ausrüstungsgegenstände zur Verwendung an Bord sind (wie in Richtlinie 93/75/EWG) ausgenommen. Bunkertreibstoffe müssen jedoch laut Richtlinie gemeldet werden.

Artikel 3

Dieser Artikel führt die für die Zwecke der Richtlinie geltenden Begriffsbestimmungen auf.

Artikel 4

Mit diesem Artikel wird für alle Schiffe im Geltungsbereich dieser Richtlinie eine Anmeldepflicht vor dem Einlaufen in Häfen eingeführt. Die gegenwärtige Praxis der Voranmeldung des Einlaufens wird in der Europäischen Union vorgeschrieben, was ihre Wirksamkeit erhöhen dürfte.

Artikel 5

Mit diesem Artikel wird der Grundsatz eingeführt, dass Schiffe, die in den Zuständigkeitsbereich einer ein Meldesystem betreibenden Behörde einfahren, dieser die im Anhang I-1 aufgeführten Mindestinformationen für eine effiziente Weiterverfolgung übermitteln. Dieser Artikel berücksichtigt den Stand des geltenden internationalen Rechts und insbesondere des SOLAS-Übereinkommens, aus dem hervorgeht, dass ausschließlich die von der IMO genehmigten Meldesysteme für Schiffe im "reinen" Transitverkehr (d.h. weder mit Bestimmung nach noch Abfahrt aus Häfen der Gemeinschaft) vorgeschrieben werden können.

Artikel 6

Dieser Artikel stellt zur Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr die Anforderung, dass Schiffe von der IMO genehmigte lokale Verkehrslenkungsanlagen in empfindlichen Bereichen, Verkehrsverdichtungszonen oder Gefahrenzonen für die Seeschifffahrt berücksichtigen und das VTS (Seeverkehrsmanagement) in Anspruch nehmen. Die Schiffe haben die Anweisungen zu befolgen, die ihnen die für diese Einrichtungen zuständigen Behörden aus Sicherheitsgründen erteilen können. Die Mitgliedstaaten haben sich zu vergewissern, dass diese Behörden über die nötigen personellen und technischen Ressourcen verfügen, um diese Aufgaben zu erfüllen, und sich insbesondere an die hierzu von der IMO verabschiedeten Leitlinien halten.

Artikel 7

Dieser Artikel bestimmt, dass jedes Schiff, das einen innerhalb der Gemeinschaft liegenden Hafen ansteuert oder von einem solchen herkommt, mit Transpondern (oder automatischen Identifikationssystemen) ausgerüstet sein muss, damit es identifiziert und auf seiner Fahrt entlang den europäischen Küsten verfolgt werden kann . Diese Verpflichtung greift die durch das revidierte Kapitel V des SOLAS-Übereinkommens (neue Regel 19-2) einzuführenden

Mitführungsanforderungen auf, greift ihnen vor und erweitert sie, indem sie auch Schiffe auf Inlandsfahrt erfasst, für die Regel 19 des SOLAS-Übereinkommens nicht, oder erst ab 1. Juli 2008 gilt (zwischen 300 und 500 BRZ). Die Mitgliedstaaten müssten, um die mit automatischen Identifikationssystemen ausgerüsteten Schiffe in ihren Gewässern verfolgen zu können, ihre Küstenstationen für den Empfang und die Verarbeitung der von den Transpondern übermittelten Informationen ausstatten.

Artikel 8

Zur Erleichterung der Nachforschungen über die Ursachen von Schifffahrtkatastrophen können durch an Bord installierte Schiffsdatenschreiber ("Black Boxes") wesentliche Informationen über die Schiffsbewegungen und das Funktionieren der wichtigsten Schiffsanlagen verfügbar gemacht werden. Artikel 8 ergänzt die bereits durch die Richtlinie 1999/35/EG über Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr einerseits durch die von der neuen Regel 20 des SOLAS-Kapitels V betroffenen Fahrgastschiffkategorien, aber auch durch andere, von SOLAS nicht erfasste Kategorien (vorhandene Frachtschiffe, Schiffe auf Inlandsfahrten). Was den Zeitplan betrifft, werden neue ab 1. Juli 2002 gebaute Schiffe dieser Verpflichtung sofort unterworfen. Vorhandene Fahrgastschiffe müssen bis spätestens zum 1. Januar 2004 umgebaut werden. Die Kommission schlägt vor, dass für andere Schiffe (Frachtschiffen), für die die geplante Überarbeitung der SOLAS-Konvention zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Textes das Mitführen von Black Boxes nur auf Neubauten vorsieht, der Umbau auch von vorhandenen Fahrzeugen je nach Tonnage ab 2007 oder 2008 wird.

Artikel 9

Dieser Artikel beschreibt, ähnlich einer Bestimmung in Richtlinie 93/75/EWG die Verpflichtungen des Verladers, mit denen sichergestellt werden soll, dass dem Kapitän oder dem Betreiber des Schiffes präzise Ladungsinformationen übermittelt werden und diese tatsächlich den an Bord gestauten gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern entsprechen.

Artikel 10

Dieser Artikel betrifft die Übermittlung von Informationen über das Schiff und seine Ladung an die zuständigen Behörden des Abfahrts- bzw. des Bestimmungshafens in der Gemeinschaft, sofern es sich um Schiffe handelt, deren Abfahrthäfen außerhalb der Gemeinschaft liegen. Er greift die in Artikel 5 der Richtlinie 93/75/EWG festgelegten Anforderungen auf, enthält aber mehrere Änderungen im Sinne größerer Flexibilität und weitergehender Harmonisierung:

- um den vielfältigen in der Praxis aufgetretenen Sachlagen Rechnung zu tragen, obliegt die Meldung nicht mehr allein dem Betreiber, sondern kann auch direkt vom Agenten oder dem Kapitän des Schiffes erstattet werden;

- bei Schiffen, deren Abfahrtshafen außerhalb der Gemeinschaft liegt, wird die Anmeldung nicht als Voraussetzung für den Zugang zum Hafen betrachtet, aber das Unterlassen der Anmeldung wird durch ein Bußgeld (laut Artikel 22) geahndet;

- Schiffen, deren Reiseziel beim Auslaufen aus einem Hafen der Gemeinschaft nicht bekannt ist, wird gestattet, die verlangten Informationen zu übermitteln, sobald ihnen genaues Reiseziel bekannt gegeben wird ;

- um den ständigen Strom von insbesondere die Ladung betreffenden Informationen einzudämmen, können die Mitgliedstaaten die Hafenbehörden ermächtigen, die von einem Schiff übermittelten Informationen entgegenzunehmen und aufzubewahren, sofern die dafür eingerichteten Verfahren der zuständigen Behörde unmittelbaren und ständigen Zugang zu den Daten gewährleisten;

- die Übermittlung hat über eine durchgehende Verbindung zwischen den beteiligten Computern zu erfolgen; wenn EDA-Formate verwendet werden, müssen sie den in einem Anhang der Richtlinie aufgeführten EDIFACT-Normen entsprechen;

- schließlich wird klargestellt, dass Schiffe im "reinen" Transitverkehr, die keine Häfen der Gemeinschaft anlaufen, trotzdem im Rahmen der an den europäischen Küsten eingerichteten Schiffsmeldesysteme Informationen zur beförderten Ladung übermitteln müssen.

Artikel 11

Dieser Artikel betrifft den Austausch von Daten unter den Mitgliedstaaten zur Übermittlung von Informationen über das betreffende Schiff und seine Ladung, die aus Sicherheitsgründen gebraucht werden können. Die Mitgliedstaaten müssen bei der Verknüpfung und Interoperabilität der einzelstaatlichen Informationssysteme zusammenarbeiten, um die verlangten Informationen jederzeit auf elektronischem Wege austauschen zu können. Die Vereinbarung mehrerer Mitgliedstaaten zur Durchführung der Gefahrgut-Richtlinie bietet einen Kooperationsrahmen zu diesem Zweck.

Artikel 12

In diesem Artikel werden die Bedingungen erläutert, unter denen ein Mitgliedstaat für Liniendienste innerhalb der Gemeinschaft Ausnahmen von den normalen Meldeverfahren genehmigen kann. Die durch Richtlinie 93/75/EWG eingeführte Ausnahmeregelung wird flexibler gestaltet, indem das Kriterium der Fahrtdauer fortfällt; das von dem Unternehmen eingerichtete System muss im Gegenzug die Möglichkeit gewährleisten, die verlangten Informationen ohne Verzögerung zu übermitteln, wobei es den Mitgliedstaaten obliegt, zu überprüfen, ob dieses System befriedigend funktioniert.

Artikel 13

Dieser Artikel soll die Mitgliedstaaten in die Lage versetzen, bestimmte Maßnahmen zu ergreifen, wenn Schiffe im Transitverkehr vor ihren Küsten ein potenzielles Risiko für die Seeschifffahrt darstellen. Der Artikel bestimmt in erster Linie, welche Schiffe als Risiko einzustufen sind, und sieht den Austausch von Informationen unter den entlang der Fahrtroute des Schiffes gelegenen Mitgliedstaaten vor. Der jeweils betroffene Mitgliedstaat kann sodann ihm angemessen erscheinende Maßnahmen ergreifen, die aber auf jeden Fall das geltende Völkerrecht einhalten müssen.

Artikel 14

Dieser Artikel erweitert den Anwendungsbereich ähnlicher Bestimmungen der Richtlinie 93/75/EWG dahingehend, dass andere Kategorien von Schiffen (die kein Gefahrgut befördern bzw. nicht auf der Durchfahrt sind) einbezogen werden. Zudem wird im einzelnen festgelegt, welche Maßnahmen ein Mitgliedstaat zur Vorbeugung ergreifen bzw. wie er bei einem Ereignis oder Unfall einschreiten kann. So haben die Kapitäne jedes Problem im Hinblick auf die Sicherheit des Schiffes oder der Navigation sowie auch bei der Vermeidung von Verschmutzungen zu melden und sind zudem gehalten, den Küstenbehörden

Verschmutzungslachen oder treibende Stückgüter, die eine Gefahr für die Umwelt oder andere Schiffe darstellen können, zu melden.

Artikel 15

Dieser Artikel sieht vor, dass die Mitgliedstaaten im Falle besonders ungünstiger Witterungsbedingungen, bei denen eine schwerwiegende Bedrohung für ihre Küsten, aber auch für die Küsten eines benachbarten Mitgliedstaates besteht, die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um das Auslaufen von Schiffen zu untersagen.

Artikel 16

Dieser Artikel verlangt von den Mitgliedstaaten, alle erforderlichen und nach internationalem Recht zulässigen Maßnahmen zu ergreifen, um einem Unfall- oder Verschmutzungsrisiko vor ihren Küsten zu begegnen, und verpflichtet die betroffenen Parteien (Betreiber, Ladungseigner, Kapitän), in jeder Weise zusammenzuarbeiten, um die Folgen des Unfalls möglichst gering zu halten. Ferner hat der Kapitän, sobald es zu einem solchen Ereignis oder Unfall kommt, mit dem Unternehmen Kontakt aufzunehmen und diese sich den zuständigen Behörden zur Verfügung zu stellen.

Artikel 17

Dieser Artikel schreibt vor, dass die Mitgliedstaaten Noteinsatzpläne erstellen, um die Entscheidung über die Aufnahme eines Schiffes in Seenot zu erleichtern, und diese den interessierten Parteien zur Verfügung stellen. Auch ist die Kommission über die von den Mitgliedstaaten zur Erstellung dieser Pläne getroffenen Maßnahmen zu unterrichten.

Artikel 18

Mit Artikel 17 werden die in Artikel 9 und 10 der Richtlinie 93/75/EWG enthaltenen und anfänglich nur für solche Schiffe anwendbaren Bestimmungen, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern (über die Verbreitung von Nachrichten für Seefahrer und die Unterrichtung der anderen betroffenen Mitgliedstaaten) auf alle Schiffe ausgedehnt.

Artikel 19

Dieser Artikel besagt, dass die Mitgliedstaaten die durch die Anwendung dieser Richtlinie betroffenen zuständigen Behörden, Hafenbehörden und Küstenstationen benennen und die Seeschifffahrtsbranche sowie die Kommission in geeigneter Weise darüber unterrichten.

Artikel 20

Dieser Artikel bezieht sich auf die Einrichtung eines Kooperationsrahmens zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten zur Fortentwicklung des europäischen Beobachtungs- und Informationssystems für den Seeverkehr. So ist der Aufbau von Telematikverbindungen zwischen Hafenbehörden und Küstenstationen sowie auch unter diesen selbst vorgesehen, um das Management von Informationen über Schiffsbewegungen in den europäischen Gewässern zu optimieren. Ferner wird daran erinnert, dass der noch unvollständige Erfassungsbereich des Systems ergänzt werden muss, damit jedes in europäische Gewässer einfahrende Schiff identifiziert und lückenlos verfolgt werden kann. Dazu wird es erforderlich sein, dass die betroffenen Staaten bei der Unterbreitung geeigneter Vorschläge in der IMO zusammenarbeiten. Die Verbesserung der zu den Aufgaben der Europäischen Agentur für die

Sicherheit im Seeverkehr gehörenden Verwaltung von Seeverkehrsinformationen ist anzustreben, um den Staaten im betroffenen Fahrtgebiet leichteren Zugang zu den sie interessierenden Informationen zu ermöglichen und die für ein besseres Management der Schifffahrt in diesen Seegebieten erforderlichen Instrumente zu entwickeln.

Artikel 21

Dieser Artikel erinnert daran, dass bei der Sammlung und Verarbeitung von dieser Richtlinie gemäß gemeldeten Informationen der Grundsatz der Vertraulichkeit von Handelstransaktionen zu gelten hat und diese Informationen nur zu Zwecken der Sicherheit im Seeverkehr und des Umweltschutzes verwendet werden dürfen.

Artikel 22

Dieser Artikel führt die für eine befriedigende Durchführung der Richtlinie erforderlichen Maßnahmen im einzelnen auf. So sind die Mitgliedstaaten gehalten, das Funktionieren der für die Zwecke der Richtlinie eingerichteten Informationssysteme regelmäßig zu überprüfen und in ihre einzelstaatliche Gesetzgebung abschreckende Geldbußen aufzunehmen, um Verstöße gegen die durch die Richtlinie eingeführten Meldepflichten bzw. Verpflichtungen zum Mitführen von Ausrüstungen zu ahnden. Besonders betont wird auch, dass bei einem Ereignis auf See die Konformität des Sicherheitsmanagements des Unternehmens mit den Vorschriften des ISM-Codes überprüft werden muss; wenn diese erhebliche Mängel aufweist, hat dies zum sofortigen Entzug der ISM-Bescheinigung zu führen.

Artikel 23 und 24

Diese Artikels betreffen die Einsetzung eines Regelungsausschusses für die Zwecke der Richtlinie und legen seinen Aufgabenbereich fest.

Artikel 25

Kein Kommentar.

Artikel 26

Dieser Artikel legt fest, dass die Richtlinie 93/75/EWG, deren Bestimmungen zum Teil in dieser Richtlinie aufgegriffen werden, vierundzwanzig Monate nach Verabschiedung dieser Richtlinie aufgehoben wird.

ANHÄNGE

Anhang I

Anhang I führt in seinem ersten Teil die der zuständigen Küstenstation zu übermittelnden Schiffsbetriebsinformationen einzeln auf. Es handelt sich entsprechend den Bestimmungen der IMO-Entschließung A.851(20) um Informationen zur Identifizierung des Schiffes, über die Schiffsbewegungen, die Ladung und die Anzahl der Personen an Bord. Die Harmonisierung ist möglichst gering, da die Mitgliedstaaten das Recht haben, aus Sicherheits- oder Umweltschutzgründen weitere Informationen zu verlangen. Ziel ist jedoch auch, die Zahl der vom Kapitän verlangten Angaben so gering wie möglich zu halten, zumal die Einsatzzentren eine ganze Reihe Informationen bei der Datenbank EQUASIS abfragen können.

Der zweite Teil von Anhang I enthält eine Aufstellung der Informationen, die entsprechend der neuen SOLAS-Regel 19 durch automatische Identifikationssysteme übermittelt werden können.

Es wird ferner nochmals darauf hingewiesen, dass alle Änderungen gegenüber den gemeldeten Informationen, insbesondere jede Änderung im Fahrtroutenplan des Schiffes, der Küstenbehörde mitgeteilt werden muss.

Anhang II

Anhang II stellt den Zeitplan für das Mitführen von automatischen Identifikationssystemen (AIS) und Schiffsdatenschreibern (VDR) auf Schiffen dar, der auf die gegenwärtig überarbeiteten Bestimmungen des SOLAS-Kapitels V und auf andere Schiffs- oder Reisekategorien ausgedehnt wird, die von den einschlägigen SOLAS-Regeln nicht erfasst werden.

Anhang III

Anhang III enthält eine Aufstellung der vom Betreiber, dem Agenten oder dem Kapitän eines Schiffes, das einen Hafen der Gemeinschaft anläuft, zu machenden Informationen. Diese Aufstellung entspricht Anhang I der Richtlinie 93/75/EWG, mit Ausnahme einiger Streichungen:

- Da es im wesentlichen um die Verwaltung von Ladungsinformationen geht, sind Informationen über die Nationalität des Schiffes oder seine Länge bzw. Tiefgang unnötig; im übrigen können diese Informationen von der Datenbank EQUASIS bezogen werden.

- Informationen zur Navigation (geplante Route) werden laut Titel I bereits von allen Schiffen verlangt. Sie sind im Rahmen eines Managementsystems für Ladungsinformationen nicht von Interesse und werden übrigens auch in den für die Meldungen an Häfen verwendeten EDIFACT-Nachrichtenformaten nicht berücksichtigt.

- Die Anzahl der Besatzungsmitglieder wird aus ähnlichen Gründen nicht mehr erwähnt, dies allerdings auch deshalb, weil es keinerlei Grund gibt, diese Angabe nur von Schiffen zu verlangen, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern. Diese Anforderung gehört nunmehr zu den unter Titel I der Richtlinie aufgeführten Meldepflichten und bezieht sich auf die Anzahl der an Bord befindlichen Personen.

- die Art der vorgeschriebenen Meldungen über die Ankunfts- und Auslaufzeiten ist klargestellt worden. Die Richtlinie 93/75/EWG gab tatsächlich Anlass zur Verwirrung, da die unter Punkt 6 des Anhang I der Richtlinie vorgeschriebene Angabe der voraussichtlichen Auslaufzeit auf das Verlassen des Abfahrtshafens in der Gemeinschaft oder des Abfahrtshafens außerhalb der Gemeinschaft interpretiert wurde. Die zuständige Behörde braucht die Informationen über die Abfahrtszeit aus einem Hafen der Gemeinschaft und die voraussichtliche Ankunftszeit sowie die voraussichtliche Auslaufzeit (anhand derer die vorgesehene Dauer des Hafenaufenthalts bestimmt werden kann) für Schiffe, die nach Bestimmungshäfen innerhalb der Gemeinschaft gehen und von außerhalb der Gemeinschaft liegenden Häfen kommen.

Anhang IV

Anhang IV bietet eine Aufstellung von elektronischen EDIFACT-Nachrichten, die für die Übermittlung der Informationen zu verwenden sind, sofern diese auf EDA-Protokollen gestützt ist.

Anhang V

Anhang V enthält eine (nicht erschöpfende) Aufzählung der Maßnahmen, die ein Mitgliedstaat entsprechend seiner Einschätzung der Lage am Ort des Geschehens und unter Wahrung internationalen Rechts ergreifen kann, um die Risiken oder Folgen eines Ereignisses auf See zu verhüten oder zu einzudämmen. Es handelt sich, wie auch in der Richtlinie 93/75/EWG, um Maßnahmen zur Einschränkung der Schiffsbewegungen oder zur Vorgabe eines bestimmten Kurses, aber auch darum, den Kapitän zu Maßnahmen zu verpflichten, um die Risiken auszuräumen, bzw. ihn zum Aufsuchen eines Schutzhafens, zu Übernahme eines Lotsen, zum Einverständnis mit dem Abschleppen seines Schiffes oder dem Absetzen eines Bewertungskommandos an Bord zu veranlassen, wenn die Bordmittel ganz offenbar unzureichend erscheinen, um die Lage unter Kontrolle zu bekommen.

2000/0325 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystems für den Seeverkehr

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[3],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[4],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[5],

gemäß dem Verfahren laut Artikel 251 des Vertrages[6],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In ihrer Mitteilung vom 24. Februar 1993 für eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr nennt die Kommission als eines der auf Gemeinschaftsebene anzustrebenden Ziele die Einrichtung eines Meldepflichtsystems, durch das die Mitgliedstaaten rasch Zugang zu allen wichtigen Informationen über die Bewegungen von gefährliche oder umweltschädliche Substanzen befördernden Schiffen und über die genauen Eigenschaften dieser Ladungen bekämen;

(2) Richtlinie 93/75/EWG(4) vom 13. September 1993 trifft eine Regelung zur Unterrichtung der zuständigen Behörden über gefährliche oder umweltschädliche Güter befördernde Schiffe, die Häfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus diesen auslaufen, sowie über Störfälle auf See. In Artikel 13 dieser Richtlinie ist vorgesehen, dass die Kommission neue Vorschläge zur Einrichtung eines vollständigeren Meldesystems für die Gemeinschaft unterbreitet, die auch Schiffe auf Durchfahrt entlang den Küsten der Mitgliedstaaten betreffen können;

(3) Die Entschließung des Rates vom 8. Juni 1993(5) über eine gemeinsame Politik der Sicherheit im Seeverkehr besagt, dass die Verabschiedung eines vollständigeren Informationssystems zu den Hauptzielen der Gemeinschaftsinitiative gehört;

---

3 ABl. C vom , S. .
4 ABl. C vom , S. .
5 ABl. C vom , S. .
6 ABl. C vom , S. .
4 ABl. L 247, vom 5.10.1993, S. 19.
5 ABl. C 271, vom 7.10.1993, S. 1.

(4) Die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystems für den Seeverkehr wird zur Verhütung von Unfällen und Meeresverschmutzung beitragen sowie dazu, die Folgen solcher Ereignisse für Umwelt, Wirtschaft und Gesundheit der örtlichen Bevölkerung möglichst gering zu halten. Die Effizienz des Seeverkehrs und insbesondere die Organisation des Hafenaufenthalts der Schiffe hängen gleichfalls davon ab, dass die Schiffe ihr Eintreffen lange genug zuvor anmelden;

(5) An den europäischen Küsten wurden in Übereinstimmung mit den einschlägigen von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) verabschiedeten Regeln mehrere Meldepflichtsysteme für Schiffe eingerichtet. Es gilt sicherzustellen, dass Schiffe auf der Durchfahrt den Meldepflichten im Rahmen dieser Systeme nachkommen. Die Meldungen dieser Schiffe sollen bestimmte Mindestinformationen enthalten, die die Küstenbehörden über die Anzahl der an Bord befindlichen Personen, die Ladung und den Bunkertreibstoff in Kenntnis setzen, wobei letzterer ab einer bestimmten Menge eine bedeutende Verschmutzungsgefahr ausmachen kann;

(6) Auch Seeverkehrsleitstellen und Verkehrslenkungssysteme sind eingerichtet worden und spielen eine wichtige Rolle bei der Verhütung von Unfällen und Verschmutzungen in bestimmten Seegebieten mit hoher Verkehrsdichte oder Gefahren für die Schifffahrt. Es ist unabdingbar, dass die Schiffe die Dienste der Seeverkehrsleitstellen in Anspruch nehmen und sich an die Regeln im Zusammenhang mit von der IMO genehmigten Verkehrslenkungsanlagen halten;

(7) Bei den Bordanlagen zur automatischen Identifikation von Schiffen (AIS-Systeme), die eine bessere Verfolgung ermöglichen, wurden, wie auch bei der Aufzeichnung von Schiffsdaten (VDR-Systeme oder Black Boxes) zur Erleichterung der Untersuchungen nach Unfällen wurden wesentliche technische Fortschritte erzielt. In Anbetracht ihrer Bedeutung für die Entwicklung einer Politik zur Verhütung von Unfällen auf See soll das Mitführen dieser Ausrüstungen an Bord von Schiffen, die sich auf Inlands- bzw. Auslandsfahrt befinden und Häfen der Gemeinschaft anlaufen, zwingend vorgeschrieben werden;

(8) Genaue Kenntnis der an Bord von Schiffen beförderten gefährlichen oder umweltschädlichen Güter ist von wesentlicher Bedeutung für die Vorbereitung und Effizienz von Einsätzen im Falle von Verschmutzungen bzw. bei Verschmutzungsrisiken auf See. Schiffe, die Mitgliedstaaten anlaufen oder von dort kommen, sollen diese Informationen den zuständigen Behörden oder den Hafenbehörden dieser Mitgliedstaaten melden. Schiffe, die keinen Aufenthalt in einem in der Gemeinschaft gelegenen Hafen haben, sollen gegenüber den von den Küstenbehörden der Mitgliedstaaten betriebenen Meldepflichtsystemen Informationen über die Menge und Art der Gefahrgüter, die sie befördern, machen;

(9) Im Sinne einer erleichterten und beschleunigten Nutzung dieser bisweilen umfangreichen Informationen über die Ladung, ist es angebracht, dass diese auf elektronischem Wege an die zuständige Behörde oder an die betroffene Hafenbehörde übermittelt werden. Wenn EDA-Protokolle eingesetzt werden, sollen nur die in der Richtlinie genannten Formate verwendet werden, um so eine unerwünschte Vermehrung von inkompatiblen Normen zu vermeiden. Aus denselben Gründen soll der Austausch Informationen unter den Mitgliedstaaten in elektronischer Form erfolgen;

(10) Liniendienste zwischen Häfen eines oder mehrerer Mitgliedstaaten sollen von der Meldepflicht auf jeder Reise ausgenommen werden können, wenn die betroffenen Unternehmen mit Billigung der Mitgliedstaaten interne Verfahren eingerichtet haben, die die unverzügliche Übermittlung der in der Richtlinie vorgesehenen Informationen an die zuständige Behörde gewährleisten;

(11) Ist ein Mitgliedstaat der Auffassung, dass wegen außergewöhnlich ungünstiger Seewetterbedingungen erhebliche Risiken für die Umwelt bestehen, lässt er Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, nicht auslaufen, bis sich die Lage wieder normalisiert hat. Im Rahmen seiner Ermessensbefugnis muss der Mitgliedstaat davon ausgehen, dass die genannten Bedingungen herrschen, wenn in dem betreffenden Gebiet Windstärke 10 auf der Beaufortskala oder mehr gemessen und entsprechende Seebedingungen festgestellt werden.

(12) Bestimmte Schiffe stellen durch ihr Verhalten oder ihren Zustand potenzielle Risiken für die Sicherheit der Schifffahrt und die Umwelt dar. Die Mitgliedstaaten sollten solche Schiffe besonders aufmerksam überwachen, unter Wahrung des internationalen Rechts angemessene Maßnahmen ergreifen, um eine Erhöhung der gegebenen Risiken zu verhindern, und ihnen zugängliche sachdienliche Informationen über solche Schiffe an die anderen betroffenen Mitgliedstaaten weiterleiten;

(13) Die Mitgliedstaaten müssen sich vor Risiken für die Seeverkehrssicherheit, die örtliche Bevölkerung und die Umwelt schützen, die von bestimmten Situationen auf See sowie von Lachen aus umweltschädlichen Substanzen und treibenden Stückgütern ausgehen. Deswegen sollen die Kapitäne von Schiffen solche Vorkommnisse den Küstenbehörden melden und ihnen dazu alle geeigneten Informationen machen.

(14) Bei Störfällen oder Unfällen auf See müssen die an dem betreffenden Gütertransport beteiligten Parteien voll und ganz zusammenarbeiten, um die Effizienz des Einsatzes der zuständigen Behörden in spürbarer Weise zu fördern.

(15) Wenn bei einem Unfall auf See keine Schutzhäfen zur Verfügung stehen, kann das schwerwiegende Folgen haben. Folglich ist es angebracht, dass die Mitgliedstaaten Pläne erstellen, um, wenn es die Sachlage erfordert, die Aufnahmen von Schiffen in Seenot in ihren Häfen unter bestmöglichen Bedingungen zu gestatten;

(16) Die Effizienz der Richtlinie hängt eng mit der strengen Kontrolle ihrer Durchführung durch die Mitgliedstaaten zusammen. Zu diesem Zweck sollen sich die Mitgliedstaaten durch geeigneten Überprüfungen vergewissern, dass die für die Zwecke der Richtlinie hergestellten Kommunikationsverbindungen zufriedenstellend funktionieren. Ferner sollen abschreckende Sanktionen vorgesehen werden, die gewährleisten, dass die Betroffenen die in der Richtlinie vorgesehenen Meldepflichten bzw. das Mitführen von Ausrüstungen beachten;

(17) Es bedarf eines Rahmens für die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission, um die Realisierung des Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystems für den Seeverkehr durch geeignete Kommunikationsverbindungen zwischen den Häfen der Mitgliedstaaten zu verbessern. Zudem soll der geographische Einzugsbereich des Systems zur Identifizierung und Verfolgung von Schiffen in den Seegebieten der Gemeinschaft, vervollständigt werden, wo er noch unzureichend ist. Ferner sollten in den Küstenregionen der Gemeinschaft Zentren zur Informationsverarbeitung geschaffen werden, damit der

Austausch oder das Teilen von sachdienlichen Daten bezüglich der Überwachung des Verkehrs und der Durchführung der Richtlinie erleichtert wird. Die Verwirklichung der in der Verordnung ../../EG vorgesehenen Europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr wird zum Erreichen dieser Ziele beitragen;

(18) Die Kommission bedarf im Hinblick auf die wirksame Anwendung dieser Richtlinie der Unterstützung durch einen Ausschuss aus Vertretern der Mitgliedstaaten. Da die zur Durchführung dieser Richtlinie notwendigen Maßnahmen von allgemeiner Tragweite im Sinne von Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse[7] sind, sollen diese Maßnahmen nach dem in Artikel 5 dieses Beschlusses vorgesehenen Regelungsverfahren festgesetzt werden;

(19) Gewisse Bestimmungen dieser Richtlinie können durch dieses Verfahren geändert werden, um so der Fortentwicklung internationaler Rechtsinstrumente und den bei der Durchführungen dieser Richtlinie gewonnen Erfahrungen Rechnung zu tragen;

(20) Die Bestimmungen der Richtlinie 93/75/EWG werden durch diese Richtlinie in signifikanter Weise verschärft, erweitert und geändert. Folglich besteht Veranlassung, die Richtlinie 93/75/EWG aufzuheben;

(21) Unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips stellt eine Richtlinie das angemessene Rechtsinstrument dar, denn dies schafft einen Rahmen für die verbindliche und einheitliche Anwendung der in dieser Richtlinie vorgesehenen Verpflichtungen und Verfahren seitens der Mitgliedstaaten, der jedem einzelnen Mitgliedstaat die freie Wahl der seinem System am besten angepassten Durchführungsmodalitäten belässt –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Ziel dieser Richtlinie ist es, in der Gemeinschaft ein Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystem für den Seeverkehr einzurichten, um damit die Sicherheit und Effizienz des Seeverkehrs und die Verhütung von Verschmutzungen durch Schiffe zu verbessern.

Artikel 2

Geltungsbereich

Diese Richtlinie gilt für Schiffe mit 300 oder mehr BRZ, ausgenommen:

a) Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder andere einem Mitgliedstaat gehörende oder von ihm betriebene Schiffe der öffentlichen Verwaltung, sofern sie nicht zu kommerziellen Zwecken eingesetzt werden.

[7] ABL. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

b) Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 45 Metern sowie Sportboote;

c) Bordvorräte und Schiffsausrüstungen.

Artikel 3
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

a) "Betreiber", die Reeder oder Verwalter des Schiffes;

b) "Agent", jede Person, die dazu befugt oder beauftragt ist, sich im Namen des Schiffsbetreibers zu äußern;

c) "Verlader", jede Person, durch die oder in deren Namen oder auf deren Rechnung mit einem Beförderer ein Vertrag zur Beförderung von Gütern geschlossen wird;

d) "Unternehmen", das Unternehmen im Sinne von Kapitel IX Regel 1 Absatz 2 des SOLAS-Übereinkommens;

e) "Schiff", seegehendes Fahrzeug jeder Art oder seegehendes Gerät;

f) "Gefahrgut":

– die im IMDG-Code genannten Güter,

– die in Kapitel 17 des IBC-Codes genannten gefährlichen Flüssigkeiten,

– die in Kapitel 19 des IGC-Codes genannten Flüssiggase,

– die in Anhang B des BC-Codes aufgeführten Feststoffe.

Dieser Begriff schließt auch Güter ein, für deren Beförderung geeignete Voraussetzungen gemäß Absatz 1.1.3 des IBC-Codes oder Absatz 1.1.6 des IGC-Codes vorgeschrieben sind.

g) "umweltschädliche Güter":

– Rohöl und Mineralölerzeugnisse laut Begriffsbestimmung in Anhang 1 des MARPOL-Übereinkommens,

– flüssige Schadstoffe laut Begriffsbestimmung in Anhang 2 des MARPOL-Übereinkommens,

– Schadstoffe laut Begriffsbestimmung in Anhang 3 des MARPOL-Übereinkommens;

h) "Transportmittel": ein Lastkraftwagen für den Straßengüterverkehr, ein Güterwaggon für den Eisenbahngüterverkehr, ein Container, ein Tanklastkraftwagen, ein Tankwaggon oder ein beweglicher Tank.

i) "einschlägige internationale Rechtsinstrumente" folgende Rechtsinstrumente in der zum Zeitpunkt der Verabschiedung dieser Richtlinie gültigen Fassung:

- "MARPOL", internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe und dazugehöriges Protokoll von 1978;
- "SOLAS", internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See sowie dazugehörige Protokolle und Änderungen;
- das internationale Übereinkommen von 1969 über die Abmessungen von Schiffen;
- das internationale Übereinkommen von 1969 über das Eingreifen auf hoher See bei Unfällen, die Ölverschmutzungen verursachen oder nach sich ziehen können, sowie das dazugehörige Protokoll von 1973 über das Eingreifen auf hoher See bei Verschmutzung durch andere Stoffe als Rohöl und Mineralölerzeugnisse
- "ISM-Code", internationaler Code zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs;
- "IMDG-Code", internationaler Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen;
- "IBC-Code", Internationaler Code der IMO für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, die gefährliche Chemikalien als Massengut befördern;
- "IGC-Code", Internationaler Code der IMO für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, die Flüssiggas als Massengut befördern;
- "BC-Code" : Sammlung der IMO von praktischen Regeln für die Sicherheit der Beförderung von Ladungen;
- "INF-Code": Sammlung der IMO von Sicherheitsregeln für die Beförderung von bestrahlten Kernbrennstoffen, Plutonium und hochradioaktiven Abfällen in Fässern an Bord von Schiffen;
- "Entschließung A 851 (20) der IMO", die Entschließung 851 (20) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation "Allgemeine Grundsätze und Anforderungen für Schiffsmeldesysteme einschließlich Richtlinien über die Meldung von Ereignissen mit gefährlichen Gütern, Schadstoffen und/oder meeresverunreinigenden Stoffen";

j) "Adresse", Namen und Kommunikationsverbindungen, unter denen im Bedarfsfall mit dem Betreiber, dem Agenten, der Hafenbehörde, der zuständigen Behörde oder jeder anderen bevollmächtigten Person oder Organisation, die im einzelnen über die Ladung des Schiffes informiert ist, Kontakt aufgenommen werden kann.

k) "zuständige Behörden", von den Mitgliedstaaten zur Entgegennahme und Weitergabe von gemäß dieser Richtlinie gemeldeten Informationen ermächtigte Behörden und Organisationen;

l) "Hafenbehörden", von den Mitgliedstaaten zur Entgegennahme und Weitergabe von gemäß dieser Richtlinie gemeldeten Informationen ermächtigte zuständige Hafenbehörden;

m) "Küstenstation", eine der folgenden von den Mitgliedstaaten gemäß dieser Richtlinie benannte Stellen: die Seeverkehrsleitstelle, die für ein von der IMO genehmigten Schiffsmeldesystem zuständige Einrichtung an Land oder die mit der Koordinierung von Such- und Rettungseinsätzen oder der Bekämpfung von Meeresverschmutzung beauftragte Organisation.

TITEL I – ERKENNUNG UND ÜBERWACHUNG VON SCHIFFEN IN DEN EUROPÄISCHEN GEWÄSSERN

Artikel 4
Anmeldung vor dem Einlaufen in Gemeinschaftshäfen

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, damit jedes Schiff mit in der Gemeinschaft gelegenem Bestimmungshafen seine Ankunft der Hafenbehörde zu einem der folgenden Zeitpunkte meldet:

a) mindestens achtundvierzig Stunden vor der Ankunft, wenn der anzulaufende Hafen bekannt ist, oder

b) sobald der anzulaufende Hafen bekannt ist, sofern diese Angabe weniger als achtundvierzig Stunden vor der Ankunft verfügbar wird, oder

c) spätestens zu dem Zeitpunkt, zu dem das Schiff aus dem vorigen Hafen ausläuft, sofern die Fahrtdauer weniger als achtundvierzig Stunden beträgt.

Artikel 5
Teilnahme an Meldepflichtsystemen

1. Alle Schiffe haben bei der Einfahrt in den Zuständigkeitsbereich einer Küstenstation, die ein von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation genehmigtes Meldepflichtsystem betreibt, gemäß den geltenden Regeln und Verfahren an dem System teilzunehmen.

2. Die Meldungen der Schiffe enthalten unbeschadet zusätzlicher durch den Mitgliedstaat gemäß Entschließung A 851 (20) der IMO geforderter weiterer Informationen, mindestens die in Anhang I-1 aufgeführten Informationen.

Artikel 6
Lenkung des Seeverkehrs in Verkehrsverdichtungszonen oder Gefahrenzonen für die Seeschifffahrt

1. Alle Schiffe haben bei der Einfahrt in den Zuständigkeitsbereich einer Seeverkehrsleitstelle oder eines von der IMO genehmigten Verkehrslenkungssystems unter der Verantwortung eines Mitgliedstaates gemäß den geltenden Regeln und Verfahren die Dienstleistungen soweit vorhanden zu nutzen und sich nach den in diesem Bereich geltenden Maßnahmen sowie gegebenenfalls erteilten Anweisungen zu verhalten. Die Wahrnehmung

der Dienste einer Seeverkehrsleitstelle kann Schiffen unter Flaggen von Drittstaaten nur in Seegebieten innerhalb der Hoheitsgewässer des betreffenden Mitgliedstaats verbindlich vorgeschrieben werden.

2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Seeverkehrsleitstellen und Verkehrslenkungssysteme, für die sie zuständig sind, über genügend und angemessen qualifiziertes Personal, geeignete Kommunikationsmittel und Einrichtungen zur Überwachung von Schiffen verfügen und diese gemäß den einschlägigen Leitlinien der IMO betreiben.

Artikel 7

Automatische Identifizierungssysteme

1. Jedes Schiff, das einen in der Gemeinschaft gelegenen Hafen anläuft, muss entsprechend dem in Anhang II-1 aufgeführten Zeitplan mit einem automatischen Identifizierungssystem ausgerüstet sein, das den durch die IMO entwickelten Leistungsnormen entspricht und in der Lage ist, die in Anhang I-2 aufgeführten Informationen zu übermitteln.

2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, innerhalb von dem Zeitplan in Anhang II-1 entsprechenden Fristen Ausrüstungen und geeignete Anlagen an Land zu beschaffen, um die in Absatz 1genannten Informationen empfangen und nutzen zu können.

Artikel 8

Schiffsdatenschreiber (Black Boxes)

Schiffe, die einen in der Gemeinschaft gelegenen Hafen anlaufen, müssen einen Schiffsdatenschreiber (Black Box) entsprechend den in Anhang II-2 beschriebenen Voraussetzungen mitführen. Die gegebenenfalls gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d) der Richtlinie 1999/35/EG des Rates[8] zugelassenen Ausnahmen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge verlieren ihre Gültigkeit zum Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

Der Schiffsdatenschreiber muss in der Lage sein, sachdienliche Informationen über die Position, die Bewegung, den materiellen Zustand, die Steuerung und die Führung des betreffenden Schiffes sicher und wiederauffindbar zu speichern.

TITEL II – MELDUNG VON GEFÄHRLICHEN ODER UMWELTSCHÄDLICHEN GÜTERN AN BORD VON SCHIFFEN (GEFAHRGUT)

Artikel 9

Pflichten des Verladers

Gefährliche oder umweltschädliche Güter können in einem Hafen eines Mitgliedstaats nur dann zur Beförderung angeliefert oder an Bord eines Schiffes verladen werden, wenn der Kapitän oder der Betreiber eine Erklärung erhalten hat, die die genaue technische

[8] ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 1.

Bezeichnung der gefährlichen oder umweltschädlichen Güter, gegebenenfalls die UNO-Kennziffern, die Gefahrenklassen und die Mengen der Güter sowie die Angabe, ob diese in anderen Beförderungsgeräten als Tanks verbracht werden, und die Kennziffern der Tanks enthalten sind.

Der Verlader ist verpflichtet, dem Kapitän oder dem Betreiber die in dieser Richtlinie vorgeschriebene Erklärung zu liefern und dafür zu sorgen, dass die zur Beförderung bereitgestellte Ladung tatsächlich derjenigen entspricht, die dem ersten Unterabsatz gemäß deklariert wurde.

Artikel 10

Meldung von gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern durch die Schiffe

1. Der Betreiber, der Agent oder der Kapitän eines gefährliche oder umweltschädliche Güter befördernden Schiffes, meldet beim Verlassen eines in einem Mitgliedstaat gelegenen Hafens spätestens zum Zeitpunkt des Auslaufens der durch diesen Mitgliedstaat benannten Behörde die in Anhang III aufgeführten Informationen.

2. Der Betreiber, der Agent oder der Kapitän eines gefährliche oder umweltschädliche Güter befördernden Schiffes, das von einem außerhalb der Gemeinschaft gelegenen Hafen kommt und einen in der Gemeinschaft gelegenen Hafen anläuft oder in den Hoheitsgewässern eines Mitgliedstaats ankern muss, meldet die in Anhang III aufgeführten Informationen der zuständigen Behörde des Mitgliedstaates, in dem der erste Bestimmungshafen oder Ankerplatz liegt, spätestens beim Verlassen des Verladehafens oder sobald der Bestimmungshafen bekannt ist, falls diese Angabe bei der Abfahrt nicht verfügbar ist.

3. Die Mitgliedstaaten können ein Verfahren einrichten, nach dem der Betreiber, der Agent oder der Kapitän eines durch die vorigen Absätze erfassten Schiffes der zuständigen Hafenbehörde des in der Gemeinschaft gelegenen Abfahrts- bzw. Bestimmungshafens die in Anhang III aufgeführten Informationen melden kann.

   Dieses Verfahren muss der zuständigen Behörde im Bedarfsfall jederzeit den Zugang zu den in Anhang III aufgeführten Informationen garantieren. Zu diesem Zweck bewahrt die zuständige Hafenbehörde die in Anhang III aufgeführten Informationen ausreichend lange auf, um diese bei einem Unfall oder Ereignis auf See nutzen zu können. Die Hafenbehörde ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um die besagten Informationen der zuständigen Behörde auf deren Anfrage 24 Stunden am Tag unverzüglich auf elektronischem Wege übermitteln zu können.

4. Der Betreiber, der Agent oder der Kapitän des Schiffes übermittelt der Hafenbehörde oder der zuständigen Behörde die unter Ziffer 5 des Anhangs III aufgeführten Ladungsinformationen auf elektronischem Wege. Sofern bei der Datenübermittlung EDA-Nachrichten verwendet werden, sind in Anhang IV erfassten EDIFACT-Formate zu verwenden.

5. Gefährliche oder umweltschädliche Güter befördernde Schiffe auf der Durchfahrt in den Hoheitsgewässern oder der Ausschließlichen Wirtschaftszone von Mitgliedstaaten, die weder einen Hafen in der Gemeinschaft anlaufen noch von einem solchen herkommen, melden den Küstenstationen, die ein durch Artikel 5,

Absatz 1 erfasstes Meldepflichtsystem betreiben, die Menge und IMO-Klasse des von ihnen beförderten Gefahrguts.

Artikel 11

Elektronischer Datenaustausch unter den Mitgliedstaaten

Die Mitgliedstaaten arbeiten zusammen, um die Verknüpfung und Interoperabilität der zur Verarbeitung der in Anhang III aufgeführten Informationen sicherzustellen.

Die zur Anwendung der Bestimmungen im vorigen Unterabsatz eingerichteten Kommunikationssysteme müssen folgende Merkmale aufweisen:

– Der Datenaustausch muss auf elektronischem Wege erfolgen und den Empfang sowie die Verarbeitung von gemäß Artikel 10 übermittelten Nachrichten gestatten;

– das System muss die Übermittlung von Informationen 24 Stunden am Tag ermöglichen;

– jeder Mitgliedstaat muss in der Lage sein, die das Schiff und die an Bord befindliche gefährliche oder umweltschädliche Ladung betreffenden Informationen auf Anfrage der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats unverzüglich zu übermitteln.

Artikel 12

Ausnahmen

1. Die Mitgliedstaaten können innerstaatliche Liniendienste zwischen Häfen auf ihrem Hoheitsgebiet von der in Artikel 10 vorgeschriebenen Verpflichtung ausnehmen, wenn folgende Bedingungen gegeben sind:

   – das die besagten Liniendienste betreibende Unternehmen erstellt und aktualisiert laufend eine Liste der betreffenden Schiffe und übermittelt diese an die zuständige Stelle,

   – für jede Fahrt werden die in Anhang III aufgeführten Informationen zur Verfügung der zuständigen Behörde auf deren Anfrage hin bereitgehalten. Das Unternehmen hat eine interne Regelung zu treffen, die es 24 Stunden am Tag gestattet, die besagten Informationen in elektronischer Form gemäß Artikel 10, Absatz 2 der zuständige Behörde auf deren Anfrage hin unverzüglich zu übermitteln.

2. Die Mitgliedstaaten vergewissern sich regelmäßig, dass die in Absatz 1 vorgesehenen Bedingungen erfüllt sind. Sobald mindestens eine dieser Bedingungen nicht mehr erfüllt wird, entziehen die Mitgliedstaaten dem betreffenden Unternehmen unmittelbar die Ausnahmegenehmigung.

3. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die Aufstellung der Unternehmen und Schiffe mit in Anwendung dieses Artikels erteilten Ausnahmegenehmigungen sowie jede Aktualisierung dieser Aufstellung.

4. Wenn ein von demselben Unternehmen betriebener internationaler Liniendienst zwei oder mehr Mitgliedstaaten betrifft, können sie bei der Erteilung der Ausnahmegenehmigung mit den in diesem Artikel festgelegten Anforderungen an das betreffende Unternehmen zusammenarbeiten.

TITEL III - ÜBERWACHUNG VON RISIKOSCHIFFEN UND EINGREIFEN BEI EREIGNISSEN UND UNFÄLLEN AUF SEE

Artikel 13
Schiffe, die ein potenzielles Risiko für die Seeschifffahrt darstellen

1. Schiffe, die den hierunter aufgeführten Kriterien entsprechen, werden im Sinne dieser Richtlinie als ein potenzielles Risiko für die Seeschifffahrt oder eine Bedrohung für die Umwelt betrachtet:

   – von Unfällen oder Ereignissen auf See gemäß Artikel 14 betroffene Schiffe;

   – Schiffe, die die durch diese Richtlinie vorgeschriebenen Meldepflichten verletzt haben;

   – Schiffe, die die für in Verantwortung eines Mitgliedstaates eingerichtete Verkehrslenkungsanlagen und Seeverkehrsleitstellen geltenden Regeln verletzt haben;

   – Schiffe, denen nachgewiesen werden kann oder gegen die der schwere Verdacht besteht, dass sie in Gewässern, die unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats stehen, absichtlich Öl abgelassen oder andere Verstöße gegen das MARPOL-Übereinkommen begangen haben;

   – Schiffe, denen der Zugang zu Häfen der Gemeinschaft verweigert wurde oder über die durch einen Mitgliedstaat ein Bericht oder eine Meldung gemäß Anhang I-1 der Richtlinie 95/21/EG erstattet wurde.

2. Küstenstationen, die sachdienliche Informationen über in Absatz 1 erfasste Schiffe besitzen, übermitteln diese an die betroffenen Küstenstationen in anderen an der vorgesehenen Fahrtroute des Schiffes gelegenen Mitgliedstaaten.

3. Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 15 ergreifen die Mitgliedstaaten unter Wahrung des internationalen Rechts geeignete Maßnahmen gegenüber den in Absatz bezeichneten Schiffen, die sie identifiziert haben oder die ihnen von anderen Mitgliedstaaten gemeldet worden sind, um Sicherheitsrisiken oder Umweltgefahren auf See abzustellen oder einzudämmen. Sie nehmen alle ihnen angebracht erscheinenden Überprüfungen und Amtshandlungen gemäß Richtlinie 95/21/EG vor, um gegebenenfalls Verletzungen dieser Richtlinie oder einschlägiger Regeln der geltenden internationalen Übereinkommen festzustellen. In solchen Fällen unterrichten sie den Mitgliedstaat, der ihnen die Informationen gemäß Absatz 2 übermittelt hat, von den daraufhin unternommen Schritten.

Artikel 14

Meldung von Ereignissen und Unfällen auf See

1. Damit allen bedeutenden Risiken für die Seeverkehrssicherheit, die Sicherheit von Personen oder die Umwelt begegnet werden kann, ist der Kapitän jedes in den Hoheitsgewässern, der Ausschließlichen Wirtschaftszone oder auf hoher See vor der Küste eines Mitgliedstaats fahrenden Schiffes gehalten, der im jeweiligen Seegebiet zuständigen Küstenstation folgende Vorkommnisse sofort zu melden:

   – alle die Sicherheit des Schiffes gefährdenden Ereignisse oder Unfälle, wie Kollision, Auflaufen, Havarie, Ausfälle oder Pannen, Überflutung oder Verrutschen der Ladung, alle Defekte des Rumpfes oder das Versagen von Verbänden,

   – alle Ereignisse oder Unfälle, die die Sicherheit der Schiffsführung beeinträchtigen können, wie Ausfälle der Manövrierfähigkeit oder Fahrtüchtigkeit des Schiffe, alle Mängel an den Antriebssystemen oder den Steueranlagen, der Stromerzeugung, der Navigations- und der Kommunikationsgeräte,

   – jede Situation, die zu einer Verschmutzung der Gewässer oder der Küstenzone eines Mitgliedstaats führen könnte, wie das Überbordgehen oder die Gefahr des Überbordgehens von umweltschädlichen Erzeugnissen auf See, sowie alle Lachen von umweltschädlichen Erzeugnissen, Container oder Stückgüter, die auf See treibend beobachtet werden.

2. Die Meldung wird gemäß Absatz 1 übermittelt und muss mindestens die Identität des Schiffes, seine Position, den Abfahrthafen, den Bestimmungshafen und gegebenenfalls die Adresse enthalten, unter der Informationen über die Ladung zugänglich sind, wie auch die Anzahl von Personen an Bord, die Einzelheiten des Ereignisses und alle einschlägigen in der Entschließung A.851(20) der IMO genannten Informationen.

Artikel 15

Maßnahmen im Falle außergewöhnlich ungünstiger Wetterbedingungen

Ist ein Mitgliedstaat der Auffassung, dass wegen außergewöhnlich ungünstiger Seewetterbedingungen ein erhebliches Verschmutzungsrisiko für sein See- oder Küstengebiet oder für das See- oder Küstengebiet anderer Mitgliedstaaten besteht, so muss er Schiffen, von denen ein solches Risiko ausgehen könnte, mit allen geeigneten Verwaltungsmaßnahmen das Auslaufen aus Häfen in dem betreffenden Gebiet untersagen.

Das Auslaufverbot wird aufgehoben, sobald festgestellt wird, dass ein Auslaufen des Schiffes aus dem Hafen ohne das erhebliche Risiko im Sinne des Absatzes 1 möglich ist.

Artikel 16

Maßnahmen bei Ereignissen oder Unfällen auf See

1. Im Falle von Ereignissen oder Unfällen auf See, wie in Artikel 14 aufgeführt, ergreifen die Mitgliedstaaten unter Wahrung internationalen Rechts geeignete

Maßnahmen, um die Seeverkehrssicherheit, die Sicherheit von Personen oder den Schutz der Meeresumwelt zu gewährleisten.

In Anhang V ist die nicht erschöpfende Liste von Maßnahmen aufgeführt, die die Mitgliedstaaten in Anwendung dieses Artikels ergreifen können.

2. Der Betreiber, der Kapitän des Schiffes und gegebenenfalls der Ladungseigner sind gehalten, auf Aufforderung uneingeschränkt mit den zuständigen einzelstaatlichen Behörden zusammenzuarbeiten, um die Folgen eines Ereignisses oder Unfalls auf See möglichst gering zu halten.

4. Der Kapitän eines Schiffes, für das die Bestimmungen des Internationalen Codes für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) gelten, informiert das Unternehmen über alle Unfälle oder Ereignisse auf See. Das Unternehmen tritt, sobald es Kenntnis von einer solchen Sachlage erhält, in Kontakt mit der zuständigen Küstenstation und stellt sich ihr nach Bedarf zu Verfügung.

Artikel 17
Schutzhäfen

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Vorkehrungen, um sicherzustellen, dass auf ihrem Hoheitsgebiet Häfen vorhanden sind, die Schiffe in Seenot aufnehmen können. Zu diesem Zweck erstellen sie Pläne, die für jeden betroffenen Hafen im einzelnen die Merkmale der Umgebung, operationelle und umweltbedingte Sachzwänge und die Verfahren aufführen, die mit der eventuellen Inanspruchnahme für die Aufnahme von Schiffen in Seenot verbunden sind.

Die Pläne für die Aufnahme von Schiffen in Seenot werden auf Anfrage zur Verfügung gestellt. Die Mitgliedstaaten informieren die Kommission über die von ihnen in Anwendung des vorstehenden Unterabsatzes getroffenen Maßnahmen.

Artikel 18
Unterrichtung der Betroffenen

1. Bei Bedarf gibt die zuständige Küstenbehörde des betroffenen Mitgliedstaates alle gemäß Artikel 14 Absatz 1 gemeldeten Ereignisse in allen betroffenen Sektoren über Funk bekannt und informiert über die Anwesenheit jedes Schiffes, das eine Bedrohung für die Navigation darstellen könnte.

2 Die zuständigen Behörden, denen gemäß Artikel 10 und 14 gemeldete Informationen vorliegen, treffen geeignete Maßnahmen, um besagte Informationen auf Anfrage aus Sicherheitsgründen jederzeit an die zuständige Behörde eines anderen Mitgliedstaates weitergeben zu können.

3. Ein Mitgliedstaat, dessen Behörden gemäß dieser Richtlinie oder auf andere Weise von Umständen unterrichtet werden, die für einen anderen Mitgliedstaat eine Gefährdung bestimmter Seegebiete und Küstenstriche hervorrufen oder vergrößern könnten, trifft geeignete Maßnahmen, um jeden interessierten Staat baldmöglichst darüber in Kenntnis zu setzen und mit ihm über geplante Aktionen zu beraten. Gegebenenfalls arbeiten die Mitgliedstaaten zusammen, um die Vorgehensweisen bei einer gemeinsamen Aktion miteinander abzustimmen.

Jeder Mitgliedstaat ergreift die erforderlichen Maßnahmen, damit die Meldungen, die die Schiffe ihm in Anwendung von Artikel 14 zu übermitteln haben, vollständig genutzt werden.

TITEL IV - FLANKIERENDE MAßNAHMEN

Artikel 19

Benennung und Veröffentlichung einer Liste von zuständigen Organisationen

1. Jeder Mitgliedstaat benennt die zuständigen Behörden, die Hafenbehörden und Küstenstationen, denen die in dieser Richtlinie vorgesehenen Meldungen zu übermitteln sind.

2. Jeder Mitgliedstaat sorgt in geeigneter Form, insbesondere durch nautische Bekanntmachungen, für die Unterrichtung der Seeverkehrsbranche über die für die Meldung der in der Richtlinie vorgesehenen Informationen festgelegten Verfahren und aktualisiert diese Bekanntmachungen regelmäßig.

3. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die Aufstellung der gemäß Absatz 1 bezeichneten Organisationen und die vorgenommenen Aktualisierungen.

Artikel 20

Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission

1. Der Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten zusammen im Hinblick auf die Verwirklichung folgender Ziele:

a) Optimierung der Nutzung von gemäß dieser Richtlinie gemeldeten Informationen, einschließlich des Aufbaus geeigneter Telematikverbindungen zwischen Küstenstationen und Hafenbehörden zum Austausch von Daten über Schiffsbewegungen und Voraussagen über das Eintreffen von Schiffen in den Häfen sowie über ihre Ladung;

b) Ausbau und Verbesserung der Effizienz von Telematikverbindungen zwischen den Küstenstationen der Mitgliedstaaten zur Verbesserung der Kenntnis des Verkehrsgeschehens und der Überwachung von Schiffen auf der Durchfahrt vor europäischen Küsten sowie nach Möglichkeit Harmonisierung und Vereinfachung der von fahrenden Schiffen geforderten Meldungen;

c) Erweiterung des Einzugsbereichs des europäischen Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystems für den Seeverkehr im Hinblick auf eine verbesserte Identifizierung und Überwachung von Schiffen, die in europäischen Gewässern fahren. Zu diesem Zweck arbeiten die Mitgliedstaaten und die Kommission zusammen bei der Einführung einer Meldepflichtregelung sowie von obligatorischen Seeverkehrsleitdiensten und gegebenenfalls geeigneten Verkehrslenkungssystemen im Hinblick darauf, diese der IMO zur Genehmigung zu unterbreiten.

2. Die durch Verordnung Nr. ../../EG geschaffenen Europäische Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr trägt zur Verwirklichung folgender Ziele bei:

– Erleichterung der Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten und Kommission zur Verwirklichung der in Absatz 1 genannten Ziele;

– Förderung der Zusammenarbeit zwischen Anliegerstaaten der betroffenen Seegebiete in den von dieser Richtlinie erfassten Bereichen;

– Verbesserung der Unterrichtung des Seeverkehrssektors über die in dieser Richtlinie vorgesehenen Anforderungen und Verfahren;

– Aufstellung der in Artikel 19 genannten zuständigen Organisationen sowie sachdienlicher Angaben über Unternehmen, die einer Ausnahmeregelung gemäß Artikel 12 unterliegen, der Schiffe, die gemäß Artikel 13 eine potenzielle Gefahrenquelle darstellen, und aller geeigneten Informationen im Hinblick auf die Durchführung dieser Richtlinie zur Verfügung interessierter Kreise,

– Entwicklung und Anwendung aller Informationssysteme, die zur Erreichung der unter den vorstehenden Spiegelstrichen genannten Ziele erforderlich sind,

– Errichtung regionaler Zentren zur Verwaltung und Nutzung der gemäß dieser Richtlinie gesammelten Informationen im Hinblick auf die Gewährleistung optimaler Navigationsbedingungen in Verkehrsverdichtungsgebieten und Gefahrenzonen für die Seeschifffahrt.

Artikel 21

Vertraulichkeit der Informationen

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um die Vertraulichkeit der ihnen gemäß dieser Richtlinie übermittelten Informationen zu gewährleisten und verwenden diese ausschließlich für Zwecke der Seeverkehrssicherheit und der Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe.

Artikel 22

Kontrolle der Durchführung dieser Richtlinie und Sanktionen

1. Die Mitgliedstaaten prüfen durch regelmäßige Kontrollen und unangekündigte Stichproben das Funktionieren der für die Zwecke dieser Richtlinie eingerichteten Telematiksysteme und insbesondere ihre Tauglichkeit, 24 Stunden täglich in Anwendung der Artikel 10 und 12 gemeldete Informationen ohne Verzögerung zu empfangen und zu senden.

2. Die Mitgliedstaaten sehen in ihrem innerstaatlichen Recht für den Fall des Verstoßes gegen Bestimmungen dieser Richtlinie gegen Betreiber, Agenten, Verlader, Ladungseigner und Kapitäne von Schiffen zu verhängende Geldbußen vor.

   Die im vorstehenden Unterabsatz genannten Geldbußen müssen ausreichend hoch angesetzt sein, um jedermann davon abzuschrecken, einen Verstoß zu begehen oder gegebenenfalls auf einem solchen Verhalten zu beharren.

3. Unbeschadet anderer zur Anwendung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen, findet die von den Mitgliedstaaten eingeführte Geldbußenregelung insbesondere bei folgenden Verstößen gegen die Richtlinie Anwendung:

   – Unterlassen der in Artikel 4 genannten Vorankündigung des Einlaufens in einen Hafen;

   – Unterlassen der in Artikel 5 genannten Meldung an ein Meldepflichtsystem;

   – Verstoß gegen die Regeln in einem Verkehrslenkungssystem oder Nichtbefolgen der Anweisungen seitens einer von einem Mitgliedstaat bezeichneten Seeverkehrsleitstelle gemäß Artikel 6;

   – Fehlen oder Mangelhaftigkeit des automatischen Identifikationssystems an Bord eines Schiffes bzw. des Schiffsdatenschreibers gemäß Artikel 7 und Artikel 8;

   – Fehlen oder Unstimmigkeit der Erklärung durch den Verlader gemäß Artikel 9;

   – Verstoß gegen die in Artikel 10 und 12 genannten Meldepflichten;

   – Unterlassen der Meldung von einem Ereignis, Unfall oder einer Situation auf See gemäß Artikel 14;

   – Mangelnde Zusammenarbeit mit den einzelstaatlichen Behörden bei dem Bemühen, die Folgen eines Unfalls auf See möglichst gering zu halten, gemäß Artikel 16.

4. Die Mitgliedstaaten informieren unverzüglich den Flaggenstaat und jeden anderen betroffenen Staat über die Maßnahmen, die sie in Anwendung der Artikels 13 und 16 sowie von Absatz 2 dieses Artikels gegen Schiffe unter anderer Flagge als der des betreffenden Mitgliedstaats ergreifen.

5. Stellt ein Mitgliedstaat bei einem Unfall oder einem Ereignis auf See gemäß Artikel 16 fest, dass das Unternehmen nicht in der Lage war, eine Verbindung mit dem Schiff oder mit den betroffenen Einsatzbehörden herzustellen oder aufrecht zu halten, unterrichtet er darüber den Staat, der die ISM-Bescheinigung ausgestellt hat, oder in dessen Namen sie ausgestellt wurde.

   Deutet die Schwere des Ausfalls auf einen erheblichen Konformitätsmangel in der Funktionsweise des Sicherheitsmanagementsystems dieses Unternehmens hin, entzieht der Mitgliedstaat, der dem Schiff die Konformitätsbescheinigung oder das Zeugnis über das Sicherheitsmanagement ausgestellt hat, dem betroffenen Unternehmen fristlos die ISM-Bescheinigung.

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 23
Änderungsverfahren

Das in Artikel 24 vorgesehene Verfahren kann durchgeführt werden:

– um für die Zwecke dieser Richtlinie später in Kraft getretene Änderungen der in Artikel 2 Punkt i) erwähnten einschlägigen internationalen Rechtinstrumente aufzugreifen,

– die in den Anhängen beschriebenen Verpflichtungen und Verfahren im Lichte der Erfahrungen mit dieser Richtlinie zu ändern.

Artikel 24

Regelungsausschuss

1. Die Kommission wird durch einen mit Vertretern der Mitgliedstaaten besetzten Regelungsausschuss unter dem Vorsitz eines Vertreters der Kommission unterstützt.

2. Bei Bezugnahme auf diesen Absatz wird das in Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG genannte Regelungsverfahren unter Beachtung der Bestimmungen von Artikel 8 des besagten Beschlusses angewendet.

3. Der in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG genannte Zeitraum wird auf drei Monate festgesetzt.

Artikel 25

Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie bis spätestens 1. Juli 2002 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder bei deren amtlicher Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Sie regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Artikel 26

Die Richtlinie 93/75/EWG des Rates wird 24 Monate nach Verabschiedung dieser Richtlinie aufgehoben.

Artikel 27

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

Artikel 28

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Für das Europäische Parlament	*Für den Rat*
Der Präsident	*Der Präsident*

ANHANG I

Von den unter Titel I genannten Schiffen zu meldende Informationen

1. Informationen gemäß Artikel 5

- A - Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen, IMO-Kennnummer oder MMSI-Nummer)
- C oder D: Position
- G - Abfahrtshafen
- I - Bestimmungshafen und voraussichtliche Ankunftszeit
- P - Ladung, und bei Vorhandensein von Gefahrgut an Bord, Menge und IMO-Gefahrgutklasse
- W - Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen
- X - Verschiedenes:
  - Adresse zur Übermittlung von Auskünften über die Ladung
  - Für Schiffe, die mehr als 5 000 Tonnen Bunkertreibstoff mitführen, Merkmale und geschätzte Menge des Bunkertreibstoffs .

2. Informationen gemäß Artikel 7

- Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen, IMO-Kennnummer oder MMSI-Nummer)
- Schiffstyp
- Position, Kurs, Geschwindigkeit und Navigationsbedingungen
- Abfahrtshafen, Bestimmungshafen und voraussichtliche Ankunftszeit
- Vorhandensein von Gefahrgut an Bord: ja/nein
- wenn ja, Adresse zur Übermittlung von Auskünften über die Ladung

3. Im Falle einer Änderung der gemäß diesem Anhang gemeldeten Informationen informiert der Kapitän des Schiffes darüber unverzüglich die betroffene Küstenbehörde.

ANHANG II

Vorschriften für Bordausrüstungen

I - Automatische Identifikationssysteme (AIS)

1. Am 1. Juli 2002 oder nach diesem Datum gebaute Schiffe

Am 1. Juli 2002 oder nach diesem Datum gebaute Fahrgastschiffe aller Abmessungen und alle Schiffe über 300 BRZ, die einen in der Gemeinschaft gelegenen Hafen anlaufen, unterliegen der Mitführungspflicht gemäß Artikel 7.

2. Vor dem 1. Juli 2002 gebaute Schiffe

Vor dem 1. Juli 2002 gebaute Schiffe, die einen in der Gemeinschaft gelegenen Hafen anlaufen, unterliegen der Mitführungspflicht gemäß Artikel 7 nach folgendem Zeitplan:

- Fahrgastschiffe: spätestens ab 1. Juli 2003;
- Tankschiffe: spätestens bei der ersten Inspektion der Sicherheitsausrüstung nach dem 1. Juli 2003;
- andere Schiffe als Fahrgast- oder Tankschiffe, mit 50 000 BRZ oder mehr, spätestens bis zum 1. Juli 2004;
- andere Schiffe als Fahrgast- oder Tankschiffe, mit 10 000 BRZ oder mehr, aber weniger als 50 000 BRZ, spätestens bis zum 1 Juli 2005;
- andere Schiffe als Fahrgast- oder Tankschiffe, mit 3 000 BRZ oder mehr, aber weniger als 10 000 BRZ, spätestens bis zum 1 Juli 2006;
- andere Schiffe als Fahrgast- oder Tankschiffe, mit 300 BRZ oder mehr, aber weniger als 3 000 BRZ, spätestens bis zum 1 Juli 2007.

II – Schiffsdatenschreiber ("Black Box")

Schiffe folgender Kategorien müssen einen Schiffsdatenschreiber (Black Box) entsprechend den Funktionsnormen der Entschließung A 861(20) der IMO sowie den durch Norm Nr. 61996 der Internationalen Elektronikkommission (IEC) festgelegten Testnormen mitführen, sobald sie einen in der Gemeinschaft gelegenen Hafen anlaufen:

- am 1. Juli 2002 oder nach diesem Datum gebaute Fahrgastschiffe spätestens zum Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie,
- am 1. Juli 2002 oder nach diesem Datum gebaute andere Schiffe als Fahrgastschiffe, mit 3 000 oder mehr BRZ spätestens zum Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie,
- vor dem 1. Juli 2002 gebaute Fahrgastschiffe bis spätestens 1. Januar 2004,
- Frachtschiffe mit 20 000 BRZ oder mehr bis spätestens 1. Januar 2007,

– Frachtschiffe mit zwischen 3 000 und 20 000 BRZ bis spätestens 1. Januar 2008.

ANHANG III

Gemäß Artikel 10 zu meldende Informationen

1 Identifizierung des Schiffes (Name, Rufzeichen, gegebenenfalls IMO-Kennnummer)

2 Bestimmungshafen,

3 Auslaufzeitpunkt für Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaats verlassen (Artikel 10 Absatz 1)

4 Voraussichtliche Ankunftszeit im Bestimmungshafen oder an der Lotsenstation, entsprechend den Vorschriften der zuständigen Behörde und voraussichtliche Auslaufzeit aus diesem Hafen (Artikel 10 Absatz 2)

5 Genaue technische Bezeichnung der gefährlichen oder umweltschädlichen Güter, gegebenenfalls von den Vereinten Nationen zugeteilte UNO-Nummern, nach IMDG-, IBC- und IGC-Code bestimmte IMO-Gefahrgutklasse und gegebenenfalls Kategorie des Schiffes im Sinne des INF-Codes, Mengen an solchen Gütern und deren Standort im Schiff sowie, falls sie in anderen Transportmitteln als Tanks befördert werden, deren Identifikationsnummern

6 Bestätigung des Vorhandenseins einer Aufstellung, eines Verzeichnisses oder eines Ladeplans in geeigneter Form zur Angabe der an Bord des Schiffes geladenen gefährlichen oder umweltschädlichen Güter im einzelnen und ihres Standorts im Schiff

7 Adresse, unter der detaillierte Informationen über die Ladung erhältlich sind

ANHANG IV
Elektronische EDIFACT-Nachrichten

Artikel 10 Absatz 2 gilt für folgende EDIFACT-Nachrichten:

- MOTREQ ("Vessel Data Request"): Nachricht zur Übermittlung von Anfragen zu einem bestimmten Schiff und gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern an Bord;

- APERAK ("Application Acknowledgement") : Nachricht, die angibt, dass die Daten zu dem betreffenden Schiff verfügbar sind und übermittelt werden, oder nicht verfügbar sind;

- VESDEP ("Vessel Movement Data") : Nachricht mit detaillierten Informationen über die Reise des betreffenden Schiffs;

- IFTDGN ("Hazardous Cargo Data"): Nachricht mit Einzelheiten über die beförderte gefährliche oder umweltschädliche Ladung;

- BAPLIE ("Bayplan") : Nachricht mit Informationen über den Standort der Güter an Bord des Schiffes.

ANHANG V

Von den Mitgliedstaaten zu ergreifende Maßnahmen im Falle einer Gefahr für die Seeverkehrssicherheit oder die Umwelt (in Anwendung von Artikel 16 Absatz 1)

Wenn infolge eines Ereignisses oder von Umständen wie in Artikel 14 beschrieben, die ein vom Geltungsbereich dieser Richtlinie erfasstes Schiff betreffen, die zuständige Behörde des betroffenen Mitgliedstaates im Rahmen des internationalen Rechts zu der Auffassung gelangt, dass es notwendig ist, eine schwere und unmittelbare Gefahr, die für seine Küste oder die damit verbundenen Interessensgebiete sowie die Sicherheit anderer Schiffe, der Besatzungen, Fahrgäste oder von Personen an Land droht, abzuwenden, zu mildern oder die Meeresumwelt zu schützen, kann diese Behörde:

- die Bewegungen des Schiffes beschränken oder ihm eine bestimmte Fahrtroute auferlegen. Diese Anforderung berührt nicht die Verantwortung des Kapitäns für die Sicherheit bei der Führung seines Schiffes,

- den Kapitän des Schiffes in Verzug setzen, damit er die Gefährdung der Umwelt oder der Seeverkehrssicherheit abstellt,

- ein Bewertungskommando an Bord absetzen, das die Gefahr einschätzt, den Kapitän bei der Bereinigung der Lage unterstützt und die zuständige Küstenstation auf dem Laufenden hält,

- im Falle einer unmittelbar drohenden Gefahr den Kapitän anweisen, einen Schutzhafen anzulaufen, oder

- das Lotsen oder Abschleppen des Schiffes anordnen.

FINANZBOGEN

1. BEZEICHNUNG DER MASSNAHME

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystems für den Seeverkehr

2. HAUSHALTSLINIE(N)

Teil A (Siehe Absatz 10)

Teil B (siehe Ziffer 7) - Haushaltslinie B2-702: Maßnahmen zur Entwicklung, Bewertung und Förderung der Verkehrssicherheit

3. RECHTSGRUNDLAGE

Sicherheit in der Seeschifffahrt: Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag

4. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME

4.1 Allgemeines Ziel der Maßnahme

Einrichtung eines Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystems für den Seeverkehr, um die Verhütung von und das Eingreifen bei Unfällen und Verschmutzungsgefahren für die Küsten der Mitgliedstaaten zu verbessern.

4.2 Dauer

Die Maßnahme ist von unbegrenzter Dauer.

5. EINSTUFUNG DER AUSGABEN/EINNAHMEN

5.1 Nichtobligatorische Ausgaben (NOA)

5.2 Getrennte Mittel

5.3 Betroffene Einnahmen: keine

6. ART DER AUSGABEN ODER EINNAHMEN

Operationelle und Verwaltungsausgaben für die Verfolgung und Überwachung der Anwendung der Verordnung.

Die Maßnahme wird geringe Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt haben, die sich im wesentlichen aus der Veranstaltung von Sitzungen mit den Seeverkehrssachverständigen der Mitgliedstaaten ergeben. Darüber hinaus sollte den in Artikel 20 Absatz 2 aufgeführten Zielen entsprechend prinzipiell die Europäische Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr eine

Reihe von Aufgaben im Zusammenhang mit der Durchführung der Richtlinie übernehmen und folglich auch die damit verbundenen Kosten tragen. Somit ist es sinnvoll, den Finanzbogen im Anhang zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr zu Rate zu ziehen, um Kenntnis von den finanziellen Auswirkungen der Einrichtung dieser Organisation zu erhalten. In diesem Zusammenhang dürfte der größte Teil der Ausgaben über den Haushalt der Europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr laufen.

Abgesehen davon können die Sitzungen mit den Sachverständigen der betroffenen Branche bestimmte operationelle Ausgaben verursachen. Die Mittel für diese operationellen Ausgaben sind in Tabelle 7.2 im einzelnen aufgeführt und werden von der Haushaltslinie B2-702 abgedeckt.

7. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

7.1 Berechnung der Gesamtkosten der Maßnahme (Verhältnis zwischen Einzel- und Gesamtkosten)

Die Gesamtkosten der Maßnahme werden durch Zusammenrechnung der jährlichen Einzelkosten ermittelt, beginnend mit dem Jahr n, in dem die vorgeschlagene Gemeinschaftsmaßnahme in Kraft tritt (siehe Tabelle 7.2).

Diese Einzelkosten belaufen sich auf einen jährlich wiederkehrenden Betrag von 5.000 EURO für die durchschnittlich einmal jährlich erfolgende Durchführung einer eintägigen Sitzung mit Sachverständigen der betroffenen Branche. Es sind auch Kosten der Veröffentlichung von Informationen und der Werbung für das europäische System eingeplant, wobei in erster Linie die Seeverkehrsbranche mit den sich aus der Durchführung der Richtlinie ergebenden Verpflichtungen und Verfahren bekannt gemacht werden soll. Somit könnten für die Durchführung der Richtlinie im ersten Jahr 10.000 EURO bereitgestellt werden. Eine Anpassung (in Höhe von 5.000 EURO) könnte für fünf Jahre später eingeplant werden.

7.2 In Teil B des Haushalts aufgenommene operationelle Ausgaben für Studien, Sachverständige usw.

Verpflichtungsermächtigungen in Mio. EURO (zu jeweiligen Preisen)

	Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folge-jahre	Gesamt
– Sachverständigen-sitzungen[9]		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Information und Veröffentlichungen		0,010				0,005	0,015
Gesamt		0,015	0,005	0,105	0,005	0,010	0,040

7.3 Fälligkeitsplan für Verpflichtungs- und Zahlungsermächtigungen

Mio. EURO

	Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folge-jahre	Gesamt
Verpflichtungs-ermächtigungen		0,015	0,005	0,005	0,005	0,005	0,040
Zahlungsermächtigungen							
Jahr n n+1 n+2 n+3 n+4 n+5 und Folgejahre		0,015	0,005	0,005	0,005	0,005	0,015 0,005 0,005 0,005 0,010
Gesamt		0,015	0,005	0,005	0,005	0,005	0,040

8. VORGESEHENE BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

– Kontrolle der Einhaltung der Verfahren für die Einladung von Sachverständigen der Mitgliedstaaten zu den Ausschusssitzungen.

[9] Kosten, die die Kriterien der Mitteilung der Kommission vom 22.4.1992 (SEC(92) 769) erfüllen.

9. ANGABEN ZUR KOSTENWIRKSAMKEITSANALYSE

9.1 Einzelziele und quantifizierte Ziele; Zielgruppe

– Einzelziele: Zusammenhang mit dem allgemeinen Ziel

Einrichtung eines Rahmens der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission zur Veranstaltung von Sitzungen mit Seeverkehrssachverständigen, um die Erweiterung der Reichweite des europäischen Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystems für den Seeverkehr vorzubereiten

– Zielgruppe: getrennt nach Einzelzielen; Angabe der Endempfänger von Finanzbeiträgen der Gemeinschaft und zwischengeschalteter Stellen.

Nicht zutreffend.

9.2 Begründung der Maßnahme

– Notwendigkeit von Finanzhilfen der Gemeinschaft unter besonderer Beachtung des Subsidiaritätsprinzips

Der Vorschlag umfasst keine gemeinschaftlichen Finanzhilfen. Es ist jedoch möglich, dass bestimmte Mitgliedstaaten in Verfolgung der Ziele der Richtlinie Infrastruktur- oder Ausrüstungsprojekte für das Seeverkehrsmanagement vorlegen, um in den Genuss einer Unterstützung durch die Gemeinschaft zu kommen. Es sei daran erinnert, dass verschiedene Vorhaben dieser Art bereits eine finanzielle Unterstützung der Gemeinschaft aus den für die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes vorgesehenen Mitteln des Kohäsionsfonds und des EFRE erhalten haben.

– Wahl der Mittel

* Vorteile gegenüber möglichen Alternativen (komparative Vorteile)

Nicht zutreffend.

* erläuternder Verweis auf ähnliche Gemeinschafts- oder einzelstaatliche Maßnahmen

Es bestehen keine ähnlichen Gemeinschafts- oder einzelstaatlichen Maßnahmen, auf die in diesem Zusammenhang zu verweisen wäre.

* Erwartete Neben- und Multiplikatoreffekte

Nicht zutreffend.

– Hauptunsicherheitsfaktoren, die die spezifischen Ergebnisse der Maßnahme beeinträchtigen könnten

Es bestehen keine zu erwägenden Unsicherheitsfaktoren.

9.3 Follow-up und Bewertung der Maßnahme

– Gewählte Leistungsindikatoren

* Output-Indikatoren (Messung der eingesetzten Ressourcen)

Die wichtigsten erforderlichen Ressourcen werden von der Kommission und der Europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr geliefert.

* Wirkungsindikatoren (Messung der Leistung im Verhältnis zur Zielsetzung)

Die wichtigsten Wirkungsindikatoren sind die von der Kommission und den Mitgliedstaaten gemeinsam erarbeiteten Vorschläge zur Vervollständigung und Ausdehnung des Informations-, Kontroll- und Überwachungssystems. Entsprechend den international gültigen Regeln müssten diese Vorschläge der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation zur Genehmigung unterbreitet werden.

Die Aufgaben der Europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr werden auch die Überwachung und Bewertung der Effizienz bei der Durchführung der Richtlinie umfassen.

– Einzelheiten und Häufigkeit geplanter Bewertungen

Die Häufigkeit, mit der Bewertungen durchgeführt werden sollten, hängt von den Aktivitäten der Europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr ab.

Die aus den Kontakten zwischen der Kommission und den Sachverständigen der Mitgliedstaaten gewonnenen sowie in den Tätigkeitsberichten der Agentur enthaltenen Erkenntnisse werden für Änderungen und Aktualisierungen der Richtlinie genutzt.

10. VERWALTUNGSAUSGABEN (EINZELPLAN III, TEIL A DES HAUSHALTSPLANS)

10.1 Auswirkungen auf die Zahl der Stellen

Die Auswirkungen dieses Vorschlags auf Teil A des Haushaltsplans sind generell begrenzt. Eine regelmäßige Überprüfung der Durchführung der Richtlinie ist erforderlich, einschließlich der Vorbereitung von und der Teilnahme an Sitzungen und verschiedenen Maßnahmen zur Koordinierung mit den Mitgliedstaaten. Ansonsten sollte ein Großteil der Verwaltungsaufgaben im Rahmen der Europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr wahrgenommen werden.

Art der Stelle		Personal für die Verwaltung der Maßnahme		Herkunft		Dauer
		Dauer-planstelle	Stelle auf Zeit	Verfügbares Personal in der GD oder der betroffenen Abteilung	Zusätzliches Personal	
Beamte oder Zeitbedienstete	A B C	0,5 - -	0,5 - -	1,0 - -	- - -	unbegrenzt - -
Sonstige Ressourcen		-	-	-	-	-
Gesamt		0,5	0,5	1,0	-	unbegrenzt

10.3 Erhöhung anderer Verwaltungsausgaben aufgrund der Maßnahme, insbesondere durch Sitzungen der Ausschüsse und Sachverständigengruppen entstehende Kosten

EURO

Haushaltslinie (Nr. und Titel)	Betrag	Berechnungsgrundlage
A 7031 (obligatorische Ausschüsse)	9.750 €	Der für die Zwecke dieser Richtlinie eingesetzte Regelungsausschuss wird durchschnittlich einmal jährlich für eine eintägige Sitzung zusammenkommen, um bestimmte Fragen zu erörtern, die mit der Anwendung der Bestimmungen der Richtlinie zusammenhängen. Die den Regierungssachverständigen für die Teilnahme an dieser Sitzung gewährte Reisekostenerstattung wird auf durchschnittlich 650 € je Sachverständigen geschätzt (Zahl der Teilnehmer: 15).
Gesamt	9.750 €	

Die obengenannten Ausgaben unter dem Titel A 7 sind durch Mittelansätze im globalen Haushalt der GD TREN abgedeckt.

BEGRÜNDUNG

ALLGEMEINE EINFÜHRUNG

1 Aktuelle Lage und Probleme

Die Entschädigung derjenigen, die durch einen von einem Öltanker verursachten Ölunfall geschädigt wurden, ist ein wichtiger Aspekt des Gesamtregelwerks für den Bereich der maritimen Ölverschmutzung und damit ein vorrangiges Thema für die Europäische Kommission. In ihrer Mitteilung über die Sicherheit des Erdöltransports zur See vom 21. März 2000 (KOM(2000) 142 endg.) vertrat die Kommission die Ansicht, dass die bestehende internationale Haftungs- und Entschädigungsregelung zwar in den letzten Jahrzehnten durchaus ihren Zweck erfüllt hat, inzwischen aber nicht mehr ausreicht. Am dringendsten muss das Problem gelöst werden, dass die derzeitigen Haftungs- und Entschädigungshöchstgrenzen zu niedrig sind. Einige Unfälle in jüngster Zeit, vor allem der durch den Untergang der *Erika* im Dezember 1999 verursachte Ölunfall, haben deutlich gemacht, dass die derzeitigen Höchstgrenzen unzureichend sind, was zur Folge hat, dass die durch einen Ölunfall Geschädigten unter Umständen nicht voll entschädigt werden und dass es bei der Auszahlung der Entschädigung unter anderem aus diesem Grund zu beträchtlichen Verspätungen kommt. Daher hat sich die Kommission zu umgehenden Maßnahmen entschlossen, um die Entschädigungshöchstgrenzen so anzuheben, dass bei künftigen Ölunfällen in Europa eine angemessene Entschädigung gewährleistet ist. Auch die anderen Mängel müssen behoben werden, doch gilt dies als weniger dringend und kann in einem großzügigeren Zeitrahmen in Angriff genommen werden. Über den Bereich der Haftung und Entschädigung hinaus schlägt die Kommission die Einführung strafrechtlicher Maßnahmen für nachweislich grob fahrlässiges Verhalten aller Personen vor, die am Erdöltransport zur See beteiligt sind.

2 Hintergrund

Die Beförderung von Öl auf dem Seeweg ist in sich ein gefährlicher Vorgang, der erhebliche Risiken für die Meeresumwelt mit sich bringt. In welchem Maße die Umwelt durch die rasante Zunahme des Tankerverkehrs und immer größere Schiffe gefährdet ist, wurde im März 1967 deutlich, als die unter liberianischer Flagge fahrende *Torrey Canyon*, ein Tanker von 120 000 Tonnen Deadweight, auf dem Seven Stones' Riff vor Land's End, Großbritannien, auf Grund lief. Dabei traten 119 000 Tonnen Rohöl aus, die die Küsten Südwestenglands und Nordfrankreichs schwer verschmutzten.

Diese Katastrophe veranlasste die internationale Gemeinschaft, über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation eine Reihe von Instrumenten auszuarbeiten, durch die die Sicherheit von Öltankschiffen erhöht und der Schutz der Meeresumwelt verbessert werden sollte, unter anderem zwei Übereinkommen mit detaillierten Regeln für die Haftung und die Entschädigung für Verschmutzungsschäden, die durch Öltankschiffe verursacht wurden.

Das Internationale Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden trat 1975, das Internationale Übereinkommen von 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (Fondsübereinkommen) 1978 in Kraft. Durch diese beiden Übereinkommen wurde ein zweigeteiltes Haftungssystem eingeführt; dessen wesentliche Elemente sind zum einen die verschuldensunabhängige Haftung des eingetragenen Schiffseigners, die aber beschränkt werden kann, und zum andern ein von den Ölempfängern finanzierter Fonds, aus dem durch

Ölverschmutzung Geschädigte, die vom Schiffseigner nicht voll entschädigt werden, eine zusätzliche Entschädigung erhalten.

Diese Regelung wurde nur einmal wesentlich überarbeitet, und zwar in den frühen achtziger Jahren. Die entsprechenden Protokolle zu den beiden Übereinkommen von 1984 traten nie in Kraft, da sie nicht von genügend Ölempfängerstaaten ratifiziert wurden. Anfang der neunziger Jahre wurde eine erneuter Versuch unternommen, die Änderung in Kraft zu setzen. Die dazu erarbeiteten Protokolle von 1992 übernahmen im Wesentlichen die Änderungen von 1984, sahen aber andere Voraussetzungen für das Inkrafttreten vor. Diese Protokolle zum Haftungs- und Fondsübereinkommens traten 1996 in Kraft. Alle Küstenstaaten der Union sind den beiden Protokollen von 1992 inzwischen beigetreten, lediglich in Portugal muss das Ratifizierungsverfahren noch abgeschlossen werden.

Die USA beteiligen sich an dieser internationalen Haftungs- und Entschädigungsregelung nicht. Der Unfall der *Exxon Valdez* in Alaska 1989 setzte den Diskussionen über einen möglichen Beitritt der USA zu diesem System ein Ende. Statt dessen führten die USA im Rahmen des Oil Pollution Act von 1990 eine separate föderale Haftungsregelung ein, bei der einzelne Staaten strengere Rechtsvorschriften erlassen können.

3 Das internationale Haftungs- und Entschädigungssystem von 1992 im Überblick

Die Regelung von 1992 gilt für Verschmutzungsschäden durch beständiges Öl, das in den Küstengewässern (bis zu 200 Seemeilen von der Küste) der beteiligten Staaten aus Tankschiffen ausgeflossen ist. Abgedeckt sind unter anderem der Verlust und die Beschädigung von Eigentum, in gewissem Umfang wirtschaftliche Schäden, die Kosten für die Wiederherstellung der Umwelt sowie Schutzmaßnahmen, einschließlich der Kosten für Aufräumarbeiten.

Das eine Element der Haftungsregelung, die Haftung des eingetragenen Schiffseigners, ist im Haftungsübereinkommen geregelt. Der Schiffseigner haftet verschuldensunabhängig, das heißt auch dann, wenn auf seiner Seite weder Verschulden noch Fahrlässigkeit vorliegen. Er kann in der Regel seine Haftung auf einen Betrag beschränken, der vom Raumgehalt des Schiffes abhängt, derzeit höchstens 90 Mio. € für die größten Schiffe, im Falle der *Erika* nur etwa 13 Mio. €. Der Schiffseigner ist nur dann nicht zur Beschränkung seiner Haftung berechtigt, wenn nachgewiesen wird, dass die Verschmutzungsschäden "auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen sind, die von ihm selbst entweder in der Absicht, solche Schäden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass solche Schäden wahrscheinlich eintreten würden". Das Haftungsübereinkommen verpflichtet die Schiffseigner darüber hinaus, eine Haftungsversicherung aufrechtzuerhalten, und berechtigt die Antragsteller, Ansprüche bis zur Haftungshöchstgrenze des Schiffseigners unmittelbar gegen den Versicherer geltend zu machen. Durch die "Ausrichtung" der Haftung ausschließlich auf den eingetragenen Schiffseigner werden zahlreiche andere Parteien, vor allem der Ausrüster, der Betreiber und der Charterer des Schiffs, ausdrücklich vor Haftungsansprüchen geschützt, sofern ihnen nicht das gleiche, oben zitierte Maß an Fahrlässigkeit nachgewiesen wird, das beim Schiffseigner den Verlust des Rechts auf Beschränkung seiner Haftung zur Folge hat.

Ergänzend zum Haftungsübereinkommen wurde durch das Fondsübereinkommen der Internationale Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (IOPC-Fonds) errichtet, um Geschädigten in den Fällen Schadenersatz leisten zu können, in denen die Haftung des Schiffseigners zur Deckung des Schadens nicht ausreicht. Der IOPC-Fonds kann in drei Fällen in Anspruch genommen werden. Der häufigste ist der, dass der Schaden den

Haftungshöchstbetrag des Schiffseigners übersteigt. Weiter ist es möglich, dass der Schiffseigner sich auf einen der im Haftungsübereinkommen vorgesehenen Ausschlussgründe[10] beruft. Und schließlich kann es sein, dass der Schiffseigner (und sein Versicherer) finanziell nicht in der Lage sind, ihren Verpflichtungen nachzukommen. Der Entschädigungshöchstbetrag des IOPC-Fonds beträgt etwa 200 Mio. €. Der IOPC-Fonds wird durch Beiträge von Unternehmen oder anderen Rechtssubjekten finanziert, die auf dem Seeweg befördertes Öl erhalten. Alle Ölempfänger, die in einem Staat niedergelassen sind, der dem Fondsübereinkommen beigetreten ist, beteiligen sich also an der Entschädigung für einen Ölunfall sowie an den Verwaltungsausgaben des Fonds, unabhängig davon, wo die Verschmutzungsschäden entstanden sind. Der IOPC-Fonds tritt nicht ein, wenn die Verschmutzungsschäden durch Kriegshandlung oder durch aus einem Kriegsschiff auslaufendes Öl entstanden sind. Außerdem muss nachgewiesen werden, dass das Öl tatsächlich von einem Tankschiff stammt.

Durch einen Ölunfall Geschädigte können ihre Ansprüche unmittelbar beim IOPC-Fonds geltend machen und werden dort, sofern die Ansprüche begründet und die einschlägigen Kriterien erfüllt sind, direkt entschädigt. Überschreitet der Gesamtbetrag der festgestellten Ansprüche die Entschädigungshöchstgrenze des IOPC-Fonds, wird der Entschädigungsbetrag für alle Ansprüche anteilig gesenkt. Ansprüche können auch bei den Gerichten des Staates geltend gemacht werden, in dem der Schaden entstanden ist. Seit seiner Errichtung im Jahr 1978 wurde der IOPC-Fonds in rund einhundert Fällen in Anspruch genommen, von denen die meisten den Entschädigungshöchstbetrag nicht überstiegen und in denen die Antragsteller daher nach Prüfung der Zulässigkeit der Ansprüche durch den Fonds selbst voll entschädigt wurden.

4 Bewertung der internationalen Haftungs- und Entschädigungsregelung

4.1 Bewertungskriterien

In ihrer Mitteilung über die Sicherheit des Erdöltransports zur See legte die Kommission drei Kriterien für die Bewertung fest, ob ein Entschädigungssystems angemessen ist.

(1) Die Opfer werden schnell und unbürokratisch ohne langwierige Gerichtsverfahren entschädigt.

(2) Die Entschädigungshöchstgrenze sollte hoch genug sein, um zulässige Forderungen bei sämtlichen Katastrophenszenarien infolge eines Öltankerunfalls decken zu können.

(3) Die Regelung sollte die Betreiber von Tankschiffen sowie Verlader davon abhalten, Öl in Tankern zu transportieren, die nicht in einwandfreiem Zustand sind.

---

[10] Gemäß Artikel III Absatz 2 des Haftungsübereinkommens haftet der Eigentümer nicht für Verschmutzungsschäden, wenn er nachweist, daß die Schäden :
a) durch Kriegshandlung, Feindseligkeiten, Bürgerkrieg, Aufstand oder ein außergewöhnliches, unvermeidliches und unabwendbares Naturereignis entstanden sind,
b) ausschließlich durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht wurden, die von einem Dritten in Schädigungsabsicht begangen wurde, oder
c) ausschließlich durch die Fahrlässigkeit oder eine andere rechtswidrige Handlung einer Regierung oder einer anderen für die Unterhaltung von Lichtern oder sonstigen Navigationshilfen verantwortlichen Stelle in der Wahrnehmung dieser Aufgabe verursacht wurden.

Nach dem Erika-Unfall musste die Kommission das bestehende internationale System des Haftungs- und Fondsübereinkommens anhand dieser Kriterien prüfen. Sie kam zu dem Schluss, dass das internationale System einige dieser Kriterien erfüllt, aber nicht alle.

4.2 Entschädigung

Die Kommission erkennt an, dass die bestehende internationale Haftungs- und Entschädigungsregelung für Ölverschmutzung hinsichtlich der Schnelligkeit und der allgemeinen Funktionalität des Systems einige wichtige Vorteile bietet, die zum Teil die rasche Entschädigung bei Ereignissen erleichtern, an denen zahlreiche, verschiedenen Rechtsordnungen unterliegende Parteien beteiligt sein können. Das System ist so aufgebaut, dass die Antragsteller in der Regel keine Schwierigkeiten haben, die haftbare Partei festzustellen, und sie auch nicht Verschulden oder Nachlässigkeit seitens des Schiffseigners nachweisen müssen, um entschädigt zu werden. Auch die Staatszugehörigkeit des Schiffs oder seines Eigentümers sowie dessen finanzielle Lage sind irrelevant für die Entschädigung im Rahmen der Höchstgrenzen, da eine Versicherung vorgeschrieben ist und Ansprüche direkt beim Versicherer geltend gemacht werden können. Dies alles beschleunigt die Befriedigung von Ansprüchen und erleichtert die allgemeine Verwaltung des Systems.

Auch in Bezug auf die Finanzierung des Fonds wurde ein relativ unkomplizierter Mechanismus für die Beiträge der Verlader festgelegt. Die Ausgaben des IOPC-Fonds werden auf die Unternehmen, die in den beteiligten Staaten die größten Mengen Rohöl und/oder schweres Heizöl erhalten, entsprechend der jeweils erhaltenen Ölmenge aufgeteilt. Die Regierungen der Staaten, die dem IOPC-Fonds angehören, melden dem Fonds die Mengen des erhaltenen Öls; der Fonds erhebt anhand einer Schätzung der Ausgaben für das kommende Jahr daraufhin die Beiträge direkt bei diesen Unternehmen. Die Regierungen sind also nicht für diese Zahlungen verantwortlich, sofern sie nicht freiwillig eine entsprechende Verpflichtung übernommen haben. Im Allgemeinen funktionierte dieses System zufriedenstellend und die erforderlichen Mittel konnten in der Regel innerhalb einer vertretbaren Frist erhoben werden. Es gibt jedoch nach wie vor Probleme mit einigen Staaten, die nicht angeben, welche Ölmengen sie erhalten haben und es damit dem IOPC-Fonds erschweren, die Beiträge von den Unternehmen zu erheben, die in diesen Staaten Öl erhalten.

Wenn man bedenkt, wie dynamisch sich die internationale Haftungs- und Entschädigungsregelung für Ölunfälle entwickelt hat, muss man sagen, dass sie sich im Allgemeinen als funktionsfähig erwiesen hat. Die meisten der etwa einhundert Fälle, in denen beim IOPC-Fonds eine Entschädigung für einen Ölunfall geltend gemacht wurde, konnten zufriedenstellend in dem Sinn geregelt werden, dass im Zuge der entsprechenden Prüf- und Auszahlungsverfahren keine größeren Schwierigkeiten auftraten. Die Antragsteller regelten ihre Ansprüche in den meisten Fällen direkt mit dem Fonds, ohne Einschaltung der Gerichte, was zeigt, dass die Akzeptanz hinsichtlich der Prüfung der Ansprüche durch den IOPC-Fonds relativ groß ist.

Allerdings konnten durchaus nicht alle Fälle schnell und unproblematisch geregelt werden. Bei den meisten, wenn nicht bei allen Ölunfällen, die die Entschädigungshöchstgrenze zu übersteigen drohten, verzögerte sich die Auszahlung der Entschädigung beträchtlich, da die endgültigen Kosten des Ölunfalls nicht feststanden. Wenn sich herausstellt, dass die Gesamtsumme der begründeten Ansprüche den zur Verfügung stehenden Entschädigungshöchstbetrag übersteigen könnte, werden die anerkannten Ansprüche anteilig befriedigt, das heißt, die Antragsteller erhalten nur einen Anteil ihrer Entschädigung, bis sämtliche Ansprüche aus diesem Ereignis geltend gemacht und geprüft wurden, was in der Regel mehrere Jahre lang dauert. Außerdem spielen bei großen Ölunfällen, nach denen die

Unzufriedenheit mit den Entschädigungsverfahren wächst, oft die nationalen Gerichte eine größere Rolle bei der Regelung der Ansprüche, was häufig weitere Komplikationen und Verzögerungen mit sich bringt. Daher waren die Entschädigungsverfahren bei großen Ölunfällen in der Regel komplex und zeitaufwendig. Solche Probleme traten bei einer Reihe der schwerwiegendsten Ölunfälle in Europa in den neunziger Jahren auf, unter anderem bei der *Aegean Sea* (Spanien, 1992), der *Braer* (Vereinigtes Königreich 1993) und der *Sea Empress* (Vereinigtes Königreich, 1996), und die Antragsteller, denen bei diesen Unfällen Schaden entstand, wissen noch immer nicht, ob und wann sie voll entschädigt werden. Nichts weist darauf hin, dass es beim *Erika*-Ölunfall anders wäre.

Die Kommission ist der Ansicht, dass solche Verzögerungen bei der Auszahlung der Entschädigung inakzeptabel sind. Sie ist sich jedoch darüber im Klaren, dass ein Verfahren umso länger dauert, je größer die Gefahr ist, dass der Entschädigungshöchstbetrag erreicht wird. Nach Meinung der Kommission sind diese unannehmbar langen Fristen für die Auszahlung der Entschädigung eher auf die unzureichenden Entschädigungshöchstgrenzen als auf Unzulänglichkeiten in den Entschädigungsverfahren selber zurückzuführen. Einige andere Elemente des Systems, die die Auszahlung zusätzlich verzögern oder die Entschädigung der Geschädigten in anderer Weise verkomplizieren könnten, werden derzeit in einer Arbeitsgruppe des IOPC-Fonds[11] erörtert. Die Kommission nimmt an diesen Arbeiten teil und hofft, dass sie zu einigen zusätzlichen Maßnahmen führen, durch die die Aussichten der Geschädigten auf gerechte und schnelle Entschädigung verbessert werden. Insgesamt kommt die Kommission zu dem Schluss, dass das bestehende internationale Entschädigungssystem - allerdings mit einigen gewichtigen Ausnahmen - das erste Kriterium, nach dem die Verfahren zur Entschädigung der durch einen Ölunfall Geschädigten angemessen sein müssen, erfüllt.

4.3 Angemessenheit der Höchstgrenzen

Die schwerwiegendste Unzulänglichkeit des internationalen Systems ist nach Ansicht der Kommission, dass die Entschädigungshöchstgrenzen zu niedrig angesetzt sind und deshalb bei einem teuren Ölunfall die Geschädigten unter Umständen nicht voll entschädigt werden, obwohl ihre Ansprüche als begründet anerkannt wurden. Dies ist vom Grundsatz her fragwürdig. Darüber hinaus führen die unangemessenen Höchstgrenzen, wie bereits gesagt, beinahe unvermeidlich zu zusätzlichen Unsicherheiten und Verzögerungen bei der Regelung von Ansprüchen. Aufgrund unzureichender Höchstgrenzen wird also ein bei einem großen Ölunfall Geschädigter wahrscheinlich später und zu einem geringeren Anteil entschädigt als jemand, dem der gleiche Schaden bei einem kleineren Ölunfall entstanden ist. Nach Ansicht der Kommission ist dies schwer zu rechtfertigen.

Bei etwa zehn der rund einhundert Ölunfälle, mit denen sich der IOPC-Fonds bisher befasst hat, kamen bisher ernstere Zweifel darüber auf, ob die Höchstgrenzen ausreichend sind und/oder Ansprüche schnell genug geregelt werden können. Dies scheint nicht viel zu sein, insbesondere wenn man bedenkt, dass bei einem großen Teil der durch Tankschiffe verursachten Ölunfälle weltweit der IOPC-Fonds überhaupt nicht tätig wird, da sie im Rahmen des Haftungsübereinkommens mit dem Schiffseigner geregelt werden, wenn die Gesamtsumme der Ansprüche die Haftungshöchstgrenze des Schiffseigners nicht übersteigt. Außerdem fallen die meisten der problematischen Fälle noch unter die "alte" Regelung, die

---

[11] Zu den Fragen, die in dieser Hinsicht zur Zeit erörtert werden, gehören die vorrangige Behandlung bestimmter Ansprüche und eine generelle Überprüfung der Verfahren für die Geltendmachung und die Behandlung der Ansprüche.

vor Inkrafttreten des Protokolls von 1992 galt, durch das der verfügbare Entschädigungshöchstbetrag mehr als verdoppelt wurde.

Solche Statistiken spielen jedoch keine große Rolle, wenn man, wie die Kommission, die Ansicht vertritt, dass für alle Ölunfälle angemessen und schnell Schadenersatz geleistet werden sollte. Es ist nicht hinnehmbar, dass Bürger und andere Geschädigte, die die manchmal dramatischen Folgen eines großen Ölunfalls zu tragen haben, nicht voll entschädigt werden. Die Höchstgrenzen sollten daher jede vorhersehbare Katastrophe abdecken. Wie weit man derzeitig noch von diesem Ziel entfernt ist, zeigt die Tatsache, dass die beiden großen Ölunfälle (*Nakhodka*, Japan, 1997 und *Erika*, Frankreich, 1999) die sich ereignet haben, seit die Regelung von 1992 gilt, schwere Zweifel darüber aufkommen ließen, dass die neuen Höchstgrenzen ausreichend sind, obwohl in beiden Fällen nur relativ begrenzte Mengen Heizöl ausflossen[12]. Die Ansprüche im Zusammenhang mit dem *Erika*-Unfall werden diesen Betrag wahrscheinlich beträchtlich übersteigen, was bedeutet, dass die Geschädigten auf freiwillige Verpflichtungen der Regierung und der betroffenen Ölgesellschaft angewiesen sind, um auch nur für die schlimmsten Folgen entschädigt zu werden. Damit ist nach Ansicht der Kommission das Kriterium, dass Entschädigungshöchstgrenzen hoch genug angesetzt sein müssen, wohl kaum erfüllt.

Dass die derzeitigen Höchstgrenzen zu niedrig sind, überrascht nicht, wenn man bedenkt, dass sie in den frühen achtziger Jahren festgelegt und in Europa etwa 12-20 Jahre später wirksam wurden, je nachdem, wie lange die Mitgliedstaaten für die Ratifikation brauchten. Nach dem *Erika*-Unfall wurde bereits im Einklang mit einem in den Übereinkommen vorgesehenen besonderen vereinfachten Änderungsverfahren die Anhebung der derzeitigen Höchstgrenzen des Haftungs- und des Fondsübereinkommens eingeleitet. Nach diesem Verfahren können die derzeitigen Höchstgrenzen, in Abhängigkeit von einer ganzen Reihe von Faktoren, jedoch um kaum mehr als die Hälfte erhöht werden. Die ersten Beschlüsse zur Genehmigung dieser Anhebung wurden im Oktober 2000 gefasst und die Änderungen werden, wenn sie tatsächlich verabschiedet werden, frühestens ab 1. November 2003 Anwendung finden.

Die Kommission ist der Meinung, dass eine 50%ige Anhebung der bestehenden Höchstgrenzen auf insgesamt etwa 300 Mio. €, die erst in drei Jahren wirksam wird, nicht ausreicht, um einen angemessenen Schutz für die Geschädigten eines potentiellen großen Ölunfalls in Europa zu gewährleisten. Ihrer Ansicht nach sollte jede vorhersehbare Verschmutzungskatastrophe nicht nur heute, sondern auch in absehbarer Zukunft voll vom Entschädigungssystem abgedeckt sein. Die vorgeschlagene Anhebung würde, so wie es aussieht, nicht einmal alle Ansprüche im Zusammenhang mit dem *Erika*-Unfall decken.

Inwieweit die Höchstgrenze ausreicht, muss darüber hinaus im Zusammenhang mit der Art der Schäden bewertet werden, die durch die Regelung abgedeckt sind. Wird hier die Bandbreite erweitert, müssen logischerweise auch die Beträge entsprechend erhöht werden. Da die Kommission, wie im folgenden ausgeführt, die Meinung vertritt, dass die Entschädigung für Umweltschäden ausgeweitet werden sollte, ist die beträchtliche Anhebung der Gesamthöchstgrenzen auch unter diesem Aspekt gerechtfertigt.

Ein Gesamtplafond von einer Milliarde € dürfte ausreichen, um den erforderlichen Deckungsschutz für jede vorhersehbare Katastrophe zu gewährleisten. Diese Höchstgrenze entspricht eher dem Plafond des in den Vereinigten Staaten nach Bundesrecht errichteten Oil

---

[12] Beim *Nakhodka*-Unfall flossen etwa 6.200 Tonnen mittelschweres Heizöl aus, bei der *Erika* schätzungsweise 19.000 Tonnen schweres Heizöl.

Spill Liability Trust Fund und der bestehenden Versicherungspraxis hinsichtlich der Haftung des Schiffseigners gegenüber Dritten, die ins Spiel kommen könnte, wenn die Haftung nicht nach Maßgabe des Haftungsübereinkommens beschränkt werden kann.

Abschließend lässt sich sagen, dass die bestehenden Höchstgrenzen des Haftungs- und Fondsübereinkommens absolut nicht angemessen sind. Um zu gewährleisten, dass europäische Bürger nach einem Ölunfall vertretbar entschädigt werden, und um eine stärkere Annäherung an die im Rahmen des Oil Spill Liability Trust Fund der Vereinigten Staaten vorgesehene Entschädigung zu erreichen, sollte der Höchstbetrag auf eine Milliarde € festgesetzt werden. Das Argument, dass solche Unfälle wahrscheinlich nur selten vorkommen, kann nach Meinung der Kommission keine Rechtfertigung dafür sein, Höchstgrenzen festzusetzen, die unterhalb der Kosten absolut denkbarer Ölverschmutzungsereignisse liegen und dadurch die angemessene Entschädigung der Geschädigten ernsthaft gefährden.

4.4 Verantwortlichkeiten und Haftung

4.4.1 Allgemeines

Damit ein Haftungs- und Entschädigungssystem als angemessen betrachtet werden kann, muss es nicht nur für eine angemessene Entschädigung sorgen, sondern sollte auch die Verantwortlichkeiten der Betroffenen und ihre Haftung gerecht verteilen. Außerdem sollte ein Haftungssystem möglichst dazu beitragen, die Beteiligten davon abzuhalten, vorsätzlich Risiken einzugehen, die katastrophale Auswirkungen für Menschenleben und Umwelt haben könnten.

Nach Ansicht der Kommission weist die internationale Haftungs- und Entschädigungsregelung für Ölverschmutzungsschäden in dieser Hinsicht einige Unzulänglichkeiten auf. So, wie das Haftungssystem aufgebaut ist, bietet es wenig Anreize für die Beteiligten, dafür zu sorgen, dass für den Transport von Erdöl nur Tankschiffe in einwandfreiem Zustand eingesetzt werden. Wie die Tatsache, dass Schiffe in haarsträubendem Zustand in Europa und anderswo weiterhin für den Öltransport eingesetzt werden, zeigt, werden weder Befördérer noch Verlader ausreichend abgeschreckt, ihre untragbaren Praktiken aufzugeben, vorsätzlich Tonnage in schlechtem Zustand für den Öltransport zur See anzubieten und zu benutzen.

Zu diesen Unzulänglichkeiten gehören im Einzelnen folgende Punkte, die sämtlich nicht mit den jüngsten Entwicklungen im Bereich der Umwelthaftung auf internationaler und Gemeinschaftsebene vereinbar sind:

4.4.2 Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkung

Das Recht der Schiffseigner, ihre Haftung zu beschränken, ist praktisch unangreifbar. Wie bereits erläutert büßt der Eigentümer eines Schiffs dieses Recht nur dann ein, wenn nachgewiesen wird, dass die Schäden "auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen sind, die von ihm selbst entweder in der Absicht, solche Schäden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass solche Schäden wahrscheinlich eintreten würden". Fahrlässigkeit und selbst grobe Fahrlässigkeit seitens des Eigentümers erfüllt diese Kriterien nicht und es ist offensichtlich, dass es in den meisten Fällen sehr schwierig wäre nachzuweisen, dass diese Schwelle überschritten wurde. Der zitierte Satz findet sich zwar auch in einigen anderen Haftungsübereinkommen im Bereich des Seeverkehrs, doch vermag die Kommission nicht einzusehen, warum dies die Übernahme

einer so unannehmbaren Prüfung im Hinblick auf den Verlust des Rechts auf Beschränkung der Haftung in die Haftungsregelung für Ölverschmutzung rechtfertigen sollte. Sie ist der Meinung, dass den außergewöhnlichen Gefahren, die mit der Beförderung von Öl auf dem Seeweg verbunden sind, dadurch Rechnung getragen werden sollte, dass sich der Schiffseigner der unbeschränkten Haftung weniger leicht entziehen kann.

Das Problem, dass diese Rechte quasi unangreifbar sind, wird weiter verschärft durch die Methoden, durch die Haftung des Schiffseigners festgelegt wird. Sie wird ausschließlich anhand der Größe des Schiffs berechnet, ohne Berücksichtigung von Faktoren wie Art der beförderten Ladung oder Menge des ausgelaufenen Öls. Der Eigner der *Erika* konnte sich so beispielsweise auf ein Recht stützen, das ihm erlaubte, seine Haftung auf rund 13 Mio. € zu beschränken, mit sehr begrenztem Risiko, dieses Recht aufgrund irgendeines Verhaltens seinerseits, weder vor noch während des Ereignisses, einzubüßen.

In vielen Umwelthaftungsregelungen, die in den neunziger Jahren entwickelt wurden, ging man mehr und mehr dazu über, Haftungsbeschränkungen abzuschaffen. Dies gilt auch für die im Entstehen begriffene Umwelthaftungsregelung der Gemeinschaft, wie sie im Weißbuch der Kommission zur Umwelthaftung (KOM(2000) 66 endg.) vorgestellt wird. In der Regel sehen jedoch solche Vorschriften hinsichtlich der unbeschränkten Haftung nicht automatisch eine Versicherungspflicht vor. Dies mag bei Verschmutzungsquellen zu Lande nicht weiter problematisch sein, da es in der Regel nicht sehr schwierig sein wird, die haftende Person ausfindig zu machen und zur Rechenschaft zu ziehen. Im Falle der maritimen Verschmutzung ist die Lage anders, da der Verschmutzer jede Staatsangehörigkeit haben kann und nur schwer aufzuspüren ist. Um den Schutz der Geschädigten zu gewährleisten, sollte daher vorgesehen werden, dass eine Versicherung abzuschließen ist und Ansprüche unmittelbar beim Versicherer geltend gemacht werden können. Dass die Haftung im Prinzip unbeschränkt ist, bedeutet jedoch nicht notwendigerweise, dass der gesamte Haftungsbetrag durch eine Versicherung abgedeckt sein muss. Es könnte durchaus ein System vorgesehen werden, bei dem die Versicherungspflicht auf die verschuldensunabhängige Haftung beschränkt ist, während die verschuldensabhängige unbeschränkte Haftung vom Eigentümer selbst übernommen wird. In diese Richtung geht auch das unlängst verabschiedete Haftungsprotokoll zum Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung[13]. Es sollte ferner darauf hingewiesen werden, dass selbst innerhalb der internationalen Regelung für die Entschädigung bei Ölunfällen bis 1996 durch das Haftungs- Übereinkommen von 1969 eine beträchtlich niedrigere Schwelle für die Einbüßung des Rechts auf Haftungsbeschränkung galt, nämlich das "persönliche Verschulden" des Eigentümers. Soweit bekannt ist, führte dieser Wortlaut in den fünfundzwanzig Jahren, in denen die internationale Haftungsregelung für Ölverschmutzung besteht, nicht zu größeren Komplikationen.

Die Kommission vertritt daher die Ansicht, dass die derzeitige Schwelle für die Einbüßung des Rechts auf Haftungsbeschränkung gesenkt werden sollte, um sie an andere vergleichbare

---

[13] Das Basler Protokoll von 1999 "on Liability and Compensation for Damage Resulting from Transboundary Movements of Hazardous Wastes und their Disposal" sieht eine verschuldensunabhängige Haftung bis einer bestimmten Untergrenze vor, die von der Versicherung gedeckt wird. Artikel 5 des Protokolls sieht, unbeschadet der verschuldensunabhängigen Haftung, folgendes vor: “any person shall be liable for damage caused or contributed to by his lack of compliance with the provisions implementing the Convention or by his wrongful intentional, reckless or negligent acts or omissions.” Artikel 12 Absatz 2 bestimmt darüber hinaus: “there shall be no financial Höchstgrenze on Haftung under Artikel 5” [Eine offizielle deutsche Übersetzung des Protokolls liegt nicht vor].

Regelungen anzugleichen. Zumindest der Nachweis grober Fahrlässigkeit seitens des Schiffseigners sollte unbeschränkte Haftung bewirken. Eine solche Maßnahme würde die Haftung stärker vom Verhalten des Schiffseigners abhängig machen und hätte damit gleichzeitig Präventiv- und Strafwirkung.

4.4.3 Schutz anderer Parteien neben dem eingetragen Schiffseigner

Für Ölverschmutzungsschäden haftet ausschließlich der eingetragene Schiffseigner. Die Haftung auf eine bestimmte Person zu konzentrieren bietet einige Vorteile, weil so die haftende Partei eindeutig feststeht und leichter zu ermitteln ist, wem gegenüber Schadenersatzansprüche geltend zu machen sind. Außerdem wird so vermieden, dass mehrere Versicherungen abgeschlossen werden, was dazu beiträgt, dass höhere theoretische Haftungssummen versichert werden. Die Konzentration der Haftung, wie sie im Haftungsübereinkommen vorgesehen ist, geht jedoch noch ein Stück weiter und schließt ausdrücklich Ansprüche gehen eine Reihe anderer Beteiligter (unter anderem vor allem Betreiber, Ausrüster, Charterer) aus, die durchaus genauso viel Kontrolle über den Transport haben können wie der eingetragene Schiffseigner. Diese Personen sind vor allen Ansprüchen auf Entschädigung geschützt, sofern nicht die Schäden "auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen sind, die von ihnen selbst entweder in der Absicht, solche Schäden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass solche Schäden wahrscheinlich eintreten würden" (was der Prüfung entspricht, der der Schiffseigner hinsichtlich der Einbüßung seines Rechts auf Haftungsbeschränkung unterzogen wird). Ein solcher Schutz für eine Reihe wichtiger Beteiligter bedeutet, dass diese Personen in einem Rahmen agieren können, in dem sie nach einem Ölverschmutzungsereignis fast vollkommen vor Schadenersatzansprüchen geschützt sind.

Ein solcher Schutz für die wichtigsten Beteiligten unterminiert nach Ansicht der Kommission ihre Bemühungen, in allen Bereichen der Seeverkehrsbranche das Verantwortungsgefühl zu fördern. Daher sollte ihrer Meinung nach der Ausschluss von Schadenersatzansprüchen gegen einige der wichtigsten Beteiligten am Öltransport zur See aus dem Haftungsübereinkommen gestrichen werden und, soweit der Schutz bestimmter Beteiligter für das Funktionieren des Systems für notwendig erachtet wird, die Schwelle zumindest in gleicher Weise wie für den Schiffseigner gesenkt werden. Hinsichtlich der Durchführbarkeit einer solchen Maßnahme sollte darauf hingewiesen werden, dass auch hier die vor dem Inkrafttreten der Protokolle von 1992 im Jahr 1996 geltende Regelung eine wesentlich weniger strenge Ausrichtung der Haftung vorsah, indem sie nur Bedienstete oder Beauftragte des Schiffseigners ausnahm, und auch dies nur dann, wenn die Schäden nicht auf ihr persönliches Verschulden zurückzuführen waren.

4.4.4 Umweltschäden

Durch die derzeitige Regelung des Haftungs- und des Fondsübereinkommens sind im Wesentlichen die Beschädigung oder der Verlust von Eigentum sowie wirtschaftliche Verluste gedeckt. In Bezug auf Umweltschäden deckt sie Schutzmaßnahmen, einschließlich Aufräumarbeiten, sowie vertretbare ergriffene oder zu ergreifende Wiederherstellungsmaßnahmen. Für den Schaden an der Umwelt selbst ist keine Entschädigung vorgesehen, vor allem deshalb, weil diese Art von Schäden schwer zu bewerten und zu quantifizieren sind.

Der Kommission ist bewusst, wie problematisch es ist, Schäden an der Umwelt selbst zu decken; ihrer Ansicht nach sollte die Bewertung eines solchen Schadens quantifizierbar, überprüfbar und berechenbar sein, um den Auslegungsspielraum der verschiedenen Parteien

der Regelung einzugrenzen. Darüber hinaus müssen solche Bestimmungen auch mit der Entschädigung für Umweltschäden in Einklang stehen, die durch andere Verschmutzungsquellen verursacht werden. Aus Sicht der Gemeinschaft ist es nicht zu rechtfertigen, dass es große Unterschiede bei der Entschädigung für Umweltschäden gibt, je nachdem ob es sich bei dem Verschmutzer um einen Öltanker, ein anderes Schiff oder eine Fabrik an Land handelt[14]. Im Rahmen des Vorschlag für eine Richtlinie zur Umwelthaftung, an dem die Kommission gerade arbeitet, führt sie zur Zeit eine Studie über die Bewertung von Umweltschäden durch, die nützliche Ergebnisse für die Schadensbewertung in dieser Richtlinie liefern könnte. Ohne einem künftigen Vorschlag im Zusammenhang mit einer allgemeinen Regelung für die Umwelthaftung auf Gemeinschaftsebene vorzugreifen, vertritt die Kommission die Ansicht, dass die derzeitige Deckung der Wiederherstellungskosten ausgeweitet werden sollte; einbezogen werden sollten zumindest die Kosten für die Bewertung der durch das Ereignis verursachten Umweltschäden sowie die Kosten für die Einbringung von Komponenten, die den zerstörten gleichwertig sind, in die Umwelt, wenn die Wiederherstellung der geschädigten Umwelt nicht als zweckmäßig erachtet wird[15]. Die Kommission wird ihre Haltung im Zusammenhang mit dem zu erwartenden Vorschlag für eine gemeinschaftsweite Regelung der Umwelthaftung überdenken.

4.5 Schlussfolgerung

Nach dieser Prüfung kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die internationale Haftungs- und Entschädigungsregelung zwar das erste Bewertungskriterium erfüllt, in Bezug auf die beiden anderen jedoch große Unzulänglichkeiten aufweist. Diese Unzulänglichkeiten wiegen umso schwerer, als die internationale Regelung ausdrücklich ausschließt, dass außerhalb des Systems der Übereinkommen zusätzliche Schadenersatzansprüche geltend gemacht werden können. Das heißt, dass es für die Gemeinschaft sehr schwierig wäre, den Schiffseignern oder irgendeiner der geschützten Parteien eine zusätzliche Einzelhaftung aufzuerlegen, ohne mit den internationalen Übereinkommen in Konflikt zu geraten. Würde die Einzelhaftung auf Gemeinschaftsebene vorgeschrieben, müssten die Mitgliedstaaten, um diese gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften anwenden zu können, daher die Übereinkommen kündigen.

Die Kommission erkennt an, dass eine internationale Haftungs- und Entschädigungsregelung große Vorteile bietet, sowohl im Hinblick auf die Einheitlichkeit und Unkompliziertheit der Verfahren als auf die Möglichkeit, die durch Ölunfälle entstehenden Kosten auf die Ölempfänger in der ganzen Welt aufzuteilen - unabhängig davon, wo die Unfälle stattgefunden haben. Sie kommt daher zu dem Schluss, dass die Einführung von Maßnahmen, die die Kündigung der internationalen Regelung durch die Mitgliedstaaten voraussetzen würde, zu diesem Zeitpunkt kontraproduktiv wäre. Wie sie in ihrem Bericht für den Europäischen Rat von Biarritz (KOM(2000) 603 endg.) ausführte, vertritt die Kommission die Ansicht, dass große Anstrengungen unternommen werden müssen, um die Übereinkommen in

---

[14] In ihrem Weißbuch zur Umwelthaftung erklärte die Kommission ihre Absicht, in einem künftigen Instrument die "Schädigung der biologischen Vielfalt" einzubeziehen. Dies würde eine beträchtliche Schädigung der natürlichen Ressourcen in den EG-geschützten Natura-2000-Gebieten betreffen. In diesem Zusammenhang wird ein System zur Bewertung natürlicher Ressourcen für erforderlich gehalten (KOM (2000)66 endg., Punkt 4.5.1).

[15] In diesem Sinne definiert Artikel 2 Absatz 8 des Übereinkommens des Europarats von 1993 über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch umweltgefährdende Tätigkeiten "Wiederherstellungsmaßnahmen" wie folgt: "jede zweckmäßige Maßnahme zur Wiederherstellung oder Sanierung geschädigter oder zerstörter Teile der Umwelt oder, soweit zweckmäßig, zur Einbringung gleichwertiger Teile in die Umwelt. Das innerstaatliche Recht kann festlegen, wer zur Durchführung dieser Maßnahmen berechtigt ist."

diesem Sinne zu ändern, und dass gleichzeitig auf Gemeinschaftsebene Maßnahmen zu ergreifen sind, um als unmittelbare Priorität die Unzulänglichkeiten der bestehenden Höchstgrenzen anzugehen.

5. Vorgeschlagene Maßnahmen

Zur Verbesserung der derzeitigen Haftungs- und Entschädigungsregelung sind eine Reihe von Maßnahmen erforderlich. Einige erfordern ein Tätigwerden der Gemeinschaft, andere können auf internationaler Ebene ergriffen werden.

5.1 Errichtung eines zusätzlichen Entschädigungsfonds in Europa

Die Anhebung der Entschädigungshöchstgrenzen des derzeitigen Systems ist die drängendste Maßnahme, da sie sich am unmittelbarsten auf die angemessene Entschädigung der Geschädigten eines Ölunfalls auswirkt. Um hier Abhilfe zu schaffen, schlägt die Kommission vor, die bestehende zweiteilige internationale Regelung durch ein drittes Element, nämlich die Errichtung eines zusätzlichen europäischen Fonds zu ergänzen, der eintritt, wenn nach den internationalen Regeln begründete Ansprüche in Bezug auf Ölunfälle in europäischen Gewässern die Höchstgrenze des IOPC-Fonds übersteigen.

Der Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung in europäischen Gewässern (COPE-Fonds) wird also die finanziellen Mittel des IOPC-Fonds in solchen Fällen aufstocken, in denen Ansprüche im Rahmen der internationalen Regelung anerkannt wurden, aber aufgrund unzureichender Mittel nicht voll befriedigt werden können. Für die Entschädigung durch den COPE-Fonds würden die gleichen Grundsätze und Regeln gelten wie für das derzeitige internationale Fondssystem, es würde jedoch ein Plafond vorgesehen, der als für jede vorhersehbare Katastrophe ausreichend gilt, nämlich eine Milliarde €.

Der COPE-Fonds wird von den europäischen Ölempfängern nach ähnlichen Verfahren finanziert, wie sie für die Beiträge zum IOPC-Fonds Anwendung finden. Auf diese Weise steht der Gesamtbetrag der Beiträge der europäischen Ölempfänger zur Deckung von Verschmutzungsschäden in allen Mitgliedstaaten zur Verfügung. Der COPE-Fonds soll als Garantie für die europäischen Bürger dienen, dass sie angemessen entschädigt werden, bis die Haftungshöchstgrenzen der internationalen Regelung ausreichend angehoben werden. Abgesehen von der Anhebung der derzeit verfügbaren Entschädigungsbeträge um das Fünffache können die Mittel des COPE-Fonds auch eingesetzt werden, um die volle Entschädigung der durch einen Ölunfall in Europa Geschädigten zu beschleunigen. Mit Hilfe dieser Mittel könnten Ansprüche voll befriedigt werden, sobald sie als begründet anerkannt werden, ohne dass erst das Ergebnis des zeitaufwendigen Verfahrens zur Ermittlung der endgültigen Kosten des Unfalls mitsamt der sich daraus ergebenden Probleme der anteiligen Entschädigung im Rahmen des internationalen Regelung, wie unter 4.2 erläutert, abgewartet werden muss. Auf diese Weise könnten Geschädigte früher vollständig entschädigt werden, während die endgültige finanzielle Regelung nach Abschluss des Falles, wenn die Gesamtkosten feststehen, bilateral durch den IOPC-Fonds und den COPE-Fonds erfolgt. Naturgemäß wird der COPE-Fonds erst tätig, wenn sich in EU-Gewässern ein Unfall ereignet hat, der die internationale Entschädigungshöchstgrenze übersteigt oder zu übersteigen droht.

5.2 Beseitigung der übrigen Unzulänglichkeiten des internationalen Systems über die IMO

Um die Haftung enger an das Verhalten der verschiedenen betroffenen Parteien zu binden, sollte nach Meinung der Kommission gleichzeitig ein gründliche Überholung der bestehenden Regelung in Angriff genommen werden.

Die in Abschnitt 4 beschriebenen Unzulänglichkeiten können nach Einschätzung der Kommission auf internationaler Ebene beseitigt werden, und die ersten Schritte in diese Richtung wurden auch bereits unternommen. Nach Ansicht der Kommission dürften diese Arbeiten letztendlich zu einer Änderung der bestehenden Rechtsinstrumente, das heißt der bedeutenden Anhebung der Höchstbeträge, führen, und auch Fortschritte in Bezug auf die unter 4.4 genannten Unzulänglichkeiten bewirken, ohne die Benutzerfreundlichkeit des Systems für Geschädigte, die ihre Ansprüche geltend machen wollen, zu gefährden.

Die Kommission ersucht daher den Rat, diese Angelegenheit so bald wie möglich voranzubringen und auf eine gründliche Überprüfung der internationalen Haftungs- und Entschädigungsregelung hinzuwirken. Im Einzelnen wird die Gemeinschaft bei der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation oder beim IOPC-Fonds, je nach Zuständigkeit, Anträge vorlegen, um die folgenden Änderungen des Haftungsübereinkommen zu erreichen:

- Der Schiffseigner haftet unbeschränkt, wenn nachgewiesen wird, dass der Verschmutzungsschaden auf grobe Fahrlässigkeit seinerseits zurückzuführen ist;

- In Artikel III Absatz 4 Buchstabe c) des Haftungsübereinkommens wird die Bestimmung gestrichen, dass Schadenersatzansprüche für Verschmutzungsschäden gegen den Charterer, Ausrüster und Betreiber des Schiffs ausgeschlossen sind;

- Die Entschädigung für Umweltschäden sollte überprüft und nach dem Muster vergleichbarer, im Gemeinschaftsrecht vorgesehener Entschädigungsregelungen ausgeweitet werden.

Über Maßnahmen zur Verbesserung der internationalen Haftungsregelung für Ölverschmutzung hinaus müssen Fortschritte im Hinblick auf die Reglung für Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe erzielt werden. Dazu wurde 1996 ein internationales Übereinkommen angenommen, das jedoch noch von keinem Mitgliedstaat ratifiziert wurde und noch nicht in Kraft getreten ist[16]. Der Untergang des Chemie-Tankers *Ievoli Sun* vor den Kanalinseln am 31. Oktober 2000 war der jüngste Vorfall, bei dem deutlich wurde, wie unzureichend Haftung und Entschädigung bei anderen gefährlichen Stoffen als Öl geregelt sind. Diese Angelegenheit muss auf internationaler und auf europäischer Ebene vorrangig behandelt werden.

Sollten die Bemühungen um angemessene Verbesserungen der internationalen Haftungs- und Entschädigungsregelung fehlschlagen, wird die Kommission einen Vorschlag für gemeinschaftliche Rechtsvorschriften zur Einführung einer europäischen Haftungs- und Entschädigungsregelung für die Meeresverschmutzung vorlegen.

---

[16] Folgende Staaten haben das Internationale Übereinkommen 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See unterzeichnet: Dänemark, Deutschland, Finnland, Kanada, die Niederlande, Norwegen, Schweden und das Vereinigte Königreich. Nur die Russische Föderation hat es ratifiziert.

5.3 Einführung von Strafen für grob fahrlässiges Verhalten durch einzelstaatliche Rechtsvorschriften

Der Kommission ist bewusst, dass Haftungsvorschriften hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Einzelverantwortung der Betroffenen, die an einem Ölverschmutzungsereignis beteiligt sind, ihre Grenzen haben. Dies gilt besonders, wenn die Haftung nicht durch eine Versicherung gedeckt werden kann, was in der Regel der Fall ist.

Um die oben beschriebenen Maßnahmen im Bereich der Haftung und Entschädigung zu ergänzen, schlägt die Kommission daher, wie sie es in Absatz 5 Buchstabe b) Ziffer iv) ihrer Mitteilung über die Sicherheit des Erdöltransports zur See (KOM(2000) 142 endg.) angekündigt hat, vor, in diese Verordnung einen Artikel über Geldstrafen oder Sanktionen für nachweislich grob fahrlässiges Verhalten seitens aller Personen, die am Erdöltransport zur See beteiligt sind, aufzunehmen. Dies ist eine strafrechtliche, von der Entschädigungsseite unabhängige Maßnahme. Sie dient vielmehr dem Zweck, gemeinschaftsweit die Einführung abschreckender Strafen für die am Erdöltransport zur See Beteiligten zu gewährleisten.

RECHTFERTIGUNG FÜR EINE VERORDNUNG

Im Vertrag ist eine gemeinsame Verkehrspolitik vorgesehen, und die geplanten Maßnahmen zur Durchführung einer solchen Politik umfassen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Umweltschutzes im Seeverkehr. Zu diesen Maßnahmen gehören die angemessene Entschädigung derjenigen, die durch einen Ölunfall auf See geschädigt wurden, sowie die Einführung von Strafen für grobe Fahrlässigkeit bei der Beförderung von Öl auf dem Seeweg.

Zwar bestehen internationale Übereinkommen, die die Haftung und Entschädigung bei Ölunfällen regeln und denen alle betroffenen Mitgliedstaaten beigetreten sind oder in Kürze beitreten werden, doch zeigen die Unfälle in jüngster Zeit, vor allem der Untergang der *Erika* 1999, dass diese Mechanismen nicht ausreichen, um zu gewährleisten, dass die Geschädigten angemessen entschädigt werden.

Die Verordnung sieht die Errichtung eines Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung in europäischen Gewässern (COPE-Fonds) vor. An diesem Fonds sind nur Mitgliedstaaten beteiligt, die über eine Meeresküste und Häfen verfügen. Österreich und Luxemburg wären von diesem Teil des Vorschlags nur indirekt betroffen.

Da bereits ein relativ gut funktionierendes internationales System für die Entschädigung bei Ölunfällen besteht, ist der wirksamste Weg zur Anhebung der Entschädigungshöchstgrenzen, auf dem internationalen System aufzubauen und es zu ergänzen, um Doppelarbeit und übermäßigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden. Aus diesem Grund stützt sich der COPE-Fonds weitgehend auf die Verfahren und die Prüfung im Rahmen des internationalen Systems. Für das effiziente Funktionieren des Systems ist daher ein gewisser Informationsaustausch zwischen dem vorgeschlagenen europäischen Fonds und dem bestehenden Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden erforderlich, entweder auf regelmäßiger Basis oder von Fall zu Fall.

Ein Ölunfall kann enormen Schaden verursachen. Übersteigen die durch solche Unfälle verursachten Kosten die internationalen Entschädigungshöchstgrenzen, werden die Geschädigten im Rahmen der bestehenden internationalen Regelung nicht voll entschädigt. Eine Maßnahme der Gemeinschaft zur Errichtung eines Fonds, in den die Ölempfänger aller betroffenen Mitgliedstaaten einzahlen, wird erheblich dazu beitragen, dass die durch einen Ölunfall in europäischen Gewässern Geschädigten voll entschädigt werden können. Der verfügbare Entschädigungshöchstbetrag wird dadurch von derzeit 200 Mio. € auf eine Milliarde € angehoben. Darüber hinaus würden die Kosten für Ölunfälle in den Gewässern der Europäischen Union auf alle Küstenstaaten der Union verteilt.

Der konkrete zusätzliche Nutzen der vorgeschlagenen Maßnahme besteht daher in der Anhebung des verfügbaren Entschädigungsbetrags auf das Fünffache der derzeitigen Beträge, einer sehr viel größeren Sicherheit, dass eine angemessene Entschädigung auch tatsächlich ausgezahlt werden kann und der Verteilung des Risikos von Ölunfällen auf alle Küstenstaaten der Gemeinschaft. Ein weiterer Nutzen besteht darin, dass die zusätzlichen Mittel eingesetzt werden können, um durch einen Ölunfall in Europa Geschädigte im Rahmen des Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden schneller zu entschädigen, indem Vorauszahlungen geleistet werden, sobald die Ansprüche vom IOPC-Fonds geprüft und genehmigt wurden.

Für die Errichtung eines Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung ist eine Verordnung erforderlich. Die Parteien, die Beiträge zum Fonds erbringen müssen, das heißt die

europäischen Ölempfänger, werden wohl kaum unter Umständen erhebliche Summen einzahlen, wenn sie dazu nicht gesetzlich verpflichtet werden. Außerdem können die Vorschriften hinsichtlich der Beiträge und der Auszahlung der Entschädigung nur dann in einheitlicher und harmonisierter Weise durchgesetzt werden, wenn sie für jeden Mitgliedstaat und jede betroffene Partei identisch sind. Harmonisierte Regeln sind daher erforderlich, um die einheitliche Anwendung der Vorschriften zu gewährleisten. Daher muss die einheitliche Anwendung dieser Bestimmungen in Form einer Verordnung sichergestellt werden.

INHALT DER VERORDNUNG

Die vorgeschlagene Verordnung ergänzt die bestehende zweiteilige internationale Haftungs- und Entschädigungsregelung für Ölverschmutzung durch Tankschiffe, deren Grundlage das Haftungs- und das Fondsübereinkommen bildet, durch Errichtung eines zusätzlichen europäischen Fonds, des COPE-Fonds, der durch Ölunfälle in europäischen Gewässern Geschädigte entschädigen soll. Der COPE-Fonds kann nur von Geschädigten in Anspruch genommen werden, deren Ansprüche als begründet anerkannt wurden, die aber im Rahmen der internationalen Regelung nicht voll entschädigt werden konnten, weil die Entschädigungshöchstgrenzen zu niedrig angesetzt sind.

Für die Entschädigung durch den COPE-Fonds würden die gleichen Grundsätze und Regeln gelten wie für das derzeitige internationale Fondssystem, es würde jedoch ein Plafond vorgesehen, der als für jede vorhersehbare Katastrophe ausreichend gilt, nämlich eine Milliarde €.

Der COPE-Fonds wird von den europäischen Ölempfängern finanziert. Jede Person in einem Mitgliedstaat, die jährlich mehr als 150.000 Tonnen Rohöl und/oder schweres Heizöl erhält, muss einen Beitrag zum COPE-Fonds erbringen, der sich nach der erhaltenen Ölmenge richtet. Auf diese Weise würden die Kosten für teure Ölunfälle in Europa der Ölindustrie - und indirekt vielleicht den Verbrauchern von Erölerzeugnissen - und nicht dem Steuerzahler angelastet.

Der COPE-Fonds wird erst tätig, wenn sich in EU-Gewässern ein Unfall ereignet hat, der die Entschädigungshöchstgrenze des IOPC-Fonds übersteigt oder zu übersteigen droht. Kommt es nicht zu einem solchen Unfall, müssen keine Beiträge zum COPE-Fonds erbracht werden.

Die Kommission vertritt den COPE-Fonds. Sie fasst alle wichtigeren Beschlüsse hinsichtlich der Funktionsweise des COPE-Fonds und wird dabei von einem Ausschuss für den COPE-Fonds unterstützt, der ein Verwaltungsausschuss gemäß Artikel 4 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates ist.

Darüber hinaus enthält die vorgeschlagene Verordnung einen Artikel, durch den Geldstrafen für grob fahrlässiges Verhalten seitens aller am Erdöltransport zur See Beteiligten eingeführt werden.

BESONDERE ÜBERLEGUNGEN

Artikel 1

Zweck der Verordnung ist es, eine angemessene Entschädigung für Verschmutzungsschäden in EU-Gewässern sicherzustellen, die auf durch Öltanker verursachte Ereignisse zurückzuführen sind. Daher greift die Verordnung im Wesentlichen das auf, was die Kommission als drängendstes Problem bei der derzeitigen internationalen Haftungs- und Entschädigungsregelung für Ölverschmutzung betrachtet, nämlich die unzureichenden Entschädigungshöchstgrenzen. Andere Mängel des Systems werden, zumindest für den Anfang, auf andere Weise auf internationaler Ebene angegangen. Daneben sieht die Verordnung in Artikel 10 die Einführung von Geldstrafen für vorsätzliche oder grob fahrlässige Handlungen oder Unterlassungen vor, die zu Ölverschmutzung geführt haben.

Artikel 2

Dieser Artikel grenzt den geographischen Geltungsbereich der Verordnung ein. Sie deckt Verschmutzungsschäden in einem Bereich von bis zu 200 Seemeilen vor der Küste. Dieser Geltungsbereich entspricht dem der internationalen Regelung, was angesichts der engen Verbindung zwischen der Verordnung und dieser Regelung von wesentlicher Bedeutung ist.

Artikel 3

Artikel 3 enthält die Begriffsbestimmungen für die wichtigsten Konzepte der Verordnung, die sich im wesentlichen auf die einschlägigen Begriffsbestimmungen des Internationalen Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden in der Fassung von 1992 und des Internationalen Übereinkommens über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden in der Fassung von 1971, geändert durch das Protokoll von 1992, stützen.

Einige dieser Begriffsbestimmungen sind möglicherweise überflüssig, da die enge Verbindung zwischen der vorgeschlagenen Maßnahme und der internationalen Entschädigungsregelung in der Verordnung an anderer Stelle festgelegt ist. Aus Gründen der rechtlichen Klarheit wurden jedoch die internationalen Begriffsbestimmungen in Bezug auf die Verantwortlichkeiten der wichtigsten beteiligten Parteien in Artikel 3 übernommen.

Artikel 4

Artikel 4 sieht die Errichtung des COPE-Fonds vor und legt seine wichtigsten Verantwortlichkeiten fest.

Artikel 5

Dieser Artikel regelt, wann und wie der COPE-Fonds Entschädigungsleistungen erbringt und ist daher einer der wichtigsten Artikel der Verordnung.

In den Absätzen 1 und 2 wird die enge Bindung an den Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (IOPC) festgelegt. Diese Bindung bedeutet im Wesentlichen, dass der COPE-Fonds erst dann eintritt, wenn die Ansprüche der durch einen Tankerunfall in europäischen Gewässern Geschädigten vom IOPC-Fonds anerkannt wurden, sie jedoch nicht voll entschädigt werden konnten, weil die Gesamtheit der berechtigten

Ansprüche die im Rahmen des Fondsübereinkommens für die Entschädigung zur Verfügung stehenden Mittel übersteigt.

Nach Absatz 3 muss jeder Beschluss zur Auszahlung einer Entschädigung durch den COPE-Fonds von der Kommission genehmigt werden, die vom Ausschuss für den COPE-Fonds unterstützt wird. Kann die Kommission einen Anspruch nicht anerkennen, wird keine Entschädigung gezahlt.

Allerdings ist vorgesehen, dass Geschädigte, die die Kriterien der Absätze 1 und 2 erfüllen, in der Regel durch den COPE-Fonds entschädigt werden. Eine Ausnahme ist nach Absatz 4 möglich, der der Kommission einen gewissen Spielraum in Bezug darauf einräumt, in welchem Umfang diejenigen, die am unmittelbarsten von dem Unfall betroffen sind, für ihre Ausgaben entschädigt werden. Damit soll das Recht der Beteiligten auf Entschädigung von ihrem tatsächlichen Verhalten abhängig gemacht werden. Andererseits soll die Möglichkeit aufrechterhalten werden, den Personen Schadenersatz zu leisten, die am stärksten von dem Ereignis betroffen sind. Schiffseigner, Verlader und andere wichtige Parteien, die in der Regel am ehesten in der Lage sind, unmittelbar nach einem Ereignis tätig zu werden, würden sonst davon abgehalten, sich weiter um die Eindämmung des Schadens zu bemühen.

Absatz 5 setzt den Entschädigungshöchstbetrag des COPE-Fonds auf 1 Milliarde € fest, einschließlich des im Rahmen des Haftungs- und des Fondsübereinkommens gezahlten Anteils. Dies wird als ausreichend angesehen, um die Entschädigung für jeden vorhersehbaren Unfall, an dem ein Öltankschiff beteiligt ist, voll abzudecken, und entspricht der derzeitigen Entschädigungshöchstgrenze des Oil Spill Liability Trust Fund in den USA.

Absatz 6 sieht für den – höchst unwahrscheinlichen – Fall, dass diese Höchstgrenze von einer Milliarde € überschritten wird, vor, dass die Entschädigung "anteilig" ausgezahlt wird. In der Praxis würde dies bedeuten, dass jeder Geschädigte nur einen bestimmten Prozentsatz seiner anerkannten Ansprüche erhalten würde. Dieser Prozentsatz wäre für alle Geschädigten der gleiche.

Artikel 6

Artikel 6 regelt die Einnahmen des COPE-Fonds. Beiträge zum COPE-Fonds werden nur nach einem Ereignis in EU-Gewässern erhoben, das so schwerwiegend ist, dass es die Entschädigungshöchstgrenze des IOPC-Fonds übersteigt oder zu übersteigen droht.

Die Verordnung übernimmt die bestehende Praxis für die Beiträge zum IOPC-Fonds, die sich bewährt hat, und legt fest, dass die Personen, die Beiträge für den IOPC-Fonds erbringen müssen, auch gegenüber dem COPE-Fonds beitragspflichtig sind. Die Beiträge werden anhand der Ölmenge berechnet, die jeder Ölempfänger erhalten hat, das heißt der Beitrag zum COPE-Fonds ist proportional zu den erhaltenen Ölmengen. Die Ölempfänger zahlen ihre Beiträge unmittelbar an die Kommission.

Die Frist für die Einziehung der Beiträge ist relativ kurz angesetzt, was sich dadurch rechtfertigt, dass die erforderlichen Mittel so bald wie möglich zur Verfügung stehen müssen, nachdem sich der Unfall ereignet und der IOPC-Fonds die Ansprüche in Bezug auf diesen Unfall geprüft hat.

Um zu verhindern, dass der COPE-Fonds unrechtmäßig Geld einzieht, sieht Absatz 9 vor, dass überschüssige Mittel, die für ein bestimmtes Ereignis eingezogen und nicht zur Entschädigung für in Zusammenhang mit diesem Ereignis aufgetretene Schäden oder einen

unmittelbar damit in Verbindung stehenden Zweck ausgezahlt wurden, der Person, die den Beitrag geleistet hat, erstattet werden.

In Absatz 10 ist festgelegt, dass Mitgliedstaaten, die ihren Verpflichtungen gegenüber dem COPE-Fonds nicht nachkommen, den Fonds für alle daraus entstehenden Schäden zu entschädigen haben.

Artikel 7

Das Eintrittsrecht des COPE-Fonds ist in Artikel 7 festgeschrieben. Dies gibt dem COPE-Fonds die Möglichkeit, sich zumindest für einen Teil seiner Ausgaben durch Rückgriff auf andere an dem Ereignis beteiligte Parteien zu entschädigen, soweit die internationalen Übereinkommen dem nicht entgegenstehen.

Artikel 8

Artikel 8 sieht vor, dass die Kommission den COPE-Fonds vertritt. Sie übernimmt in dieser Hinsicht eine Reihe von Aufgaben, die für das ordnungsgemäße Funktionieren des Fonds erforderlich sind.

Artikel 9

Der Ausschuss für den COPE-Fonds unterstützt die Kommission bei der Verwaltung des Fonds, das heißt, dass die wichtigen Beschlüsse in Bezug auf die Verwaltung des COPE-Fonds von der Kommission im Einklang mit festgelegten Komitologieverfahren gefasst werden. Der Ausschuss für den COPE-Fonds ist ein Verwaltungsausschuss gemäß Artikel 4 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates[17]. Der Artikel legt fest, dass der Rat angesichts der Tatsache, dass der Ausschuss für den COPE-Fonds schnelle Entscheidungen treffen muss, innerhalb eines Monats tätig wird.

Artikel 10

Artikel 10 sieht Geldstrafen oder Sanktionen für nachweislich grob fahrlässiges Verhalten aller Personen vor, die am Öltransport zur See beteiligt sind. Dies ist eine strafrechtliche Maßnahme, die von der Leistung einer Entschädigung unabhängig ist. Dieser Artikel bezieht sich auf jedes Ereignis, bei dem es zu Ölverschmutzung auf See kommt, und deckt so, anders als die übrigen Bestimmungen der Verordnung, die Ölverschmutzung durch jedes Schiff ab, auch wenn es sich nicht um ein Öltankschiff handelt. Welche Art von Sanktionen (straf- oder verwaltungsrechtliche Sanktionen, Strafe einschließender Schadenersatz usw.) zu diesem Zweck Anwendung finden wird nicht festgelegt, damit die Mitgliedstaaten die Sanktionen wählen können, die ihrem Rechtssystem am besten entspricht.

Artikel 11

---

17 Beschluß des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse, ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Keine Anmerkungen.

2000/0326 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Errichtung eines Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung in europäischen Gewässern und damit in Verbindung stehende Maßnahmen

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2 und Artikel 175 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission[18],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[19],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[20],

gemäß dem Verfahren nach Artikel 251 EG-Vertrag[21],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Es muss sichergestellt werden, dass Personen, denen Verschmutzungsschäden durch Öl entstanden sind, das in europäischen Gewässern aus Tankschiffen ausgeflossen ist oder abgelassen wurde, angemessen entschädigt werden können.

(2) Die internationale Haftungs- und Entschädigungsregelung für die Ölverschmutzung durch Schiffe, die durch das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden in der Fassung von 1992 und durch das Internationale Übereinkommen über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden in der Fassung von 1971, geändert durch das Protokoll von 1992, festgelegt wurde, umfasst bereits einige wichtige Garantien in dieser Hinsicht.

(3) Der in der internationalen Regelung vorgesehene Entschädigungshöchstbetrag gilt als unzureichend zur Deckung der Kosten vorhersehbarer, durch Öltanker verursachter Ereignisse in Europa.

(4) Ein erster Schritt, den Schutz der durch einen Ölunfall in Europa Geschädigten zu verbessern, ist die beträchtliche Erhöhung des für solche Unfälle zur Verfügung stehenden Entschädigungshöchstbetrags. Dazu kann ergänzend zur bestehenden internationalen Regelung ein europäischer Fonds errichtet werden, der Antragsteller

---

18 ABl. C , , S. .
19 ABl. C , , S. .
20 ABl. C , , S. .
21 ABl. C , , S. .

entschädigt, die im Rahmen der internationalen Entschädigungsregelung nicht voll entschädigt werden konnten, weil die Gesamtheit der begründeten Ansprüche den im Rahmen des Fondsübereinkommens zur Verfügung Entschädigungshöchstbetrag übersteigt.

(5) Die Regeln, Grundsätze und Verfahren eines europäischen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung müssen denen des IOPC-Fonds entsprechen, um Rechtsunsicherheit für Geschädigte, die Schadenersatz beantragen, zu vermeiden und ein ineffizientes Vorgehen oder die Überschneidung mit der im Rahmen des IOPC-Fonds geleisteten Arbeit zu verhindern.

(6) Aufgrund des Verursacherprinzips sollten die Kosten für Ölunfälle von den Unternehmen getragen werden, die an der Beförderung von Öl auf dem Seeweg beteiligt sind.

(7) Durch harmonisierte Maßnahmen der Gemeinschaft zur Bereitstellung einer zusätzlichen Entschädigung für Ölunfälle in Europa werden die Kosten solcher Ölunfälle auf alle Küstenstaaten der Gemeinschaft verteilt.

(8) Dies ist am wirksamsten durch einen auf Gemeinschaftsebene errichteten Entschädigungsfonds (COPE-Fonds) zu erreichen, der auf der bestehenden internationalen Regelung aufbaut.

(9) Der COPE-Fonds kann seine Ausgaben von den an dem Ölverschmutzungsereignis beteiligten Parteien zurückfordern, soweit das Völkerrecht dies zulässt.

(10) Da es sich bei den für die Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen um Verwaltungsmaßnahmen im Sinne von Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse[22] handelt, sollten sie unter Anwendung des in Artikel 4 dieses Beschlusses festgelegten Verfahrens erlassen werden.

(11) Da die angemessene Entschädigung der durch Ölunfälle Geschädigten allein nicht ausreicht, um einzelne am Erdöltransport zur See beteiligte Unternehmen zur Anwendung der nötigen Sorgfalt zu veranlassen, sind darüber hinaus Geldstrafen für alle Personen vorzusehen, die durch rechtswidrige vorsätzliche oder grob fahrlässige Handlungen oder Unterlassungen zu einem Ereignis beigetragen zu haben.

(12) Mit Blick auf das Subsidiaritätsprinzip ist eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates das geeignetste Rechtsinstrument, da sie in allen Teilen verbindlich ist und unmittelbar in jedem Mitgliedstaat gilt, wodurch das Risiko einer uneinheitlichen Anwendung in den Mitgliedstaaten weitgehend ausgeschaltet wird.

(13) Über die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen hinaus sollte gleichzeitig die bestehende internationale Haftungs- und Entschädigungsregelung für Ölverschmutzung überprüft werden, um einen engeren Zusammenhang zwischen den Verantwortlichkeiten und Handlungen der am Erdöltransport zur See Beteiligten und ihrer Haftbarmachung herzustellen. Insbesondere sollte der Schiffseigner unbegrenzt haften, wenn nachgewiesen ist, dass die Verschmutzungsschäden auf grobe

---

[22] ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Fahrlässigkeit seinerseits zurückzuführen sind; die Haftungsregelung sollte nicht ausdrücklich zahlreiche andere maßgeblich am Öltransport zur See Beteiligte schützen und die Entschädigung für Umweltschäden sollte anhand vergleichbarer im Rahmen des Gemeinschaftsrechts eingeführter Entschädigungsregelungen überprüft und ausgeweitet werden -

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1
Ziel

Durch diese Verordnung soll eine angemessene Entschädigung für Verschmutzungsschäden in den Gewässern der Union sichergestellt werden, die auf die Beförderung von Erdöl auf dem Seeweg zurückzuführen sind, indem die bestehende internationale Haftungs- und Entschädigungsregelung auf Gemeinschaftsebene ergänzt wird; darüber hinaus wird eine Geldstrafe für jede Person eingeführt, die nachweislich durch rechtswidrige vorsätzliche oder grob fahrlässige Handlungen oder Unterlassungen zu einem Ereignis beigetragen hat, das zu einer Ölverschmutzung führte.

Artikel 2
Geltungsbereich

Diese Verordnung gilt

1. für Verschmutzungsschäden, die verursacht worden sind:

   a) im Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers eines Mitgliedstaats und

   b) in der nach Völkerrecht festgelegten ausschließlichen Wirtschaftszone eines Mitgliedstaats oder, wenn ein Mitgliedstaat eine solche Zone nicht festgelegt hat, in einem jenseits des Küstenmeers dieses Staates gelegenen, an dieses angrenzenden Gebiet, das von diesem Staat nach Völkerrecht festgelegt wird und sich nicht weiter als 200 Seemeilen von den Basislinien erstreckt, von denen aus die Breite seines Küstenmeers gemessen wird;

2. für Schutzmaßnahmen zur Verhütung oder Einschränkung dieser Schäden, gleichviel wo sie getroffen worden sind.

Artikel 3
Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

1. "Haftungsübereinkommen" bedeutet das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden in der Fassung von 1992.

2. "Fondsübereinkommen" bedeutet das Internationale Übereinkommen über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden in der Fassung von 1971, geändert durch das Protokoll von 1992.

3. "Öl" bedeutet beständiges Kohlenwasserstoffmineralöl wie Rohöl, Heizöl, schweres Dieselöl und Schmieröl, gleichviel ob es als Ladung oder in den Bunkern des Schiffes befördert wird.

4. "Beitragspflichtiges Öl" bedeutet Rohöl und Heizöl entsprechend der Begriffsbestimmung unter den Buchstaben a) und b):

   (a) "Rohöl" bedeutet jedes natürlich in der Erde vorkommende flüssige Kohlenwasserstoffgemisch, gleichviel ob es für Beförderungszwecke behandelt worden ist oder nicht. Dazu gehören auch Rohöle, aus denen bestimmte Destillatsteile entfernt worden sind (gelegentlich als leicht destillierte Rohöle bezeichnet) oder denen bestimmte Destillatsteile zugesetzt worden sind (gelegentlich als "versetzte" oder "aufbereitete Rohöle" bezeichnet).

   (b) "Heizöl" bedeutet schwere Destillate oder Rückstände von Rohöl oder Gemische solcher Stoffe, die zur Verwendung als Heizmaterial für die Erzeugung von Wärme oder Energie bestimmt sind und deren Qualität der Spezifikation der "American Society for Testing und Materials" für Nummer vier Heizöl (Bezeichnung D 396-69) entspricht oder schwerer ist als dieses.

5. "Tonne" bedeutet in bezug auf Öl eine Tonne nach metrischem System.

6. "Umschlagplatz" bedeutet jeden Platz für die Lagerung von Öl als Massengut, der geeignet ist, zu Wasser befördertes Öl aufzunehmen, einschließlich jeder vor der Küste gelegenen und mit einem solchen Platz verbundenen Anlage.

7. "Ereignis" bedeutet einen Vorfall oder eine Reihe von Vorfällen gleichen Ursprungs, die Verschmutzungsschäden verursachen oder eine schwere, unmittelbar drohende Gefahr der Verursachung solcher Schäden darstellen. Besteht ein Ereignis aus einer Reihe von Vorfällen, gilt als Zeitpunkt seines Auftretens der Zeitpunkt des ersten Vorfalls.

8. "Person" bedeutet eine natürliche Person oder eine juristische Person des öffentlichen oder privaten Rechts einschließlich von Staaten und ihren Gebietskörperschaften.

9. “IOPC-Fonds” bedeutet den durch das Fondsübereinkommen errichteten Internationalen Entschädigungsfonds für Ölverschmutzungsschäden.

Artikel 4

Errichtung eines Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung in europäischen Gewässern

Hiermit wird ein Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung in europäischen Gewässern (im folgenden "COPE-Fonds" genannt) für folgende Zwecke eingerichtet:

(a) Entschädigung für Verschmutzungsschäden zu bieten, soweit der durch das Haftungsübereinkommen und durch das Fondsübereinkommen gewährte Schutz nicht ausreicht; und

(b) die in dieser Verordnung aufgeführten hiermit verbundenen Aufgaben zu erfüllen.

Artikel 5
Entschädigung

1. Der COPE-Fonds zahlt jedem, der auf Grund des Fondsübereinkommens Anspruch auf Entschädigung für Verschmutzungsschäden hat, jedoch im Rahmen dieses Übereinkommens nicht voll und angemessen entschädigt werden konnte, weil die Gesamtheit der begründeten Ansprüche die im Rahmen des Fondsübereinkommens für die Entschädigung zur Verfügung stehenden Mittel übersteigt, eine Entschädigung.

2. Für die Prüfung, ob ein Anspruch auf Entschädigung auf Grund des Fondsübereinkommens besteht, finden die Bestimmungen des Fondsübereinkommens und die darin vorgesehenen Verfahren Anwendung.

3. Der COPE-Fonds zahlt eine Entschädigung erst dann aus, wenn die Prüfung gemäß Absatz 2 von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 9 Absatz 2 genehmigt wurde.

4. Unbeschadet der Absätze 1 und 2 kann die Kommission es ablehnen, dem Eigentümer, Ausrüster oder Betreiber des an dem betreffenden Ereignis beteiligten Schiffs beziehungsweise deren Vertretern eine Entschädigung zu zahlen. Sie kann darüber hinaus die Auszahlung einer Entschädigung an alle Personen, die in bezug auf die Beförderung, während der das Ereignis eintrat, in einem Vertragsverhältnis mit dem Beförderer standen, oder an jede andere direkt oder indirekt an dieser Beförderung beteiligte Person verweigern. Die Kommission legt gemäß Artikel 9 Absatz 2 fest, welche Antragsteller gegebenenfalls unter diese Kategorien fallen, und beschließt entsprechend.

5. Der Gesamtbetrag der vom COPE-Fonds für ein einzelnes Ereignis zu zahlenden Entschädigung ist so begrenzt, dass die Gesamtsumme aus diesem Betrag und dem Betrag, der nach dem Haftungsübereinkommen und dem Fondsübereinkommen tatsächlich für Verschmutzungsschäden gezahlt worden ist, im Rahmen der Anwendung dieser Verordnung eine Milliarde € nicht übersteigt.

6. Übersteigt der Betrag der festgestellten Ansprüche die nach Absatz 5 zu zahlende Gesamtsumme der Entschädigung, so wird der zur Verfügung stehende Betrag so aufgeteilt, dass jeweils das Verhältnis zwischen dem festgestellten Anspruch und dem Entschädigungsbetrag, den der Geschädigte nach dieser Verordnung tatsächlich erhalten hat, für alle Geschädigten dasselbe ist.

Artikel 6
Beiträge der Ölempfänger

1. Alle Personen, die jährlich insgesamt mehr als 150.000 Tonnen beitragspflichtiges Öl erhalten, das auf dem Seeweg zu Häfen oder Umschlagplätzen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates befördert worden ist, und die Beiträge für den IOPC-Fonds erbringen müssen, sind auch gegenüber dem COPE-Fonds beitragspflichtig.

2. Beiträge werden nur nach einem in den Rahmen dieser Verordnung fallenden Ereignis erhoben, das die Entschädigungshöchstgrenze des IOPC-Fonds übersteigt oder zu übersteigen droht. Der Gesamtbetrag der Beiträge, die für jedes Ereignis zu erheben sind, wird von der Kommission gemäß Artikel 9 Absatz 2 festgelegt. Auf

der Grundlage dieses Beschlusses berechnet die Kommission für jede in Absatz 1 genannte Person die Beitragssumme anhand eines Festbetrags für jede Tonne beitragspflichtiges Öl, die diese Person erhalten hat.

3. Die in Absatz 2 genannten Beträge werden errechnet, indem die Gesamtsumme der zu entrichtenden Beiträge durch die Gesamtsumme des in allen Mitgliedstaaten im betreffenden Jahr erhaltenen beitragspflichtigen Öls geteilt wird.

4. Jeder Mitgliedstaat trägt dafür Sorge, dass jede Person, die in seinem Hoheitsgebiet beitragspflichtiges Öl in solchen Mengen erhält, dass sie einen Beitrag zum COPE-Fonds leisten muss, in einer Liste aufgeführt wird, die von der Kommission entsprechend den folgenden Bestimmungen dieses Artikels anzulegen und auf dem Laufenden zu halten ist.

5. Jeder Mitgliedstaat teilt der Kommission Namen und Anschrift aller Personen mit, die hinsichtlich dieses Staates verpflichtet sind, gemäß diesem Artikel Beiträge zum COPE-Fonds zu leisten, und macht Angaben über die maßgeblichen Mengen beitragspflichtigen Öls, die diese Personen während des vorangegangenen Kalenderjahrs erhalten haben.

6. Für die Feststellung, welche Personen zu einer bestimmten Zeit dem COPE-Fonds gegenüber beitragspflichtig sind, und für die Bestimmung der Ölmengen, die gegebenenfalls für jede dieser Personen bei der Festsetzung ihrer Beiträge zu berücksichtigen sind, gelten die Angaben in der Liste bis zum Beweis des Gegenteils als richtig.

7. Die Beiträge sind an die Kommission zu zahlen und müssen spätestens ein Jahr, nachdem die Kommission die Einziehung von Beiträgen beschlossen hat, vollständig eingegangen sein.

8. Die in diesem Artikel genannten Beiträge werden ausschließlich zur Entschädigung für Verschmutzungsschäden gemäß Artikel 5 verwendet.

9. Überschüssige Mittel, die für ein bestimmtes Ereignis eingezogen und nicht zur Entschädigung für in Zusammenhang mit diesem Ereignis aufgetretene Schäden oder für einen unmittelbar damit in Verbindung stehenden Zweck ausgezahlt wurden, werden der Person, die den Beitrag geleistet hat, spätestens sechs Monate nach Abschluss der Entschädigungsverfahren für dieses Ereignis erstattet.

10. Erfüllt ein Mitgliedstaat seine Verpflichtungen in Bezug auf den COPE-Fonds nicht und entsteht dem COPE-Fonds dadurch ein finanzieller Schaden, so ist dieser Mitgliedstaat dem COPE-Fonds gegenüber hierfür schadenersatzpflichtig.

Artikel 7
Eintrittsrechte

Der COPE-Fonds tritt bezüglich aller Entschädigungsbeträge, die von ihm gemäß Artikel 5 gezahlt worden sind, in die dem Empfänger der Entschädigung nach dem Haftungsübereinkommen oder dem Fondsübereinkommen zustehenden Rechte ein.

Artikel 8

Vertretung und Verwaltung des COPE-Fonds

1. Die Kommission vertritt den COPE-Fonds. Sie übernimmt in dieser Hinsicht die in dieser Verordnung vorgesehenen sowie alle anderen für das ordnungsgemäße Funktionieren des COPE-Fonds erforderlichen Aufgaben.

2. Die Kommission fasst nach dem Verfahren des Artikels 9 Absatz 2 die folgenden Beschlüsse hinsichtlich der Verwaltung des COPE-Fonds:

   a) sie legt die gemäß Artikel 6 zu erhebenden Beiträge fest;

   b) sie genehmigt die Regelung von Ansprüchen gemäß Artikel 5 Absatz 3 und beschließt über die Verteilung des zur Verfügung stehenden Entschädigungsbetrags unter die Geschädigten entsprechend Artikel 5 Absatz 6;

   c) sie beschließt über Auszahlungen an Antragsteller nach Maßgabe des Artikels 5 Absatz 4; und

   d) sie legt fest, unter welchen Bedingungen vorläufige Zahlungen in bezug auf bestimmte Ansprüche geleistet werden können, um sicherzustellen, dass Geschädigte so schnell wie möglich entschädigt werden.

Artikel 9

Ausschuss

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss für den COPE-Fonds unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Verwaltungsverfahren nach Artikel 4 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 7 und Artikel 8 anzuwenden.

   Der in Artikel 4 Absatz 3 vorgesehene Zeitraum wird auf einen Monat festgesetzt.

Artikel 11

Strafen

1. Die Mitgliedstaaten legen ein System fest, nach dem jede Person, die von einem Gericht für schuldig befunden wurde, durch rechtswidrige vorsätzliche oder grob fahrlässige Handlungen oder Unterlassungen zu einem Ereignis beigetragen zu haben, das in einem in Artikel 2 Absatz 1 genannten Gebiet zu Ölverschmutzung führte oder zu führen drohte, mit einer Geldstrafe belegt wird.

2. Die nach Absatz 1 verhängten Strafen berühren nicht die zivilrechtliche Haftung der betroffenen Parteien nach Maßgabe dieser Verordnung oder anderer Bestimmungen und sind unabhängig von dem Schaden, der durch das Ereignis verursacht wurde. Sie werden hoch genug angesetzt, um die Person von einem weiteren Verstoß oder von der Fortsetzung des Verstoßes abzuschrecken.

3. Die in Absatz 1 genannten Strafen können nicht durch eine Versicherung gedeckt werden.

4. Der Beklagte kann gegen die in Absatz 1 genannten Strafen Berufung einlegen.

Artikel 11
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft. Sie gilt ab [12 Monate nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens].

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

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

FINANZBOGEN

1. BEZEICHNUNG DER MASSNAHME

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Errichtung eines Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung in europäischen Gewässern und damit in Verbindung stehende Maßnahmen

2. HAUSHALTSLINIE(N)

Haushaltslinie B2-702: Maßnahmen zur Entwicklung, Bewertung und Förderung der Verkehrssicherheit

3. RECHTSGRUNDLAGE

Sicherheit des Seeverkehrs und Umweltschutz: Artikel 80 Absatz 2 und Artikel 175 Absatz 1 EG-Vertrag

4. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME

4.1 Allgemeines Ziel der Maßnahme

Ermöglichung einer angemessenen Entschädigung der Opfer von Verschmutzungsschäden, die durch Öltanker in europäischen Gewässern verursacht werden, und Festlegung abschreckender Geldstrafen für Personen, die an der Bereitstellung und Nutzung von Schiffen, die Standardauflagen nicht erfüllen, beteiligt sind.

4.2 Dauer der Maßnahme und Bestimmungen über eventuelle Verlängerungen

Unbefristet.

5. EINSTUFUNG DER AUSGABEN/EINNAHMEN

5.1 Obligatorische/nichtobligatorische Ausgaben (OA/NOA)

5.2 Getrennte/nicht getrennte Mittel (GM/NGM)

5.3 Art der Einnahmen: zweckgebundene Einnahmen (Beiträge zum COPE-Fonds)

6. ART DER AUSGABEN/EINNAHMEN

Operationelle Ausgaben und Verwaltungsausgaben für Begleitung und Überwachung der Anwendung der Verordnung.

Der größte Teil der operationellen Ausgaben (Zahlung von Entschädigungen an Geschädigte von Ölunfällen) und der Einnahmen (Beiträge von Ölempfängern) des

COPE-Fonds wird über den Haushalt als zweckgebundene Einnahmen abgewickelt. Die Ausgaben des COPE-Fonds werden durch die Einnahmen gedeckt.

Zusätzliche Ausgaben entstehen durch die Kosten für Sitzungen mit Sachverständigen der Industrie und für eine Studie über Auswirkungen, Umsetzung und Gestaltung einer europäischen Regelung für die Haftung und Entschädigung bei Ölverschmutzungsschäden.

7. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

7.1 Berechnung der Gesamtkosten der Maßnahme (Einzel- und Gesamtkosten)

Die Einzelkosten umfassen die jährliche zu zahlende Summe von 5.000 € für die Veranstaltung eines eintägigen Treffens mit Sachverständigen aus der Industrie, das durchschnittlich einmal pro Jahr stattfindet. Zudem beabsichtigt, die Kommission eine Studie über Auswirkungen, Umsetzung und Gestaltung einer europäischen Regelung für die Haftung und Entschädigung bei Ölverschmutzungsschäden in Auftrag zu geben. Für diese Studie werden Kosten in Höhe von 100.000 € veranschlagt.

7.2 Ausgaben für Studien, Sachverständige usw. im Rahmen von Teil B des Haushalts

Verpflichtungsermächtigungen in Mio. EURO (jeweilige Preise)

	Haushaltsjahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und folg.	Insgesamt
– Studien		0,1					0,1
– Sachverständigensitzungen[23]		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Informationen und Veröffentlichungen							
Insgesamt		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125

7.3 Fälligkeitsplan für Verpflichtungs- und Zahlungsermächtigungen

in Mio. EURO

	Haushaltsjahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und folg.	Insgesamt
Verpflichtungs-		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125

[23] Kosten gemäß den in der Mitteilung der Kommission vom 22.4.1992 (SEK(92) 769) beschriebenen Kriterien.

ermächtigungen							
Zahlungsermächtigungen							
Haushaltsjahr n n+1 n+2 n+3 n+4 n+5 und Folgejahre		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,105 0,005 0,005 0,005 0,005
Insgesamt		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125

8. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

– Kontrolle der Einhaltung der Verfahren zur Einladung der Sachverständigen der Mitgliedstaaten zu den Sitzungen des Ausschusses für den COPE-Fonds.

9. ANGABEN ZUR KOSTEN-WIRKSAMKEITS-ANALYSE

9.1 Quantifizierbare Einzelziele; Zielgruppen

Schaffung eines Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung in europäischen Gewässern (COPE-Fonds) zur Gewährleistung einer angemessenen Entschädigung der Opfer von Verschmutzungsschäden, die durch Öltanker in europäischen Gewässern verursacht werden.

Schaffung eines Systems für Geldstrafen, die an jede Person verhängt werden, die von einem Gericht als schuldig befunden wurde, vorsätzlich, durch grobe Fahrlässigkeit oder durch Unterlassung ein Ereignis mitverschuldet zu haben, das eine Ölverschmutzung in europäischen Gewässern verursacht oder zu verursachen droht.

In diesem Vorschlag ist keine finanzielle Beteiligung der Gemeinschaft vorgesehen.

Der COPE-Fonds wird durch Ölempfänger in Europa finanziert. Begünstigte des Fonds sind Geschädigte von Ölunfällen in Europa, die aufgrund der unzureichenden Entschädigungshöchstgrenzen der internationalen Haftungs- und Entschädigungsregelung nicht vollständig entschädigt werden konnten. Beiträge, die gesammelt und nicht zu diesem Zweck verwendet wurden, werden an die Ölempfänger zurückerstattet.

9.2 Begründung der Maßnahme

Durch einen auf Gemeinschaftsebene eingerichteten Fonds könnte im Vergleich zur derzeitigen Situation das Fünffache an Mitteln für die Zahlung von Entschädigungen zur Verfügung gestellt werden, so dass in der Regel eine angemessene Entschädigung gewährleistet sein dürfte. Gleichzeitig würden die Risiken im Zusammenhang mit Ölunfällen auf alle Küstenstaaten der Gemeinschaft verteilt.

Wenn auf den bereits vorhandenen Verfahren und Praktiken des internationalen Entschädigungssystems aufgebaut wird, kann es vermieden werden, dass parallel zu den Tätigkeiten internationaler Gremien Doppelarbeit geleistet wird.

Die erwarteten Neben- oder Multiplikatoreffekte basieren insbesondere auf der Annahme, dass der Gemeinschaftsrahmen weltweit anerkannt wird und Maßnahmen auf internationaler Ebene auslösen wird, die zu einer Erhöhung der Zahlungen führen, die im Rahmen der durch die Internationale Maritime Organisation festgelegten internationalen Haftungs- und Entschädigungsregelung für die Ölverschmutzung getätigt werden.

Der größte Unsicherheitsfaktor ist die Häufigkeit von Unfällen, für die eine Entschädigung aus dem COPE-Fonds gezahlt wird (d.h. Unfälle, die Schäden in EU-Gewässern verursachen und bei denen die Gesamtforderungen die maximale Höhe der im Rahmen des internationalen Systems möglichen Entschädigung, d.h. 200 Mio. €, überschreiten). Solche Unfälle dürften nicht allzu häufig auftreten; in den 22 Jahren der Existenz des IOPC-Fonds bestand nur sehr selten die Gefahr, dass die Höchstgrenzen überschritten würden. Zudem wurden diese Grenzen im Jahr 1996 mit Inkrafttreten der 1992 unterzeichneten Protokolle zu den Haftungs- und Fondsübereinkommen mehr als verdoppelt. Ferner wurden unlängst Maßnahmen verabschiedet, um die Höchstsumme für internationale Entschädigungen um weitere 50 % von 200 Mio. € auf 300 Mio. € zu erhöhen. Angesichts der bisherigen Erfahrungen wäre erst bei einem einzigen Tankerunglück, nämlich dem der *Erika* im Dezember 1999, der COPE-Fonds in Anspruch genommen worden, sofern er bereits bestanden hätte. Allerdings waren Art und Menge des aus der *Erika* ausgeströmten Öls nicht außergewöhnlich und ist es durchaus denkbar, dass sich ein ähnlicher Unfall ereignet.

9.3 Follow-up und Bewertung der Maßnahme

Zentrale Wirkungsindikatoren für den COPE-Fonds sind die Häufigkeit der Inanspruchnahme und die Möglichkeit, eine angemessene Entschädigung für Geschädigte von Ölunfällen zu bieten. Eine Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten wird in Betracht gezogen, wenn geprüft wird, inwieweit diese wegen grober Fahrlässigkeit Geldstrafen an Personen verhängen, die an der Beförderung von Öl auf See beteiligt sind.

Die Periodizität von Bewertungen hängt davon ab, wie häufig der COPE-Fonds in Anspruch genommen wird. Eine Bewertung ist erst dann erforderlich, wenn aufgrund eines Unfalls Zahlungen aus dem COPE-Fonds vorgenommen werden.

Im Hinblick auf Strafen, die an Personen verhängt werden, die an Unfällen in europäischen Gewässern beteiligt sind, werden jedoch häufigere Bewertungen benötigt. Diese umfassen die regelmäßige Berichterstattung der Mitgliedstaaten über die Umsetzung von Artikel 10 der Verordnung.

10. VERWALTUNGSAUSGABEN (ABSCHNITT III, TEIL A DES GESAMTHAUSHALTSPLANS)

10.1 Auswirkung auf den Personalbestand

Die Auswirkungen dieses Vorschlags auf Teil A des Haushalts bleiben im allgemeinen eher beschränkt. Wird der COPE-Fonds allerdings in Folge eines Ölunfalls in Anspruch genommen, sind auch erhebliche Auswirkungen auf das Personal der Kommission zu erwarten, das verschiedene Aufgaben im Rahmen des Fonds zu erfüllen hat, z.B. Vorbereitung von Sitzungen des Ausschusses für den COPE-Fonds, Nachforschungen und Abstimmung mit dem IOPC-Fonds. Da solche Zeiten besonders intensiver Belastung nicht allzu häufig auftreten dürften, bleiben die Gesamtauswirkungen auf den Personalbestand jedoch eher beschränkt.

Art der Stellen		Für die Durchführung der Maßnahme erforderliches Personal		davon		Dauer
		Dauer-Planstellen	Planstellen auf Zeit	Personal der GD bzw. des Dienstes	Zusätzliches Personal	
Beamte oder Bedienstete auf Zeit	A B C	0,5 - -	0,5 - -	1,0 - -	- - -	Unbefristet - -
Sonstige Humanressourcen		-	-	-	-	-
Insgesamt		0,5	0,5	1,0	-	Unbefristet

10.2 Gesamtkosten für zusätzliches Personal

108 000 € jährlich

10.3 Sonstige Mehrausgaben für Verwaltung und Dienstbetrieb

(in EURO)

Haushaltslinie	Betrag	Berechnung
A 7031 (obligatorische Ausschüsse)	9.750 €	Der für die Ziele dieser Verordnung geschaffene Verwaltungs- und Regelungsausschuss (Ausschuss für den COPE-Fonds) dürfte durchschnittlich einmal jährlich während eines Tages zusammentreffen, um Einzelfragen hinsichtlich der Anwendung der Verordnung zu besprechen. Für die Erstattung der Reisekosten einzelstaatlicher Sachverständiger, die an diesen Sitzungen teilnehmen, werden mit durchschnittlich 650 €/Sachverständiger x 15 veranschlagt.
Insgesamt	9.750 €	

Die unter der Haushaltslinie A 7 geführten Ausgaben werden durch die interne Mittelausstattung der GD TREN gedeckt.

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN
AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS:

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Errichtung eines Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung in europäischen Gewässern und damit in Verbindung stehende Maßnahmen

DOKUMENTENNUMMER:

KOM(….)……endg. vom

DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

1. Warum ist ein Rechtsakt der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich notwendig und welche Ziele werden in erster Linie verfolgt?

Im Vertrag ist eine gemeinsame Verkehrspolitik vorgesehen, und die geplanten Maßnahmen zur Durchführung einer solchen Politik umfassen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Umweltschutzes im Seeverkehr. Zu diesen Maßnahmen gehören die angemessene Entschädigung derjenigen, die durch einen Ölunfall auf See geschädigt wurden, sowie die Einführung von Geldstrafen für grobe Fahrlässigkeit bei der Beförderung von Öl auf dem Seeweg.

Zwar bestehen internationale Übereinkommen, die die Haftung und Entschädigung bei Ölunfällen regeln und denen alle betroffenen Mitgliedstaaten beigetreten sind oder in Kürze beitreten werden, doch zeigen die Unfälle in jüngster Zeit, vor allem der Untergang der *Erika* 1999, dass diese Mechanismen nicht ausreichen, um zu gewährleisten, dass die Geschädigten angemessen entschädigt werden.

Die Verordnung sieht die Errichtung eines Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung in europäischen Gewässern (COPE-Fonds) vor. Da bereits ein relativ gut funktionierendes internationales System für die Entschädigung bei Ölunfällen besteht, ist der wirksamste Weg zur Anhebung der Entschädigungshöchstgrenzen, auf dem internationalen System aufzubauen und es zu ergänzen, um Doppelarbeit und übermäßigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden. Aus diesem Grund stützt sich der COPE-Fonds weitgehend auf die Verfahren und die Prüfung im Rahmen des internationalen Systems.

Ein Ölunfall kann enormen Schaden verursachen. Übersteigen die durch solche Unfälle verursachten Kosten die internationalen Entschädigungshöchstgrenzen, werden die Geschädigten im Rahmen der bestehenden internationalen Regelung nicht voll entschädigt. Eine Maßnahme der Gemeinschaft zur Errichtung eines Fonds, in den die Ölempfänger aller betroffenen Mitgliedstaaten einzahlen, wird erheblich dazu beitragen, dass die durch einen Ölunfall in europäischen Gewässern Geschädigten voll entschädigt werden können. Der verfügbare Entschädigungshöchstbetrag wird dadurch von derzeit 200 Mio. Euro auf eine

Milliarde Euro angehoben. Darüber hinaus würden die Kosten für Ölunfälle in den Gewässern der Europäischen Union auf alle Küstenstaaten der Union verteilt. Der konkrete zusätzliche Nutzen der vorgeschlagenen Maßnahme besteht daher in der Anhebung des verfügbaren Entschädigungsbetrags auf das Fünffache der derzeitigen Beträge, einer sehr viel größeren Sicherheit, dass eine angemessene Entschädigung auch tatsächlich ausgezahlt werden kann und der Verteilung des Risikos von Ölunfällen auf alle Küstenstaaten der Gemeinschaft. Ein eher indirekter Nutzen besteht darin, dass sich aufgrund der garantiert verfügbaren zusätzlichen Mittel voraussichtlich die Entschädigung für Ölunfälle in Europa im Rahmen des Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden beschleunigt, selbst bei Unfällen, bei denen der von diesem Fonds vorgesehene Entschädigungshöchstbetrag nicht erreicht wird.

Für die Errichtung eines Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung ist eine Verordnung erforderlich. Die Parteien, die Beiträge zum Fonds erbringen müssen, das heißt die europäischen Ölempfänger, werden wohl kaum unter Umständen erhebliche Summen einzahlen, wenn sie dazu nicht gesetzlich verpflichtet werden. Außerdem können die Vorschriften hinsichtlich der Beiträge und der Auszahlung der Entschädigung nur dann in einheitlicher und harmonisierter Weise durchgesetzt werden, wenn sie für jeden Mitgliedstaat und jede betroffene Partei identisch sind. Harmonisierte Regeln sind daher erforderlich, um die einheitliche Anwendung der Vorschriften zu gewährleisten. Daher muss die einheitliche Anwendung dieser Bestimmungen in Form einer Verordnung sichergestellt werden.

Darüber hinaus enthält die vorgeschlagene Verordnung einen Artikel, nach dem die Mitgliedstaaten Geldstrafen für grob fahrlässiges Verhalten seitens aller am Erdöltransport zur See Beteiligten verhängen müssen. Für eine derartige Maßnahme ist von der Sache her eine Verordnung erforderlich, und eine gemeinschaftsweite Vorschrift ist der beste Weg, um die einheitliche Anwendung solcher Geldstrafen in der gesamten Gemeinschaft zu erreichen.

AUSWIRKUNG AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Wer wird durch den vorgeschlagenen Rechtsakt betroffen sein?

   – welche Wirtschaftszweige?

   – welche Unternehmensgrößen (welcher Anteil kleiner, mittlerer, großer Unternehmen)?

   – befinden sich diese Unternehmen in bestimmten geografischen Gebieten?

Die von diesem Vorschlag am stärksten betroffenen Wirtschaftszweige sind Unternehmen, die in der Gemeinschaft ansässig sind und mehr als 150 000 t Schweröl und/oder Erdöl auf dem Seeweg erhalten. Ausgehend von bereits auf internationaler Ebene bestehenden Verfahren werden diese Ladungsempfänger die Beiträge zum COPE-Fonds bezahlen.

Aufgrund der Art der Beiträge zum COPE-Fonds konzentrieren sich die Auswirkungen also auf große Ölimporteure und -händler, während kleine und mittlere Unternehmen nur dann betroffen sind, wenn sie diese Schwelle überschreiten. Ebenso sind nur Unternehmen unmittelbar betroffen, die in einem Mitgliedstaat ansässig sind, der über Ölhäfen und -terminals verfügt.

Das andere Ziel des Vorschlags, die Einführung gemeinschaftsweiter Geldstrafen für grob fahrlässiges Verhalten jeder Person, die am Öltransport zur Seebeteiligt ist,

kann breitere Kreise der maritimen Wirtschaft betreffen. Schiffseigner, Frachteigner, Charterer, Klassifikationsgesellschaften, Ausrüster und Betreiber können alle zu Geldstrafen verurteilt werden, jedoch nur, wenn ein Gericht feststellt, dass sie grob fahrlässig gehandelt haben.

3. Was werden die Unternehmen zu tun haben, um dem Rechtsakt nachzukommen?

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf die Wirtschaft, es sei denn, in europäischen Gewässern ereignet sich eine große Ölkatastrophe oder ein Gericht stellt grob fahrlässiges Verhalten eines Unternehmens fest.

Ereignet sich ein größerer Ölunfall, müssen die Ölempfänger ihre Beiträge zum COPE-Fonds zahlen. Die Höhe der Beiträge wird von der Kommission mit Unterstützung durch den COPE-Fonds-Ausschuss festgesetzt, und die Ölempfänger werden auf der Grundlage der Informationen der Mitgliedstaaten über die beitragspflichtige Ölmenge unmittelbar vom COPE-Fonds zur Zahlung des Beitrags aufgefordert.

4. Welche wirtschaftlichen Folgen wird der vorgeschlagene Rechtsakt voraussichtlich haben?

– für die Beschäftigung?

– für die Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen?

– für die Wettbewerbsposition der Unternehmen?

Da sich die Beiträge zum COPE-Fonds nach den jährlichen Liefermengen von Schweröl und/oder Erdöl richten, wird sich die Höhe des angeforderten Beitrags zwischen den Mitgliedstaaten und den einzelnen Unternehmen erheblich unterscheiden. Die größten Ölempfänger werden den größten Beitrag leisten, während kleinere Unternehmen entsprechend ihrem Anteil an der Gesamtmenge des Öls, das der betreffende Mitgliedstaat erhält, weniger zahlen werden.

Der ungünstigste Fall wäre ein Ölunfall in europäischen Gewässern mit einer Schadenshöhe von einer Milliarde Euro oder mehr. Sollte sich ein solcher Unfall vor der Erhöhung der derzeitigen Höchstgrenzen des IOPC-Fonds von 200 auf 300 Mio. Euro ereignen, so würde sich der vom COPE-Fonds zu tragende Anteil auf den Höchstwert von 800 Mio. Euro belaufen.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen eines solchen Unfalls auf die Ölempfänger lassen sich wie folgt umreißen. Der vom COPE-Fonds benötige Gesamtbetrag (800 Mio. Euro) wird auf die Importeure von 623 Mio. t beitragspflichtigem Öl umgelegt (siehe nachstehende Tabelle). Dies würde zusätzliche Kosten von 1,28 Euro je erhaltene Tonne Öl bedeuten (dies entspricht 0,18 Euro je Barrel). Gemessen an den derzeitigen Preisen (35 Euro je Barrel) würde der Ölpreis vorübergehend um 0,5 % steigen. Die Kraftstoffpreise werden von zahlreichen Faktoren beeinflusst und wären daher wahrscheinlich nicht betroffen.

Demgegenüber können die finanziellen Auswirkungen für die einzelnen Ölempfänger erheblicher sein. Zahlenangaben darüber, wie viel Öl die einzelnen Unternehmen erhalten, liegen nicht vor. Allgemeine Zahlen über die Mengen von beitragspflichtigem Öl, die die Mitgliedstaaten der EU/EFTA erhalten, geben jedoch einen Anhaltspunkt für die Anteile am Gesamtbeitrag zum COPE-Fonds, die von den in den betreffenden Mitgliedstaaten ansässigen Unternehmen zu entrichten sind. Die folgenden Zahlen für 1999 beruhen auf den neuesten

Informationen aufgrund der (entsprechenden) Bestimmungen für beitragspflichtiges Öl im Rahmen des IOPC-Fonds.

Mitgliedstaat (einschl. EFTA)	**Beitragspflich-tiges Öl**	**prozentu-aler Anteil**
Italien	138 Mio. t	22,15%
Niederlande	101 Mio. t	16,21%
Frankreich	95 Mio. t	15,25%
Vereinigtes Königreich	74 Mio. t	11,88%
Spanien	61 Mio. t	9,79%
Deutschland	37 Mio. t	5,94%
Norwegen	34 Mio. t	5,46%
Schweden	20 Mio. t	3,21%
Griechenland	18 Mio. t	2,89%
Portugal	17 Mio. t	2,73%
Finnland	11 Mio. t	1,77%
Belgien	7 Mio. t	1,12%
Dänemark	5 Mio. t	0,80%
Irland	5 Mio. t	0,80%
Island	0 t	0,00%
Insgesamt	623 Mio. t	100%

Angesichts der Kosten für die bisherigen Ölunfälle ist es allerdings nicht sehr wahrscheinlich, dass sich ein Unfall ereignet, der dem beschriebenen ungünstigsten Fall entspricht. Von den etwa 100 Ölunfällen, die der IOPC während seines 25jährigen Bestehens abgewickelt hat, hat nur einer, der *Erika*-Unfall, die Entschädigungshöchstgrenze von 200 Mio. Euro erheblich überschritten, und selbst die Gesamtkosten für den *Erika*-Unfall werden wahrscheinlich unterhalb der Marke von 400 Mio. Euro bleiben. Außerdem sieht die Verordnung vor, dass der COPE-Fonds und die Beitragszahler sich zumindest für einen Teil des geleisteten Schadenersatzes ihrerseits entschädigen können.

Der COPE-Fonds wird keine finanziellen Auswirkungen auf die Ölempfänger haben, solange kein Ölunfall in europäischen Gewässern die internationale Entschädigungshöchstgrenze überschreitet. Angesichts der begrenzten Wahrscheinlichkeit von Unfällen, bei denen der COPE-Fonds in Anspruch genommen wird, und der möglicherweise sehr kostenträchtigen Folgen solcher Unfälle ist es vorstellbar, dass europäische Ölempfänger beschließen, ihr

Risiko mittels Versicherungen zu streuen. In diesem Fall hätte der Vorschlag auch Auswirkungen auf die europäische Versicherungswirtschaft.

Neben den vorstehend beschriebenen Auswirkungen dürfte der Vorschlag kaum nennenswerte Auswirkungen auf die Beschäftigung oder Investitionen haben, da der Vorschlag auf Strukturen und Verfahren aufbaut, die im Rahmen der internationalen Regelung für die Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden bereits bestehen.

5. Enthält der vorgeschlagene Rechtsakt Bestimmungen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (etwa reduzierte oder andersartige Anforderungen usw.)?

Da die Beiträge zum COPE-Fonds, wie vorstehend dargelegt, von der Menge des erhaltenen Öls abhängen, ergibt sich zwangsläufig, dass größere Empfänger einen größeren Beitrag leisten, während kleinere Ölempfänger finanziell geringer belastet werden. Unternehmen, die weniger als 150 000 t beitragspflichtiges Öl pro Jahr erhalten, müssen überhaupt keinen Beitrag zahlen.

ANHÖRUNG

6. Führen Sie die Organisationen auf, die zu dem vorgeschlagenen Rechtsakt konsultiert wurden, und stellen Sie deren wichtigste Auffassungen dar.

- European Shippers' Council (ESC - Europäischer Verladerrat)
- Federation of European Private Port Operators (FEPORT - Verband der europäischen privaten Hafenbetreiber)
- European Sea Ports Organisation (ESPO - Organisation europäischer Seehäfen)
- European Community Shipowners' Association (ECSA - Verband der Schiffseigner der Europäischen Gemeinschaft)
- European Transport Workers' Federation (ETF - Europäische Transportarbeiter-Föderation)
- Comité européen des assurances (CEA - Europäisches Versicherungskomitee)
- International Association of Classification Societies (IACS - Internationaler Verband der Klassifikationsgesellschaften)
- International Group of Protection & Indemnity Clubs (Internationale Gruppe von Gegenseitigkeitsvereinen (P&I-Clubs))
- International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko - Internationaler Verband der unabhängigen Tankschiffeigner)
- Oil Companies International Marine Forum (OCIMF - Internationales Meeresforum der Ölgesellschaften)
- International Chamber of Shipping (ICS - Internationale Schifffahrtskammer)

– International Underwriters Association (IUA - Internationale Vereinigung von Einzelversicherern)

– International Union of Marine Insurers (IUMI - Internationaler Verband der Seeschiffsversicherer)

– International Tanker Owners' Pollution Federation Limited (ITOPF - Internationaler Zusammenschluss von Tankschiffseignern zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung)

Die Industrie und die berufsständischen Organisationen wurden zu den wichtigsten Zielen und Grundsätzen des Vorschlags gehört. Die Industrie und die berufsständischen Organisationen stellten generell in Frage, ob eine regionale Maßnahme auf diesem Gebiet erforderlich ist, erkannten jedoch an, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Entschädigung bei Ölunfällen ergriffen werden müssen. Die meisten dieser Organisationen unterstützen allerdings den Ansatz, auf dem bestehenden internationalen System aufzubauen und nicht ein völlig neues System einzurichten, was bedeuten würde, dass Europa das Haftungs- und das Fondsübereinkommen kündigt.

Insbesondere die Schiffseigner (ICS, Intertanko und ECSA), die P&I-Clubs und die Ölgesellschaften (OCIMF) haben sich eindeutig dafür ausgesprochen, die Diskussion über die Verbesserung der Haftungs- und Entschädigungsregelung für Ölunfälle in der IMO zu führen. Sie verweisen auf die positive Bilanz der bestehenden Regelung und vertreten die Auffassung, dass sie einen Ausgleich zwischen den Interessen der Schiffseigner und der Verlader schafft; sie stellen daher die Notwendigkeit von Gemeinschaftsmaßnahmen auf diesem Gebiet in Frage.

Der Europäische Verladerrat pflichtet der Analyse der Kommission bei, was die Unzulänglichkeiten des internationalen Systems anbelangt, ist jedoch der Ansicht, dass die Errichtung eines Fonds als dritte Säule nicht die richtige Antwort auf diese Analyse ist. Die Europäische Transportarbeiter-Föderation unterstützt den Ansatz der Kommission.

Was speziellere Fragen anbelangt, so herrscht offenbar Einvernehmen darüber, dass die Errichtung des COPE-Fonds eine der wenigen Maßnahmen ist, die auf EU-Ebene durchgeführt werden können, wobei das bestehende internationale Haftungs- und Entschädigungssystem als Grundlage dient und beibehalten wird.

OCIMF und ESC lehnen es jedoch ab, dass die gesamte Last des "Garantie"-Fonds ausschließlich den Ölempfängern aufgebürdet wird, die ihres Erachtens nicht für Unfälle verantwortlich sind.

BEGRÜNDUNG

1. EINLEITUNG

Die EU-Politik im Bereich der Seeverkehrssicherheit und der Vermeidung der Meeresverschmutzung stützt sich auf zahlreiche Rechtsvorschriften, die die wichtigsten Aspekte der geltenden IMO-Übereinkommen abdecken. Es soll insbesondere eine effiziente, einheitliche Anwendung der internationalen Vorschriften innerhalb der Europäischen Union sichergestellt werden. Die Maßnahmen betreffen ein breites Spektrum von Bereichen (Klassifikationsgesellschaften, Hafenstaatkontrolle, Fahrgastschiffe, Schiffsausrüstung, Hafenauffanganlagen. Seit eine EU-Politik im Bereich der Seeverkehrssicherheit und der Vermeidung der Meeresverschmutzung existiert, sind einige Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten auf die Gemeinschaft übertragen worden.

Effizienz ist nur bei einer angemessenen und gemeinschaftseinheitlichen Anwendung der Vorschriften gewährleistet. Durch eine strenge Anwendung der bereits bestehenden Vorschriften können die Sicherheit auf See erhöht und die Verschmutzung der Gemeinschaftsgewässer vermieden werden. Eine einheitliche Anwendung schafft gleichberechtigte Bedingungen, verringert Wettbewerbsverzerrungen, die auf wirtschaftliche Vorteile von nicht den Vorschriften entsprechenden Schiffen zurückzuführen sind, und kommt den Akteuren im Seeverkehr zugute, die sich ordnungsgemäß verhalten.

In der Gemeinschaft die angemessene und möglichst einheitliche Anwendung der bestehenden Vorschriften zu gewährleisten ist deshalb schwieriger, weil die Europäische Union - anders als z.B. die USA mit einer einheitlichen Organisation und somit der Möglichkeit, einheitliche Verfahren vorzuschreiben und deren Einhaltung zu überprüfen - von den unterschiedlichen administrativen Traditionen der Mitgliedstaaten ausgehen muss. Der Verwaltungsaufbau im Bereich der Seeverkehrssicherheit weist von einem Mitgliedstaat zum anderen große Unterschiede auf. Einige Staaten haben zivile Verwaltungen, andere militärische und deren Aufgaben sind sehr unterschiedlich (Schiffsbesichtigung durch den Hafenstaat bzw. Flaggenstaat, Schutz des Fischereisektors, Zollangelegenheiten, Bekämpfung des Drogenhandels, Einwanderungskontrolle).

Daher begann die Kommission, Möglichkeiten zur Verbesserung des derzeitigen Systems zu prüfen. In ihrer Mitteilung vom 21. März 2000 über die Sicherheit des Erdöltransports zur See[24] hat sie dieses Problem bereits behandelt und die Möglichkeit der Einrichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs angesprochen. Die Kommission gab ferner an, dass es ihrer Meinung nach unrealistisch bzw. zumindest verfrüht wäre, eine integrierte europäische Organisationsform oder Küstenwache ins Auge zu fassen, die die Aufgaben der nationalen Seeschifffahrtsverwaltungen übernehmen würde. Eine Agentur sollte vielmehr die Maßnahmen der Mitgliedstaaten und der Kommission zur Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften und deren Überwachung die Evaluierung der Effizienz der geltenden Vorschriften unterstützen. Ihr sollte keine Entscheidungsbefugnis übertragen werden, da die Mitgliedstaaten und die

[24] KOM(2000) 142 endg. vom 21.3.2000

Kommission als durchführendes Organ und „Hüterin“ des Gemeinschaftsrechts für die Folgemaßnahmen zuständig wären.

Diesen Grundsatz führte die Kommission in ihrem Bericht über die Gemeinschaftsstrategie für die Sicherheit im Seeverkehr[25] anlässlich des Europäischen Rates von Biarritz erneut an. Darin heißt es, dass die Kommission im Hinblick auf die Überwachung der effizienten und einheitlichen Anwendung der bestehenden Vorschriften in der Europäischen Union die Schaffung einer eigenen Organisation erwägt, möglicherweise einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs.

Mit dieser Verordnung soll eine Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs geschaffen werden. Der Wortlaut des Vorschlags ist das Ergebnis sich über einen langen Zeitraum hinziehender Analysen und Konsultationen, während dessen die Kommission die Möglichkeit hatte, die Aufgaben einer solchen Agentur besser zu bestimmen. Vorrangiges Ziel der Agentur ist die ordnungsgemäße Anwendung bestehender Vorschriften. Daneben sollte sie nach Ansicht der Kommission maßgeblich an der Organisation von Ausbildungsmaßnahmen zu Themen im Zusammenhang mit Hafen- und Flaggenstaaten beteiligt sein. Eine harmonisierte Ausbildung der Inspektoren der Mitgliedstaaten würde zu einem einheitlichen Sicherheitssystem für den Seeverkehr beitragen.

Ferner kann die Agentur nach Ansicht der Kommission die Kommissionsdienststellen bei zahlreichen zeitaufwendigen technischen Aufgaben unterstützen, die sie entsprechend den geltenden Vorschriften auszuführen haben. So könnten die Kommissionsdienststellen sich stärker politischen Fragen widmen. Eine weitere wesentliche Tätigkeit einer Agentur wäre die Sammlung, Speicherung und Bewertung statistischer Daten über die Sicherheit auf See sowie die absichtliche oder unabsichtliche Meeresverschmutzung, die systematische Auswertung bestehender und gegebenenfalls der Aufbau neuer Datenbanken. Die von der Agentur bereitgestellten Daten können dann die Grundlage für Maßnahmen der Kommission und der Mitgliedstaaten zur Erhöhung der Sicherheit auf See bilden und der Bewertung der Effizienz der bisherigen Maßnahmen dienen.

Die Kommission geht davon aus, dass die Agentur in Fragen von allgemeinem Interesse eine enge Partnerschaft mit den Mitgliedstaaten eingehen und eine solche auch zwischen den Mitgliedstaaten entstehen wird. Sie wird die wissenschaftlichen Kapazitäten der Union voll nutzen, raschere Reaktionen von Seiten der Gemeinschaft ermöglichen und die Entscheidungsfindung erleichtern. Die Agentur soll derart organisiert sein, dass die Rechtsetzungsbefugnisse der Gemeinschaftsinstitutionen nicht angetastet werden. Die Zuständigkeit der Kommission bei der Ausführung des Haushaltsplans sowie ihr Initiativrecht werden ebenfalls berücksichtigt. Zusätzlich zu den bereits durchgeführten Arbeiten, mit denen die Notwendigkeit der Einrichtung der EMSA aufgezeigt und eine entsprechende Entscheidung herbeigeführt werden sollte, wird die Kommission parallel zur Erörterung dieses Vorschlags durch die Institutionen eine Kosten/Nutzen-Analyse durchführen.

---

[25] KOM(2000) 603 endg. vom 27.9.2000

2. EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR DIE SICHERHEIT DES SEEVERKEHRS (EMSA)

2.1. Ziele

Mit dieser Verordnung soll eine Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs geschaffen werden, die in einheitlicher und effizienter Weise eine hohe Sicherheit des Seeverkehrs gewährleisten und die Meeresverschmutzung in der Gemeinschaft verhindern soll. Für das Erreichen dieser Ziele ist eine eigene Agentur Voraussetzung: die Seeschifffahrt in der EU benötigt eine effizient arbeitende Instanz, die die Mitgliedstaaten und die Kommission technisch und wissenschaftlich unterstützt und über einen hohen Kenntnisstand verfügt, um so die Gemeinschaftsvorschriften im Bereich der Seeverkehrssicherheit ordnungsgemäß anwenden, die Anwendung überwachen und die Effizienz der bestehenden Maßnahmen beurteilen zu können. Die bestehenden Vorschriften sind von hoher Technizität. Sie sollten daher von hochqualifiziertem Personal angewendet und in der Praxis überwacht werden, das über umfassende technische Kenntnisse im Bereich der Seeverkehrssicherheit verfügt und die europäischen und internationalen Vorschriften, auch zur Vermeidung der Meeresverschmutzung, sehr gut kennt.

2.2. Die Agentur

2.2.1. Aufgaben

Die Agentur wird Teil des Gemeinschaftssystems sein. Sie soll als technische Einrichtung der Gemeinschaft die Mittel an die Hand geben, effiziente Maßnahmen zur Verbesserung der Seeverkehrssicherheit insgesamt und zur Vermeidung der Meeresverschmutzung zu ergreifen. Die Agentur soll die Kommission bei der fortlaufenden Aktualisierung der Gemeinschaftsvorschriften im Bereich der Seeverkehrssicherheit und bei der Sicherstellung einer möglichst einheitlichen und effizienten Anwendung dieser Vorschriften in der ganzen Gemeinschaft unterstützen. Sie soll insbesondere das Gemeinschaftssystem der Hafenstaatkontrolle stützen und die Klassifikationsgesellschaften überwachen helfen, die auf Gemeinschaftsebene anerkannt sind. Die Aufgaben der Agentur sind in dem Abschnitt „Bemerkungen zu den Artikeln“ eingehender beschrieben.

2.2.2. Arbeitsweise

a) Verwaltungsgremien

Damit die Agentur ihre Aufgaben entsprechend erfüllen kann, muss ihr Exekutivdirektor über einen hohen Grad an Unabhängigkeit und Flexibilität bei der internen Organisation der Agentur verfügen. Er kann daher alle Maßnahmen ergreifen, die eine ordnungsgemäße Durchführung des Arbeitsprogramms der Agentur sicherstellen, und insbesondere über die Durchführung von Kontrollen der Klassifikationsgesellschaften entscheiden, ebenso über Kontrollen in den Mitgliedstaaten. Er ist außerdem für die Erstellung und Ausführung des Haushaltsplans und des Arbeitsprogramms der Agentur zuständig.

Die notwendige Legitimität soll der Exekutivdirektor dadurch erhalten, dass er auf Vorschlag der Kommission vom Verwaltungsrat ernannt wird.

Der Verwaltungsrat umfasst von der Kommission, dem Rat und und dem Europäischen Parlament ernannte Mitglieder sowie Vertreter der Industrie und ist für

die administrativen Fragen zuständig. Er verabschiedet nach Zustimmung der Kommission das Arbeitsprogramm der Agentur und den Haushalt zu Beginn des Finanzjahres, den er an die eingegangenen Beiträge und Gebühren anpasst. Der Verwaltungsrat legt Verfahren für die Entscheidungen des Exekutivdirektors fest und verfügt über die Disziplinargewalt gegenüber den hohen Beamten der Agentur. Gegen Entscheidungen des Exekutivdirektors und des Verwaltungsrats in anderen als Personalfragen kann die Kommission Einspruch einlegen.

b) Personal

Zur Ausführung der genannten Aufgaben muss die Agentur über eine ausreichende Anzahl hochqualifizierter Mitarbeiter verfügen. Diese unterstützen die Kommission bei der Aktualisierung der Gemeinschaftsvorschriften im Bereich der Seeverkehrssicherheit und der Vermeidung der Meeresverschmutzung, ebenso bei der Sicherstellung von deren einheitlicher und effizienter Anwendung. Für die Organisation von Ausbildungsmaßnahmen für Mitgliedstaaten und Bewerberländer sind ebenfalls qualifizierte Fachkräfte erforderlich. Die Anzahl der Mitarbeiter wird auf 55 veranschlagt.

Für das Personal der Agentur gelten das Statut der Beamten der Europäischen Gemeinschaften sowie die Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten. Nur wenige Mitarbeiter der Agentur sollen von den Gemeinschaftsinstitutionen auf Zeit abgestellt werden. Die anderen werden aufgrund ihrer Erfahrung und Leistungen eingestellt. Auch wenn die Agentur über einen festen Bestand qualifizierter Mitarbeiter in ausreichender Zahl verfügen muss, sollen mit diesen verlängerbare Zeitverträge abgeschlossen werden, so dass fortlaufend neue Mitarbeiter eingestellt werden können, die über die neuesten technologischen Entwicklungen informiert sind.

c) Haushalt

Der Agentur müssen Finanzmittel in ausreichender Höhe zugewiesen werden, so dass sie den obigen Ausführungen entsprechend Mitarbeiter einstellen kann, ihre Aufgaben erfüllen und eine reibungslose und effiziente Arbeit sicherstellen kann. Für das erste Jahr können die Haushaltsmittel auf 2 625 000 € veranschlagt werden, während bei einem vollen Betrieb etwa 7 600 000 erforderlich sein werden.

Die Mittel für den Haushalt der Agentur werden im wesentlichen durch Subventionen der Gemeinschaft bereitgestellt. Die Agentur kann für ihre Veröffentlichungen und Ausbildungsmaßnahmen Gebühren verlangen. Diese Beträge fallen jedoch im Verhältnis zum Gesamthaushalt der Agentur kaum ins Gewicht.

Die Agentur muss sich Regeln und Kontrollbestimmungen geben. Der Verwaltungsrat kann die notwendigen Maßnahmen ergreifen, die Agentur wird letztendlich jedoch vom Rechnungshof kontrolliert.

d) Sprachregelung

Die Sprachregelung muss der Agentur eine effiziente und rasche Arbeitsweise ermöglichen. Der Verwaltungsrat entscheidet über die Sprachregelung.

e) Sitz

Der Sitz der Agentur muss an einem Ort gewählt werden, der es ihr u.a. ermöglicht, mit den zuständigen Gemeinschaftsinstitutionen Arbeitsbeziehungen zu unterhalten. Unter Berücksichtigung dieser Bedingung und nach Beurteilung der Bewerbungen wird die Kommission den zuständigen Stellen einen oder mehrere Standorte vorschlagen. Auf der Grundlage dieses Vorschlags müssen die zuständigen Stellen spätestens sechs Monate nach der Verabschiedung dieser Verordnung einen Standort festlegen.

f) Transparenz

Die Agentur legt gemäß Artikel 255 EG-Vertrag interne Bestimmungen betreffend die Transparenz und den Zugang zu Dokumenten fest, im Einklang mit den Beschlüssen des Europäischen Parlaments und des Rates.

3. RECHTSGRUNDLAGE

Rechtsgrundlage für die vorgeschlagene Verordnung ist Artikel 80 Absatz 2. Dies entspricht dem Ziel des Vorschlags und sämtlichen Vorschriften, die bisher für den Seeverkehr erlassen wurden, insbesondere in den Bereichen Sicherheit und Umweltschutz.

4. BEGRÜNDUNG

Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt? Inwieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft (z. B. wie viele Mitgliedstaaten sind betroffen, und wie wurde bisher vorgegangen)?

Der Vertrag sieht eine gemeinsame Verkehrspolitik vor. Die geplanten Maßnahmen zur Umsetzung einer solchen Politik umfassen u.a. Maßnahmen zur Erhöhung der Seeverkehrssicherheit gemäß Artikel 80 (2).

Mit der geplanten Maßnahme soll eine Europäische Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr eingerichtet werden. Derzeit gelten in der Gemeinschaft zahlreiche einschlägige Rechtsvorschriften. Damit diese ihre Wirkung zeigen und in der ganzen Gemeinschaft die Sicherheit im Seeverkehr erhöht bzw. die Meeresverschmutzung vermieden wird, müssen sie in einheitlicher Weise angewendet werden. Die Agentur soll hierzu beitragen.

Alle Mitgliedstaaten, Küstenstaaten und Binnenstaaten, profitieren von einer Erhöhung der Seeverkehrssicherheit und des Umweltschutzniveaus, denn dies bedeutet nicht nur sauberere Meeresgewässer und Küsten, sondern auch eine sicherere Schifffahrt mit geringerem Risiko für Schiffe, Ladungen und Menschenleben.

Bisher haben alle Mitgliedstaaten unabhängig voneinander die bestehenden Gemeinschaftsvorschriften angewendet, wobei die Kommission deren ordnungsgemäße Umsetzung in einzelstaatliches Recht überwacht hat. Die Gemeinschaftsdimension des Problems erfordert aus praktischen Gründen ein einheitlicheres Vorgehen.

Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?

Die Agentur wird sich mit Fragen aus dem Zuständigkeitsbereich der Gemeinschaft befassen, da sie die Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften unterstützen soll.

Sind Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene oder auf einzelstaatlicher Ebene am erfolgversprechendsten?

Aufgrund der Merkmale der Gemeinschaftspolitik im Bereich der Seeverkehrssicherheit und der Notwendigkeit, eine einheitliche Anwendung zu gewährleisten, ist eine Maßnahme auf Gemeinschaftsebene die einzige Möglichkeit, in der gesamten Union die gleiche Sicherheit und den gleichen Schutz der Meeresgewässer sicherzustellen.

Welchen Nutzen bringt die geplante Gemeinschaftsmaßnahme und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?

Die Agentur wird wesentlich zu einer ordnungsgemäßen Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften in der gesamten Union, der Entwicklung und Verbreitung bester Praktiken in den Mitgliedstaaten und der Verbesserung des Gemeinschaftssystems für Seeverkehrssicherheit und die Vermeidung der Meeresverschmutzung insgesamt beitragen. Dadurch wiederum wird die Gefahr von Unfällen, Umweltverschmutzung und des Verlusts von Menschenleben auf See geringer.

Ferner stellt eine ordnungsgemäße und einheitliche Anwendung der bestehenden Vorschriften gleiche Bedingungen für alle sicher, Wettbewerbsverzerrungen aufgrund wirtschaftlicher Vorteile der Schiffe, die sich nicht an die Vorschriften halten, werden geringer, und sie kommt Seeverkehrsteilnehmern zugute, die die Regeln beachten.

Die Kosten eines Nichttätigwerdens sind äußerst schwer zu beziffern. Eine Quantifizierung würde bedeuten, dass man vorhersagen kann, wie viele Unfälle durch eine Agentur vermieden werden können. Man kann jedoch davon ausgehen, dass, auch wenn durch die Existenz der Agentur nur ein größeres Unglück (wie z.B. der Untergang der ERIKA, der Schäden in Höhe von schätzungsweise 400 Mio. EUR verursacht hat) vermieden werden kann, die durch sie entstehenden Kosten gerechtfertigt sind.

Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung...)?

Angesichts des Ziels der Maßnahme ist eine Verordnung das einzig mögliche Instrument. Einheitlichkeit und Effizienz bei der Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften für Seeverkehrssicherheit und die Vermeidung der Meeresverschmutzung könnten durch weniger bindende Rechtsakte nicht erreicht werden. Eine Agentur wird in der Gemeinschaft normalerweise durch eine Verordnung ins Leben gerufen.

Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, wobei die Einzelheiten der Umsetzung den Mitgliedstaaten überlassen bleiben?

Wie oben bereits angeführt ergibt sich die Art des Rechtsaktes aus dem Ziel der Maßnahme.

5. BEMERKUNGEN ZU DEN ARTIKELN

Kapitel I – Ziele und Aufgaben

Artikel 1

In diesem Artikel wird die Notwendigkeit der Einrichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr damit begründet, dass in der Gemeinschaft eine hohe Seeverkehrssicherheit auf einheitliche und effiziente Weise gewährleistet werden muss, ebenso die Vermeidung der Meeresverschmutzung. Ferner heißt es in dem Artikel, dass die Agentur die Mitgliedstaaten und die Kommission bei der ordnungsgemäßen Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften im Bereich der Seeverkehrssicherheit und deren Überwachung sowie bei der Evaluierung der Effizienz der geltenden Vorschriften wissenschaftlich-technisch unterstützen muss.

Artikel 2

1. Es handelt sich hier um das Kernstück der Verordnung, in dem die Aufgaben der Agentur im Hinblick auf die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele festgelegt sind.

a) Die Aufgaben der Agentur bestehen in der Überwachung der Weiterentwicklung der internationalen Vorschriften im Bereich der Seeverkehrssicherheit und einer eingehenden Analyse der Forschungsprojekte im Bereich der Seeverkehrssicherheit und des Schutzes der Meeresumwelt. Auf der Grundlage dieser beiden Tätigkeiten bzw. sonstiger Fachkompetenz weist die Agentur die Kommission auf Möglichkeiten der Aktualisierung der Gemeinschaftsvorschriften hin, da diese effizient bleiben müssen.

b) Die Agentur lässt Kontrollen in den Mitgliedstaaten ausführen, um festzustellen, inwieweit diese ihren Verpflichtungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle nachkommen, und so das Funktionieren der Regelung insgesamt zu überwachen. Diese Kontrollen werden äußerst nützlich sein, um beste Praktiken zu ermitteln, die dann in der Gemeinschaft verbreitet werden sollen. Anhand der Erfahrungen im Rahmen dieser Kontrollbesuche und der Gesamtüberwachung der Regelung schlägt die Agentur der Kommission mögliche Verbesserungen des Systems vor. Die Agentur wird die Kommission ferner mit ihrer Erfahrung unterstützen und an den Arbeiten der technischen Gremien der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle teilnehmen.

Die Arbeit der auf Gemeinschaftsebene anerkannten Klassifikationsgesellschaften soll qualitativ hochwertig sein. Dies bedeutet zweierlei: die Einrichtungen müssen im Hinblick auf die Einhaltung der Richtlinie 94/57/EG des Rates überprüft werden und ihre Ergebnisse in den Bereichen Sicherheit und Umweltschutz sind fortlaufend zu überwachen. Beide Tätigkeiten unterstützen die Arbeiten der Kommission und der Mitgliedstaaten.

Die Agentur unterstützt die Kommission und die Mitgliedstaaten bei der Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Anwendung aller anderen

Gemeinschaftsvorschriften im Bereich der Seeverkehrssicherheit, insbesondere im Zusammenhang mit Fahrgastschiffen und Schiffsausrüstung, einschließlich der Vorschriften für die Mannschaften.

c) Die Verfügbarkeit objektiver, zuverlässiger und vergleichbarer Daten zur Seeverkehrssicherheit und Meeresverschmutzung ist die Grundlage für Maßnahmen der Kommission und der Mitgliedstaaten zur Verbesserung der bestehenden Vorschriften und für die Bewertung ihrer Effizienz. In diesem Bereich gibt es bereits eine Reihe von Datenbanken, weitere sind jedoch noch einzurichten. Die Agentur erstellt ein kohärentes Arbeitsprogramm - ohne Überschneidung mit bestehenden Maßnahmen -, das auch den Austausch zwischen bestehenden Datenbanken beinhalten soll. Der Gemeinschaft sollen so die genannten Daten zur Verfügung gestellt werden. Die Agentur unterstützt die Kommission auf der Grundlage der gesammelten Daten bei der halbjährlichen Veröffentlichung von Informationen über Schiffe, denen in Anwendung der Bestimmungen der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert wurde. Auf der gleichen Grundlage unterstützt die Agentur die Kommission und die Mitgliedstaaten bei Maßnahmen für eine bessere Ermittlung und Verfolgung von Schiffen, die illegale Einleitungen vorgenommen haben.

d) Die Agentur unterstützt die Kommission und die Mitgliedstaaten bei der Überwachung von Navigation und Seeverkehr. In diesem Zusammenhang erleichtert die Agentur die Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten und Kommission gemäß den Vorschriften für das europäische Seeverkehrsmeldesystem.

e) Der Rat der Verkehrsminister bat am 26. Juni 2000 die Kommission, zu gegebener Zeit eine europäische Datenbank über Unfälle und Störfälle im Seeverkehr einzurichten. Eine solche könne eine wichtige Rolle bei der Vermeidung von Unfällen und der Konzipierung neuer Initiativen auf der Grundlage offizieller Sicherheitsbewertungen spielen. Die Agentur soll diese Aufgabe übernehmen und ein gemeinsames Verfahren zur Untersuchung von Seeschifffahrtsunfällen in der Gemeinschaft erarbeiten. Aufgrund ihrer Erfahrung soll die Agentur den Mitgliedstaaten Hilfe bei der Untersuchung schwerer Seeschifffahrtsunfälle in Gemeinschaftsgewässern anbieten. Eine weitere wichtige Tätigkeit der Agentur in diesem Bereich wird die Analyse von Unfalluntersuchungsberichten sein, um zu ermitteln, wie ähnliche Unfälle vermieden werden können. Die Ergebnisse sollen verbreitet werden.

f) Die Agentur soll in der ganzen Gemeinschaft aktiv an der einheitlichen und effizienten Anwendung der einschlägigen Vorschriften beteiligt sein. Sie soll Ausbildungsmaßnahmen zu Fragen der Hafenstaaten- und Flaggenstaatenregelung organisieren, da die Ausbildung ein erster Schritt hin zu einem harmonisierten Gemeinschaftssystem ist.

g) Die Agentur leistet den Bewerberländern technische Unterstützung bei der Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften zur Seeverkehrssicherheit. Sie erläutert die in der Gemeinschaft existierenden Systeme zur Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften zur Seeverkehrssicherheit und verbreitet die „besten Praktiken“ der Gemeinschaft. Sie wird jedoch in den Bewerberländern nicht konkret tätig, z.B. durch die Bereitstellung von Personal für die Umstrukturierung der Seeverkehrsverwaltungen dieser Länder, sondern unterstützt diese ausschließlich beratend. Ferner veranstaltet sie Ausbildungsmaßnahmen.

2. Damit der Gemeinschaft zur Überwachung der Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften durch die Mitgliedstaaten wissenschaftlich-technisches Fachwissen der Agentur jederzeit für Tätigkeiten zur Verfügung steht, die im Arbeitsprogramm nicht ausdrücklich vorgesehen sind, muss die Agentur - ausschließlich auf Anfrage der Kommission - alle Arbeiten ausführen. Arbeiten im Auftrage der Mitgliedstaaten führt sie jedoch nicht aus.

Artikel 3

Im Hinblick auf die Ziele der Verordnung und zur bestmöglichen Erfüllung ihrer Aufgaben führt die Agentur Kontrollbesuche in den Mitgliedstaaten durch. Hierbei wird der Schwerpunkt auf der Erfüllung der Verpflichtungen bezüglich der Hafenstaatkontrolle liegen, aber auch auf Aspekten im Zusammenhang mit der Anwendung anderer Gemeinschaftsvorschriften im Bereich der Seeverkehrssicherheit und der Vermeidung der Umweltverschmutzung. Diese Besuche werden der Agentur Aufschluss über die Funktionsweise der Seeverkehrsverwaltungen der Mitgliedstaaten geben, eventuelle Mängel des Gemeinschaftssystems deutlich machen und „beste Praktiken" der Mitgliedstaaten aufzeigen. Auf dieser Grundlage kann die Agentur Vorschläge zur Verbesserung des Systems insgesamt vorlegen und, in einem zweiten Schritt, die „besten Praktiken" verbreiten. Die Kommission prüft die Berichte der Agentur im Anschluss an die Kontrollbesuche, um festzustellen, ob Maßnahmen erforderlich sind.

Artikel 4

Da die Agentur Datenbanken einrichten und nutzen soll und einige Daten personenbezogen sein können, muss ausdrücklich festgelegt werden, dass für die im Rahmen der Anwendung dieser Verordnung von der Agentur und der Kommission gesammelten Informationen die Richtlinie 95/46/EG des Parlaments und des Rates zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr[26] gilt.

Kapitel II: Interne Organisation und Arbeitsweise

Artikel 5

In diesem Artikel wird festgelegt, dass die Agentur von der Gemeinschaft unabhängig ist. Die zuständigen Stellen müssen spätestens sechs Monate nach Verabschiedung der Verordnung auf der Grundlage eines Kommissionsvorschlags über den Sitz der Agentur entscheiden. Ferner wird festgelegt, dass die Agentur auf besonderen Antrag der Kommission in einigen Mitgliedstaaten regionale Zentren einrichten kann, die entsprechend den Gemeinschaftsvorschriften für das europäische Seeverkehrsmeldesystem Aufgaben im Zusammenhang mit der Überwachung von Navigation und Seeverkehr ausführen und insbesondere in gefährdeten Gebieten die bestmöglichen Verkehrsbedingungen sicherstellen.

Artikel 6

Das Gemeinschaftsstatut gilt auch für das Personal der Agentur. Nur wenige Mitarbeiter sollen von den Gemeinschaftsinstitutionen auf Zeit abgestellt werden.

---

[26] ABl. L 281vom 23.11.1995.

Die anderen Mitarbeiter werden aufgrund ihrer Erfahrung und ihrer Leistungen in den Behörden der Mitgliedstaaten und in der Industrie auf Zeit eingestellt.

Artikel 7

Gemäß diesem Artikel gelten für die Agentur die Vorrechte und Befreiungen gemäß dem Protokoll über die Vorrechte und Befreiungen der Europäischen Gemeinschaften.

Artikel 8

Die Regelung der vertraglichen und außervertraglichen Haftung der Agentur entspricht Artikel 288 des Vertrags (Regelung für die Gemeinschaft).

Artikel 9

Der Verwaltungsrat der Agentur kann eine Entscheidung zur Sprachregelung treffen. Diese sollte eine effiziente und rasche Arbeit ermöglichen.

Artikel 10

In diesem Artikel werden die Befugnisse des Verwaltungsrats festgelegt, eines der Verwaltungsgremien der Agentur. Er hat Aufsichtsfunktion (Ernennung des Exekutivdirektors, Verabschiedung des Jahresberichts und des Arbeitsprogramms - nach Zustimmung der Kommission -, Haushaltsentscheidungen) und stellt sicher, dass bei der Arbeit der Agentur die notwendige Transparenz und Neutralität gegeben ist, weshalb er Verfahren für die Entscheidungsfindung des Exekutivdirektors beschließt.

Artikel 11

Dieser Artikel legt fest, dass der Verwaltungsrat sich zusammensetzt aus: vier Vertretern der Kommission, vier Vertretern des Rates, vier vom Europäischen Parlament ernannten Mitgliedern sowie vier von der Kommission ernannten Vertretern der Industrie.

Artikel 12

In diesem Artikel ist niedergelegt, dass der Verwaltungsrat seinen Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden unter seinen Mitgliedern bestimmt.

Artikel 13

Gegenstand dieses Artikels sind die ordentlichen und außerordentlichen Sitzungen des Verwaltungsrates, an denen der Exekutivdirektor teilnehmen muss und externe Beobachter teilnehmen können. Der Exekutivdirektor hat kein Stimmrecht.

Artikel 14

Der Verwaltungsrat kann mit Zweidrittelmehrheit entscheiden. Jedes Mitglied hat eine Stimme.

Artikel 15

In diesem Artikel werden die Aufgaben und Befugnisse des Exekutivdirektors festgelegt, der keine Anweisungen von Regierungen oder anderen Stellen entgegennimmt. Im Zusammenhang mit den in Artikel 2 festgelegten Aufgaben jedoch befolgt er alle Anweisungen der Kommission und kommt jedem Amtshilfeersuchen durch diese nach. Der Exekutivdirektor ist u.a. verantwortlich für die Verwaltung der Agentur und daher für die Erstellung und Ausführung des Haushaltsplans und des Arbeitsprogramms zuständig, ebenso für alle Personalfragen.

Artikel 16

Der Exekutivdirektor sowie ein oder mehrere Direktor(en) werden vom Verwaltungsrat ernannt, der ihnen gegenüber über die Disziplinargewalt verfügt. Der Exekutivdirektor wird für einen begrenzten, verlängerbaren Zeitraum ernannt.

Artikel 17

Die Mitgliedstaaten sowie natürliche und juristische Personen können gegen jede Handlung der Agentur Einspruch einlegen, die sie unmittelbar bzw. persönlich betrifft. Daher können alle Handlungen des Exekutivdirektors und des Verwaltungsrates vor die Kommission gebracht werden, damit diese deren Rechtmäßigkeit überprüft.

Artikel 18

Gemäß diesem Artikel können europäische Staaten sich an der Arbeit der Agentur beteiligen, die mit der Europäischen Gemeinschaft Abkommen dahingehend abgeschlossen haben, dass sie auf dem unter diese Verordnung fallenden Gebiet die Gemeinschaftsvorschriften übernommen haben und anwenden.

Kapitel III - Finanzbestimmungen

Artikel 19

Der Haushalt der Agentur wird im wesentlichen durch einen Beitrag der Gemeinschaft bestritten. Für geleistete Dienste (Veröffentlichungen, Ausbildungsmaßnahmen u.a.) können Gebühren erhoben werden.

Der Agentur müssen ausreichende Mittel zur Verfügung gestellt werden, um den obigen Ausführungen entsprechend Mitarbeiter einstellen, ihre Aufgaben erfüllen und eine reibungslose und effiziente Arbeit sicherstellen zu können.

Der Exekutivdirektor erstellt einen vorläufigen Entwurf des Haushaltsplans, der vom Verwaltungsrat zu verabschieden ist und dann der Kommission übermittelt wird. Die Kommission behandelt ihn im Rahmen der üblichen Haushaltsverfahren. Es gilt Artikel 279 EG-Vertrag.

Artikel 20

In diesem Artikel ist niedergelegt, dass der Exekutivdirektor für die Ausführung des Haushaltsplans zuständig ist. Die Finanzkontrolle wird vom Finanzkontrolleur der Kommission ausgeführt. Der Rechnungshof prüft die Bücher der Agentur und veröffentlicht einen Jahresbericht. Dem Exekutivdirektor wird auf Empfehlung des

Europäischen Parlaments vom Verwaltungsrat die Entlastung für die Ausführung des Haushaltsplans erteilt.

Artikel 21

Gemäß diesem Artikel muss die Agentur vor Ablauf von fünf Jahren nach der Aufnahme ihrer Arbeit in Zusammenarbeit mit der Kommission eine unabhängige Bewertung der Durchführung dieser Verordnung vornehmen lassen. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Bewertung legt der Verwaltungsrat der Kommission Empfehlungen für Änderungen der Verordnung, der Agentur und deren Arbeitsweise vor.

Artikel 22

Gemäß diesem Artikel muss der Verwaltungsrat zur Unterstützung der Agentur bei der Erstellung und Durchführung eines Haushaltsplans nach Zustimmung der Kommission und Stellungnahme des Rechnungshofes eine Finanzregelung verabschieden.

Kapitel IV - Schlussbestimmungen

Artikel 23

In diesem Artikel ist festgelegt, dass die Verordnung zu dem in Artikel 24 vorgesehenen Zeitpunkt in Kraft tritt, die Agentur jedoch erst zwölf Monate später die Arbeit aufnimmt. Somit steht genügend Zeit für ihre Einrichtung zur Verfügung.

Artikel 24

Dieser Artikel enthält den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung.

6. SCHLUSSBEMERKUNG

Diesem Vorschlag ist ein Finanzbogen beigefügt. Ein Folgenabschätzungsbogen wurde nicht erstellt, da der Vorschlag keine Auswirkungen auf die Unternehmen hat.

2000/0327 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Einrichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs

(von Interesse 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[27],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[28],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[29],

im Einklang mit dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag[30],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In der Gemeinschaft existieren zahlreiche Rechtsvorschriften zur Erhöhung der Seeverkehrssicherheit und zur Vermeidung der Meeresverschmutzung. Damit diese Vorschriften Wirkung zeigen, müssen sie ordnungsgemäß und in einheitlicher Form in der ganzen Gemeinschaft angewendet werden. Hierdurch sollen gleichberechtigte Bedingungen für die Akteure geschaffen und Wettbewerbsverzerrungen aufgrund wirtschaftlicher Vorteile der Schiffe, die sich nicht an die Vorschriften halten, verringert werden. Dies würde den Akteuren im Seeverkehr zugute kommen, die sich ordnungsgemäß verhalten.

(2) Bestimmte Aufgaben, die derzeit von der Gemeinschaft oder den Mitgliedstaaten ausgeführt werden, könnten von einer spezialisierten Einrichtung übernommen werden. Es besteht ein Bedarf an technisch-wissenschaftlicher Unterstützung und fundierten Kenntnissen im Hinblick auf eine ordnungsgemäße Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften in den Bereichen Seeverkehrssicherheit und Umweltschutz und deren Überwachung sowie für die Beurteilung der Effizienz der existierenden Vorschriften. Daher ist im Rahmen der Gemeinschaftsinstitutionen und des bestehenden Gleichgewichts der Kräfte eine Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs einzurichten.

---

27 ABl. C vom , S. .
28 ABl. C vom , S. .
29 ABl. C vom , S. .
30 ABl. C vom , S. .

(3) Die Agentur ist eine technische Einrichtung, die der Gemeinschaft die Mittel an die Hand geben soll, die Vorschriften für die Seeverkehrssicherheit insgesamt und zur Vermeidung der Meeresverschmutzung effizient zu verbessern. Die Agentur soll die Kommission bei der fortlaufenden Aktualisierung der Gemeinschaftsvorschriften im Bereich der Seeverkehrssicherheit und bei der Sicherstellung einer möglichst einheitlichen und effizienten Anwendung dieser Vorschriften in der ganzen Gemeinschaft unterstützen. Die Agentur soll insbesondere das Gemeinschaftssystem der Hafenstaatskontrolle stützen und die Klassifikationsgesellschaften überwachen helfen, die auf Gemeinschaftsebene anerkannt sind.

(4) Um ihren Zweck zu erreichen, übernimmt die Agentur weitere wichtige Aufgaben im Hinblick auf die Erhöhung der Seeverkehrssicherheit und die Vermeidung der Meeresverschmutzung in der Gemeinschaft. Sie organisiert Ausbildungsmaßnahmen zu Fragen der Hafenstaatkontrolle und der Flaggenstaaten. Ferner sind der Kommission und den Mitgliedstaaten objektive, zuverlässige und vergleichbare Daten zur Seeverkehrssicherheit und Vermeidung der Meeresverschmutzung zur Verfügung zu stellen, damit diese die notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der bestehenden Vorschriften und zur Einschätzung ihrer Effizienz ergreifen können. Die Agentur erleichtert die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission im Einklang mit den Vorschriften für das europäische Seeverkehrsmeldesystem. Sie arbeitet mit der Kommission und den Mitgliedstaaten bei der Untersuchung schwerer Seeschifffahrtsunfälle in EU-Gewässern zusammen. Sie stellt das Know-how der Gemeinschaft im Bereich der Seeverkehrssicherheit den Bewerberländern zur Verfügung, die sich an der Arbeit der Agentur beteiligen können.

(5) Die Agentur fördert eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und ermittelt und verbreitet „beste Praktiken“ in der Gemeinschaft. Dies wiederum wird das Gemeinschaftssystem für Seeverkehrssicherheit insgesamt verbessern und das Risiko von Unfällen, Verschmutzung und Verlust von Menschenleben auf See verringern.

(6) Um die ihr übertragenen Aufgaben entsprechend wahrnehmen zu können, lässt die Agentur durch ihre Bediensteten Kontrollbesuche in den Mitgliedstaaten durchführen, um so die Funktionsweise des Gemeinschaftssystems für Seeverkehrssicherheit und Umweltschutz insgesamt zu überwachen.

(7) Im Zusammenhang mit der vertraglichen Haftung der Agentur, für die das Recht gilt, das für den jeweils von der Agentur abgeschlossenen Vertrag zur Anwendung kommt, ist der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften befugt, in Schiedsverfahren aufgrund einer entsprechenden Vertragsklausel ein Urteil auszusprechen. Der Gerichtshof ist ferner zuständig für Streitfälle in Schadensersatzfragen im Zusammenhang mit der außervertraglichen Haftung der Agentur.

(8) Die Arbeit der Agentur wird durch einen Verwaltungsrat aus Vertretern der Mitgliedstaaten, der Kommission und des Europäischen Parlaments überwacht, der den Haushaltsplan erstellen und seine Ausführung überprüfen, entsprechende Finanzvorschriften und transparente Verfahren für die Entscheidungsfindung festlegen, das Arbeitsprogramm genehmigen und den Exekutivdirektor ernennen kann.

(9) Im Interesse einer guten Arbeit der Agentur muss der Exekutivdirektor über einen hohen Grad an Unabhängigkeit und Flexibilität in Bezug auf die interne Organisation und Arbeitsweise verfügen. Er ergreift daher alle erforderlichen Maßnahmen zur

angemessenen Durchführung des Arbeitsprogramms der Agentur, erstellt den Entwurf des jährlichen Tätigkeitsberichts, der dem Verwaltungsrat vorzulegen ist, legt Schätzungen der Einnahmen und Ausgaben vor und führt den Haushaltsplan aus.

(10) Damit die volle Autonomie und Unabhängigkeit der Agentur gewährleistet ist, muss sie über einen unabhängigen Haushalt verfügen, dessen Mittel im wesentlichen aus einem Gemeinschaftsbeitrag stammen.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I : ZIELE UND AUFGABEN

Artikel 1
Ziele

1. Mit dieser Verordnung wird eine Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs eingerichtet (nachstehend "die Agentur") die in einheitlicher und effizienter Weise eine hohe Sicherheit des Seeverkehrs gewährleisten und die Meeresverschmutzung in der Gemeinschaft verhindern soll.

2. Die Agentur liefert den Mitgliedstaaten und der Kommission die erforderliche wissenschaftlich-technische Unterstützung und hochwertiges Fachwissen, damit diese die Gemeinschaftsvorschriften im Bereich der Seeverkehrssicherheit ordnungsgemäß anwenden, die Anwendung überwachen und die Effizienz der existierenden Maßnahmen beurteilen kann.

Artikel 2
Aufgaben

1. Im Hinblick auf die in Artikel 1 genannten Ziele erfüllt die Agentur folgende Aufgaben:

a) Unterstützung der Kommission bei der Aktualisierung der Gemeinschaftsvorschriften im Bereich der Seeverkehrssicherheit, insbesondere im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der einschlägigen internationalen Vorschriften. Hierzu gehört auch die Analyse von Forschungsprojekten im Bereich der Seeverkehrssicherheit und des Schutzes der Meeresumwelt;

b) Unterstützung der Kommission bei der effizienten Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften für die Seeverkehrssicherheit in der ganzen Gemeinschaft. Insbesondere soll die Agentur:

   1) das Funktionieren des Gemeinschaftssystems der Hafenstaatkontrolle insgesamt kontrollieren, u.a. durch Kontrollbesuche in den Mitgliedstaaten, und der Kommission Verbesserungsvorschläge vorlegen;

   2) der Kommission die notwendige technische Unterstützung für die Beteiligung an den Arbeiten der technischen Gremien der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle zur Verfügung stellen;

3) die Kommission in folgenden Bereichen unterstützen:

- Prüfung der Klassifikationsgesellschaften, die auf Gemeinschaftsebene anerkannt sind bzw. anerkannt werden sollen, entsprechend der Richtlinie 94/57/EG des Rates;

- unbeschadet der Bestimmungen der Richtlinie 94/57/EG, fortgesetzte Kontrolle der Leistung der Klassifikationsgesellschaften, die anerkannt sind bzw. anerkannt werden sollen, im Bereich der Sicherheit und der Vermeidung der Meeresverschmutzung, entsprechend der Richtlinie 94/57/EG des Rates;

- kontinuierliche Kontrolle der ordnungsgemäßen Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften für die Sicherheit von Fahrgastschiffen, insbesondere der Richtlinien 98/18/EG und 99/35/EG des Rates;

- kontinuierliche Kontrolle der ordnungsgemäßen Anwendung der Richtlinie 96/98/EG des Rates über Schiffsausrüstung;

- Übernahme anderer Aufgaben der Kommission aufgrund von Gemeinschaftsvorschriften für die Seeverkehrssicherheit, auch im Rahmen der Vorschriften für die Mannschaften.

c) Bereitstellung objektiver, zuverlässiger und vergleichbarer Daten sowie von Daten zur Seeverkehrssicherheit als Grundlage für Maßnahmen der Kommission und der Mitgliedstaaten zur Erhöhung der Sicherheit auf See und für die Bewertung der Effizienz der bestehenden Vorschriften. Hierzu gehören die Sammlung, Speicherung und Bewertung technischer Daten im Bereich des Seeverkehrs und der Seeverkehrssicherheit, sowie der absichtlichen oder unabsichtlichen Meeresverschmutzung, die systematische Auswertung bestehender und gegebenenfalls der Aufbau neuer Datenbanken (mit Datenaustausch). Die Agentur unterstützt die Kommission auf der Grundlage der gesammelten Daten bei der halbjährlichen Veröffentlichung von Informationen über Schiffe, denen in Anwendung der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert wurde. Auf der gleichen Grundlage unterstützt die Agentur die Kommission und die Mitgliedstaaten bei Maßnahmen für eine bessere Ermittlung und Verfolgung von Schiffen, die illegale Einleitungen vorgenommen haben;

d) Aufgaben im Zusammenhang mit der Überwachung von Navigation und Seeverkehr gemäß der Richtlinie 2001/xx/EG über ein Seeverkehrsüberwachungs- und -informationssystem der Gemeinschaft, um so die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission in diesem Bereich zu erleichtern;

e) Konzipierung eines gemeinsamen Verfahrens - in Zusammenarbeit mit der Kommission und den Mitgliedstaaten - zur Untersuchung der Seeschifffahrtsunfälle innerhalb der Gemeinschaft, zur Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Untersuchung schwerer Unfälle in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten und zur Analyse bereits vorliegender Untersuchungsberichte über Unfälle;

f) Organisation von Ausbildungsmaßnahmen zu Fragen der Hafenstaatkontrolle und der Flaggenstaaten;

g) technische Unterstützung der Bewerberländer bei der Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften im Bereich der Seeverkehrssicherheit. Hierunter fällt auch die Organisation entsprechender Ausbildungsveranstaltungen;

2. Im Zusammenhang mit den Aufgaben unter a, b, d und g wird die Agentur ausschließlich im Auftrag der Kommission tätig. Gegebenenfalls und ausschließlich im Auftrag der Kommission kann sie weitere Arbeiten übernehmen.

Artikel 3
Kontrollbesuche in den Mitgliedstaaten

1. Zur Erfüllung der ihr übertragenen Aufgaben führt die Agentur Kontrollbesuche in den Mitgliedstaaten durch. Die Behörden der Mitgliedstaaten erleichtern die Arbeit der Bediensteten der Agentur im Interesse eines reibungslosen Ablaufs der Kontrollen. Die Bediensteten der Agentur sind befugt:

   a) Unterlagen, Daten, Berichte und andere für die Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften im Bereich der Seeverkehrssicherheit und Vermeidung der Meeresverschmutzung relevante Dokumente zu prüfen;

   b) Kopien dieser Unterlagen, Daten, Berichte und sonstigen Dokumente (vollständig oder auszugsweise) anzufertigen;

   c) vor Ort mündliche Erläuterungen zu verlangen;

   d) alle Räume, Grundstücke und Verkehrsmittel zu betreten.

2. Die Agentur unterrichtet den betroffenen Mitgliedstaat von dem geplanten Kontrollbesuch und gibt die Namen der beauftragen Bediensteten sowie den Zeitpunkt des Beginns des Kontrollbesuchs an. Die mit der Durchführung der Kontrollen beauftragten Bediensteten der Agentur üben ihre Befugnisse nach Vorlage einer Entscheidung des Exekutivdirektors aus, in der Gegenstand und Ziel des Besuchs genannt sind.

3. Im Anschluss an jeden Kontrollbesuch erstellt die Agentur einen Bericht, den sie der Kommission übermittelt.

Artikel 4
Weitergabe und Schutz von Informationen

1. Für die im Rahmen der Anwendung dieser Verordnung von der Agentur und der Kommission gesammelten Informationen gilt die Richtlinie 95/46/EG des Parlaments und des Rates zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr[31].

2. Die Beamten und sonstigen Bediensteten der Agentur dürfen auch nach Beendigung ihres Dienstverhältnisses keine unter das Berufsgeheimnis fallenden Informationen

[31] ABl. L 281 vom 23.11.1995.

preisgeben, insbesondere Informationen über Unternehmen, deren Geschäftsbeziehungen und Kostenelemente.

KAPITEL II :

INTERNE ORGANISATION UND ARBEITSWEISE

Artikel 5
Rechtsform, Sitz, regionale Zentren

1. Die Agentur ist ein Organ der Gemeinschaft und besitzt Rechtspersönlichkeit.

2. Über den Sitz der Agentur entscheiden auf Vorschlag der Kommission die zuständigen Stellen spätestens sechs Monate nach der Verabschiedung dieser Verordnung.

3. Die Agentur verfügt in allen Mitgliedstaaten über die Rechtsfähigkeit im weitesten Sinn, die juristischen Personen gemäß dem jeweiligen nationalen Recht zuerkannt werden kann. Auf Antrag der Kommission kann die Agentur, nach Zustimmung der betroffenen Mitgliedstaaten, die regionalen Zentren einrichten, die für die Erfüllung ihrer Aufgaben im Zusammenhang mit der Überwachung der Navigation und des Seeverkehrs erforderlich sind, insbesondere für die Gewährleistung optimaler Verkehrsbedingungen in gefährdeten Gebieten gemäß der Richtlinie 2001/xx/EG über ein Seeverkehrsüberwachungs- und -informationssystem der Gemeinschaft.

4. Die Agentur wird durch ihren Exekutivdirektor vertreten.

Artikel 6
Personal

1. Für das Personal der Agentur gelten die für die Beamten und sonstigen Bediensteten der Europäischen Gemeinschaften geltenden Vorschriften. Der Verwaltungsrat legt, im Einvernehmen mit der Kommission, die erforderlichen Anwendungsmodalitäten fest.

2. Unbeschadet Artikel 16 übt die Agentur im Zusammenhang mit ihrem Personal die Funktionen der Anstellungsbehörde aus, die dieser durch das Statut und die Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten übertragen werden.

3. Das Personal der Agentur umfasst zum einen Beamten der Institutionen der Europäischen Gemeinschaften, die von diesen abgestellt und der Agentur als Zeitbedienstete zugewiesen werden, zum anderen von der Agentur eingestellte Bedienstete.

Artikel 7
Vorrechte und Befreiungen

Für die Agentur und ihre Bediensteten gilt das Protokoll über die Vorrechte und Befreiungen der Europäischen Gemeinschaften.

Artikel 8
Haftung

1. Die vertragliche Haftung der Agentur unterliegt dem für den jeweiligen Vertrag geltenden Recht.

2. Der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften entscheidet in Schiedsverfahren aufgrund einer entsprechenden Klausel in den von der Agentur abgeschlossenen Verträgen.

3. Im Rahmen der außervertraglichen Haftung leistet die Agentur, entsprechend den gemeinsamen Grundsätzen in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten, Schadensersatz für alle von ihren Dienststellen oder Bediensteten in Ausübung ihrer Funktion verursachten Schäden.

4. Der Gerichtshof ist für Streitfälle im Zusammenhang mit dem unter Punkt 3 genannten Schadensersatz zuständig.

5. Die persönliche Haftung der Mitarbeiter gegenüber der Agentur unterliegt dem Statut bzw. der für sie geltenden Bedingungen.

Artikel 9
Sprachregelung

1. Der Verwaltungsrat entscheidet über die Sprachregelung.

2. Die für die Arbeit der Agentur erforderlichen Übersetzungen werden vom Übersetzungszentrum der Institutionen der Union angefertigt.

Artikel 10
Einsetzung und Aufgaben des Verwaltungsrates

1. Die Agentur verfügt über einen Verwaltungsrat.

2. Dieser

   a) ernennt den Exekutivdirektor gemäß Artikel 16;

   b) verabschiedet vor dem 31. März jeden Jahres den Tätigkeitsbericht der Agentur für das vorangegangene Jahr und übermittelt ihn der Kommission, dem Rat und dem Europäischen Parlament;

   c) verabschiedet nach Zustimmung der Kommission das Arbeitsprogramm der Agentur für das darauffolgende Jahr bis zum 30. Oktober und übermittelt es der Kommission, dem Rat und dem Parlament;

   d) verabschiedet den endgültigen Haushaltsplan der Agentur vor Beginn des Haushaltsjahres und passt ihn gegebenenfalls an den Gemeinschaftsbeitrag und die sonstigen Einnahmen der Agentur an;

   e) legt Verfahren für Entscheidungen durch den Exekutivdirektor fest;

f) nimmt seine Funktionen in Bezug auf den Haushalt der Agentur gemäß Artikel 19, 20 und 22 wahr;

g) verfügt über Disziplinargewalt gegenüber dem Exekutivdirektor und den Direktoren gemäß Artikel 15 Absatz 3.

Artikel 11
Zusammensetzung des Verwaltungsrats

Der Verwaltungsrat besteht aus vier Vertretern der Kommission, vier Vertretern des Rates, vier Vertretern des Europäischen Parlaments und vier von der Kommission ernannten Vertretern der am stärksten betroffenen Industriezweige sowie je einem Stellvertreter. Ihre Amtszeit beträgt fünf Jahre. Wiederernennung ist einmal zulässig.

Artikel 12
Vorsitz des Verwaltungsrates

1. Der Verwaltungsrat wählt aus seinen Mitgliedern einen Vorsitzenden und einen stellvertretenden Vorsitzenden. Der stellvertretende Vorsitzende tritt im Fall der Verhinderung des Vorsitzenden von Amts wegen an dessen Stelle.

2. Die Amtszeit des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden beträgt drei Jahre. Sie endet in jedem Fall, wenn der Vorsitzende bzw. stellvertretende Vorsitzende nicht mehr dem Verwaltungsrat angehört. Wiederwahl ist einmal zulässig.

Artikel 13
Sitzungen

1. Der Verwaltungsrat wird von seinem Vorsitzenden einberufen.

2. Der Exekutivdirektor der Agentur nimmt an den Beratungen teil. Er hat kein Stimmrecht.

3. Der Verwaltungsrat hält einmal jährlich eine ordentliche Sitzung ab; darüber hinaus tritt er auf Veranlassung seines Vorsitzenden oder auf Antrag der Kommission oder eines Drittels der Mitgliedstaaten zusammen.

4. Der Verwaltungsrat kann Beobachter zur Teilnahme an den Sitzungen einladen.

Artikel 14
Abstimmungen

1. Der Verwaltungsrat trifft seine Entscheidungen mit Zweidrittelmehrheit.

2. Jedes Mitglied hat eine Stimme.

Artikel 15
Aufgaben und Befugnisse des Exekutivdirektors

1. Die Agentur wird vom Exekutivdirektor geleitet, der Regierungen oder andere Stellen weder um Anweisungen bittet noch solche von ihnen entgegennimmt. Im Zusammenhang mit den in Artikel 2 genannten Aufgaben muss er jedoch jeder Anweisung oder Bitte um Unterstützung der Kommission nachkommen.

2. Der Exekutivdirektor hat insbesondere folgende Aufgaben und Befugnisse:

   a) Er erstellt das Arbeitsprogramm und legt es, nachdem die Kommission zugestimmt hat, dem Verwaltungsrat vor. Er ergreift die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung des Arbeitsprogramms. Er kommt allen Bitten der Kommission um Unterstützung nach.

   b) Er entscheidet über die Durchführung von Kontrollbesuchen gemäß Artikel 3, nach vorheriger Zustimmung der Kommission.

   c) Er unternimmt alle erforderlichen Schritte, einschließlich des Erlasses interner Verwaltungsvorschriften und der Veröffentlichung von Mitteilungen, um die Funktion der Agentur gemäß dieser Verordnung zu gewährleisten.

   d) Er führt ein effizientes Überwachungssystem ein, um die Ergebnisse der Agentur an den gesetzten Zielen messen zu können. Gestützt auf diesen Vergleich erstellt er jedes Jahr den Entwurf eines Tätigkeitsberichts, den er dem Verwaltungsrat vorlegt. Er führt regelmäßige Evaluierungen entsprechend den anerkannten fachspezifischen Normen ein.

   e) Er übt gegenüber den Bediensteten die in Artikel 6 Absatz 2 niedergelegten Befugnisse aus.

   f) Er stellt den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Agentur gemäß Artikel 19 auf und führt den Haushaltsplan gemäß Artikel 20 aus.

3. Der Exekutivdirektor wird von einem oder mehreren Direktoren unterstützt. Bei Abwesenheit oder Verhinderung des Exekutivdirektors nimmt einer der Direktoren seine Aufgaben wahr.

Artikel 16
Ernennungen

1. Der Exekutivdirektor der Agentur wird auf Vorschlag der Kommission vom Verwaltungsrat ernannt. Der Verwaltungsrat ist zur Entlassung des Exekutivdirektors auf Vorschlag der Kommission befugt.

2. Die Amtszeit des Exekutivdirektors beträgt fünf Jahre. Wiederernennung ist einmal zulässig.

Artikel 17
Kontrolle der Rechtmäßigkeit

1. Jede Handlung der Agentur kann von jedem Mitgliedstaat, Verwaltungsratsmitglied sowie von unmittelbar und persönlich betroffenen Dritten zur Kontrolle ihrer Rechtmäßigkeit vor die Kommission gebracht werden. Die Beschwerde muss bei der Kommission innerhalb von fünfzehn Tagen ab dem Zeitpunkt eingehen, zu dem der Betroffene Kenntnis von der Handlung erlangt hat. Die Kommission entscheidet innerhalb von einem Monat. Trifft sie innerhalb dieser Frist keine Entscheidung, gilt die Beschwerde als abgelehnt.

2. Die Bestimmungen von Absatz 1 gelten nicht für Personalfragen.

Artikel 18
Beteiligung von Drittländern

1. Es können sich europäische Staaten an der Arbeit der Agentur beteiligen, die mit der Europäischen Gemeinschaft Abkommen dahingehend abgeschlossen haben, dass sie auf dem unter diese Verordnung fallenden Gebiet die Gemeinschaftsvorschriften übernommen haben und anwenden.

2. Im Rahmen der entsprechenden Bestimmungen dieser Abkommen sind Vereinbarungen zu treffen, in denen u.a. Art und Umfang der detaillierten Vorschriften für die Beteiligung dieser Länder an der Arbeit der Agentur festzulegen sind, u.a. Bestimmungen betreffend Finanzbeiträge und Personalfragen.

KAPITEL III : FINANZBESTIMMUNGEN

Artikel 19
Haushalt

1. Die Einnahmen der Agentur setzen sich zusammen aus:

   - einem Beitrag der Gemeinschaft;

   - Gebühren für Veröffentlichungen, Ausbildungsveranstaltungen und sonstigen von der Agentur erbrachten Leistungen.

2. Die Ausgaben der Agentur umfassen die Ausgaben für Personal, Verwaltung und Infrastruktur sowie betriebliche Ausgaben.

3. Der Exekutivdirektor erstellt einen Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Agentur für das kommende Haushaltsjahr und übermittelt diesen zusammen mit einem Stellenplan dem Verwaltungsrat.

4. Einnahmen und Ausgaben sind auszugleichen.

5. Der Verwaltungsrat verabschiedet den Haushaltsplanentwurf spätestens am 31. März und übermittelt ihn der Kommission, die auf dieser Grundlage die veranschlagten Beträge in den Vorentwurf des Gesamthaushaltsplans der Europäischen

Gemeinschaften aufnimmt. Diesen legt sie gemäß Artikel 272 des Vertrags dem Rat und dem Europäischen Parlament vor.

6. Der Verwaltungsrat verabschiedet den Haushaltsplan der Agentur und passt ihn dabei gegebenenfalls dem Zuschuss der Gemeinschaft an.

Artikel 20
Ausführung und Kontrolle des Haushaltsplans

1. Der Exekutivdirektor führt den Haushaltsplan der Agentur aus.

2. Die Kontrolle der Mittelbindung und der Auszahlung aller Ausgaben sowie die Kontrolle der Feststellung und der Einziehung aller Einnahmen der Agentur erfolgen durch den Finanzkontrolleur der Kommission.

3. Spätestens am 31. März eines jeden Jahres legt der Exekutivdirektor der Kommission, dem Verwaltungsrat und dem Rechnungshof eine detaillierte Einnahmen- und Ausgabenrechnung für das vergangene Haushaltsjahr vor.

   Der Rechnungshof prüft diese gemäß Artikel 248 EG-Vertrag. Er veröffentlicht jährlich einen Bericht über die Tätigkeit der Agentur.

4. Das Europäische Parlament erteilt dem Exekutivdirektor der Agentur auf Empfehlung des Verwaltungsrates Entlastung bezüglich der Ausführung des Haushaltsplans.

Artikel 21
Bewertung

1. Die Agentur muss vor Ablauf von fünf Jahren nach der Aufnahme ihrer Arbeit in Zusammenarbeit mit der Kommission eine unabhängige Bewertung der Durchführung dieser Verordnung vornehmen lassen.

2. Im Rahmen der Bewertung ist zu beurteilen, inwieweit die Verordnung, die Agentur und ihre Arbeitsweise zu einer hohen Seeverkehrssicherheit beigetragen haben. Der Verwaltungsrat formuliert im Einvernehmen mit der Kommission einen präzisen Auftrag.

3. Die Ergebnisse der Bewertung werden dem Verwaltungsrat übermittelt. Dieser legt der Kommission Empfehlungen für Änderungen dieser Verordnung, der Agentur und deren Arbeitsweise vor. Die Bewertungsergebnisse und die Empfehlungen sind zu veröffentlichen.

Artikel 22
Finanzvorschriften

Der Verwaltungsrat nimmt im Einvernehmen mit der Kommission und nach Stellungnahme des Rechnungshofs die Finanzvorschriften der Agentur an, die insbesondere das Verfahren für die Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplans im Einklang mit Artikel 142 der Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Gemeinschaften umfassen.

KAPITEL IV : SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 23
Beginn der Tätigkeit der Agentur

Die Agentur nimmt innerhalb von 12 Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung die Arbeit auf.

Artikel 24
Inkrafttreten

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

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den

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

FINANZBOGEN

1. BEZEICHNUNG DER MASSNAHME

Vorschlag des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs

2. HAUSHALTSLINIE(N)

Eine neue Haushaltslinie B2- wird im Rahmen des Titels B2-7 « Verkehr » eingeführt.

3. RECHTSGRUNDLAGE

Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag

4. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME

4.1 Allgemeines Ziel der Maßnahme

Die Europäische Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr wird geschaffen, um auf einheitliche und effiziente Weise eine hohe Sicherheit im Seeverkehr in der Gemeinschaft zu gewährleisten.

4.2 Dauer

Die Maßnahme ist von unbegrenzter Dauer (jährlicher Beitrag).

5. EINSTUFUNG DER AUSGABEN/EINNAHMEN

5.1 Nichtobligatorische Ausgaben (NOA)

5.2 Getrennte Mittel

6. ART DER AUSGABEN/EINNAHMEN

Gemeinschaftsbeitrag zum Ausgleich der Ausgaben und Einnahmen der Agentur (s.u.).

7. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

7.1 Berechnung der Gesamtkosten der Maßnahme (Einzel- und Gesamtkosten)

1) Erwartete Entwicklung der Agentur

Aufbau und Arbeitsweise, wie sie im Verordnungsentwurf dargestellt sind, entsprechen dem Wunsch aller Beteiligten, eine Organisation zu schaffen, die rasch

und effizient die in der Verordnung genannten Aspekte der Seeverkehrssicherheit behandelt.

Die Agentur wird in drei Schritten eingerichtet:

In den ersten sechs Monaten des ersten Jahres (erste Phase) wird sich die Agentur ausschließlich mit verwaltungstechnischen Aufgaben befassen (Übergangsphase: Anmietung von Büroräumen, Einstellung qualifizierter Bediensteter, Installation der notwendigen Ausstattung). Auf Initiative des Exekutivdirektors gibt sie sich eine Geschäftsordnung, die ihr die Erfüllung ihrer Aufgaben ermöglicht.

Im zweiten Jahr (zweite Phase) soll die Agentur damit beginnen, die in der Verordnung genannten Aufgaben zu erfüllen und einige Ziele zu erreichen.

In der dritten Phase (drittes Jahr) muss die Agentur alle ihre Aufgaben und Ziele wahrnehmen bzw. erreichen.

Innerhalb von 30 Monaten dürfte die Agentur somit voll funktionstüchtig sein. Im Jahr 2005 wird sie ihre Funktion voll erfüllen.

2) Schätzung der Kosten (die nachstehenden Angaben beziehen sich auf eine voll funktionstüchtige Agentur im Jahr 2005) :

a) Personalkosten

i) Vollzeitbeschäftigte

Das Personal der Agentur umfasst zum einen Beamten der Institutionen der Europäischen Gemeinschaften, die von diesen abgestellt und der Agentur als Zeitbedienstete zugewiesen werden, zum anderen von der Agentur eingestellte Bedienstete.

Auch wenn die Agentur über einen festen Bestand qualifizierter Mitarbeiter in ausreichender Zahl verfügen muss, sollen mit diesen verlängerbare Zeitverträge abgeschlossen werden, so dass fortlaufend neue Mitarbeiter eingestellt werden können, die über die neuesten rechtlichen und technologischen Entwicklungen im Bereich der Seeverkehrssicherheit informiert sind.

(Einige wenige Kommissionsbedienstete sollen zur Agentur abgestellt werden, um eine enge Verbindung zwischen beiden Institutionen sicherzustellen.)

Die erforderliche Anzahl von Bediensteten wird auf 55[32] geschätzt (s. Tabelle). Diese Zahl wurde im Vergleich mit ähnlichen Einrichtungen und mit dem Vorschlag für eine Agentur für Flugsicherheit ermittelt, sowie unter Berücksichtigung der besonderen Aufgaben der Agentur.

Die jährlichen Gesamtausgaben für Vollzeitbeschäftigte werden auf 5,9 Mio. EUR veranschlagt, wobei der Durchschnittswert für das Kommissionspersonal zugrunde gelegt wird (0,108 Mio. EUR jährlich). Dieser schließt die Kosten für Gebäude und

[32] Die meisten Beschäftigten werden im Einklang mit dem Statut der Kommission auf Zeit eingestellt.

Betriebskosten (Post- und Telekommunikationsgebühren, Informationstechnologien usw.) ein.

TABELLE: Geschätzte Anzahl der Stellen – Aufschlüsselung nach Tätigkeitsbereichen und Laufbahngruppen

2004	insgesamt	A	B	C	D
Verwaltung[33]	14	3	4	5	2
-Verwaltung (Exekutivdirektor + 2 Sekretäre/-innen)	3	1	0	2	
-Personal und Finanzen	8	1	3	2	2
-Information	3	1	1	1	
Aufgaben der Agentur:	41[34]	24	10	7	
- Aktualisierung der Gemeinschaftsvorschriften für die Seeverkehrssicherheit aufgrund der Weiterentwicklung der internationalen Vorschriften; Analyse der neuesten Forschungsergebnisse im Bereich der Seeverkehrssicherheit	7	4	2	1	
- Aufgaben im Zusammenhang mit der Hafenstaatkontrolle und diesbezügliche Ausbildungsmaßnahmen	7	4	2	1	
- Prüfung der Klassifikationsgesellschaften	5	3	1	1	
- Unterstützung der Arbeit der Kommission im Zusammenhang mit den Rechtsvorschriften zur Seeverkehrssicherheit	9	6	2	1	
- Sammlung von Informationen im Bereich des Seeverkehrs und der Seeverkehrssicherheit, Auswertung von Datenbanken	5	2	2	1	
- Erarbeitung eines gemeinsamen Verfahrens zur Untersuchung der Seeverkehrsunfälle und zur Koordinierung der Untersuchungen	4	2	1	1	
- Unterstützung der Bewerberländer	2	1		1	
- Umwelt: Analyse der Forschungsarbeiten zur Meeresumwelt, technische Unterstützung der Kommission im Zusammenhang mit den einschlägigen europäischen und internationalen Rechtsvorschriften	2	2			
insgesamt	55	27	14	12	2

b) <u>Kosten der Ausrüstung</u>[35]

33 einschließlich des Exekutivdirektors der Agentur und zwei Sekretären/-innen

34 einschließlich 2 Direktoren.

35 Die Schätzungen stützen sich auf den Vorschlag für die EASA und wurden unter Berücksichtigung der Beschäftigtenzahl und der besonderen Aufgaben der Agentur für Seeverkehrssicherheit berechnet.

Der Erwerb beweglicher Güter und die damit verbundenen Ausgaben werden in der Phase der Einrichtung der Agentur (erstes Jahr) umfangreich sein, jedoch nach und nach zurückgehen. Für das erste Jahr wurden 260 000 EUR eingesetzt, für die zwei folgenden Jahre 100 000 EUR (d.h. 360 000 EUR insgesamt). Ab 2005 werden sich die Ausrüstungskosten auf 80 000 EUR belaufen.

c) Betriebskosten

Diese umfassen Konferenzen, Studien, Übersetzungen und Veröffentlichungen. Die Betriebskosten können wie folgt aufgeschlüsselt werden:

- Übersetzung: Die jährlichen Kosten werden auf 50 000 EUR veranschlagt (79 EUR/Seite), was etwa 600 Seiten entspricht (Jahresbericht, eventuelle Studien, Berichte über Kolloquien, Informationsbroschüren).

- Veröffentlichungen: Die Agentur veröffentlicht ihren Tätigkeitsbericht, Informationsunterlagen und technische Unterlagen in Papierform und im Internet. Die Kosten werden auf 120 000 EUR veranschlagt.

- Entwicklung von Datenbanken: Die Agentur entwickelt Datenbanken zur Seeverkehrssicherheit. Neben dem Erwerb von PC, der unter die Ausrüstungskosten fällt, sind nach einer ersten Schätzung drei Datenbanken einzurichten, für die die EDV-Infrastruktur geschaffen und Anwendungen entwickelt werden müssen. Die Kosten für einen Server und ein Datenbankverwaltungssystem werden auf 100 000 EUR veranschlagt. Die Entwicklungskosten für Anwendungen können sehr unterschiedlich sein. Derzeit belaufen sie sich bei der GD TREN auf 100 000 bis 200 000 EUR. Daher werden für die Entwicklung von Datenbanken in einer ersten Phase 500 000 EUR veranschlagt.

- Studien: Die Verfolgung und Bewertung von Forschungstätigkeiten im Bereich der Seeverkehrssicherheit ist eine der Aufgaben der Agentur. Zu deren Erfüllung sind in einigen Fällen technische Studien erforderlich. Angesichts der Aufgaben und ihrer hohen Technizität sind 500 000 EUR zu veranschlagen.

- Workshops und Konferenzen: Die Weiterentwicklung der Vorschriften im Bereich der Seeverkehrssicherheit und die Organisation von Ausbildungsmaßnahmen können die Veranstaltung von Workshops und Konferenzen erforderlich machen. Die Ausgaben für solche Veranstaltungen werden auf 150 000 EUR veranschlagt.

Insgesamt werden 1 300 000 EUR[36] an Betriebskosten veranschlagt.

d) Dienstreisen

Die Aufgaben der Agentur, insbesondere die Kontrollen im Zusammenhang mit der Hafenstaatregelung, die Prüfung der Klassifikationsgesellschaften, die Anpassung der Rechtsvorschriften der Bewerberländer, aber auch die Kontakte zwischen der Agentur und den Kommissionsdienststellen, machen Reisen innerhalb und außerhalb

[36] In der nachstehenden Tabelle „Aufschlüsselung nach Kostenelementen“ werden Betriebskosten und Ausrüstungskosten nach Tätigkeitsbereichen und Anzahl der hierfür jeweils eingesetzten Beschäftigten aufgeschlüsselt.

der Union erforderlich (Reise- und Aufenthaltskosten). Für Dienstreisen werden 250 000 EUR veranschlagt[37].

3) Einnahmen

Die Einnahmen der Agentur umfassen den Beitrag des Gemeinschaftshaushalts und die Entgelte gemäß Artikel 17 der Verordnung zur Einrichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr.

Beitrag der Gemeinschaft:

Der Beitrag der Gemeinschaft deckt die Ausgaben für die der Agentur übertragenen Ziele und Aufgaben gemäß den Artikeln 1 und 2 der Verordnung zur Einrichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr.

7.2 Aufschlüsselung nach Kostenelementen

a) nach Tätigkeitsbereich (in EUR)

Tätigkeitsbereich	Vollzeit-beschäf-tigte	Ausrüs-tungs-kosten	Reise-kosten	Betriebs-kosten	insgesamt
Verwaltung **(14 Personen)**	1 510 000	20 364	70 000	330 904	1 932 000
Aktualisierung der Gemeinschaftsvorschriften Analyse der neuesten Forschungsergebnisse im Bereich der Seeverkehrssicherheit **(7 Personen)**	756 000	10 180	12 500	165 000	943 680
Hafenstaatkontrolle und einschlägige Ausbildungs-maßnahmen **(7 Personen)**	756 000	10 180	45 000	165 000	976 180
Prüfung der Klassifikations-gesellschaften	540 000	7272	60 000	120 000	728 000

[37] Die Schätzungen stützen sich auf die bei der GD TREN tatsächlich festgestellten durchschnittlichen Ausgaben für Dienstreisen (Reise und Aufenthalt) innerhalb und außerhalb der Union und auf die erwartete Anzahl erforderlicher Dienstreisen im Rahmen der verschiedenen Aufgaben der Agentur. Bei den Schätzungen wurden eventuelle Auswirkungen des Standorts der Agentur nicht berücksichtigt.

(5 Personen)					
Unterstützung der Kommission bei ihrer Arbeit für die Seeverkehrssicherheit **(9 Personen)**	972 000	13 100	12 500	212 000	1 209 600
Sammlung von Informationen zum Seeverkehr und zur Seeverkehrssicherheit, Auswertung von Datenbanken **(5 Personen)**	540 000	7272	12 500	120 000	680 000
Gemeinsame Verfahren und Koordinierung der Untersuchung von Seeverkehrsunfällen **(4 Personen)**	432 000	5820	12 500	95 000	545 320
Unterstützung der Bewerberländer **(2 Personen)**	216 000	2300	25 000	48 000	292 000
Umwelt **(2 Personen)**	216 000	2300	12 500	48 000	278 800
insgesamt	5 940 000	80 000	250 000	1 300 000	**7 584 780 (aufgerundet auf** **7 600 000)**

b) Art der Ausgaben

Verpflichtungsermächtigungen in EUR (nominell)

Posten	2002	2003 / 2004	ab 2005
Personal	1 980 000	4 000 000	5 940 000
Ausrüstung	260 000	100 000	80 000

Betriebskosten	325 000	800 000	1 300 000
Dienstreisen	60 000	180 000	250 000
insgesamt	2 625 000	5 080 000	**7 600 000**
Beitrag des Gemeinschaftshaushalts[38]	2 625 000	5 080 000	7 600 000

7.4 Fälligkeitsplan für Verpflichtungs- und Zahlungsermächtigungen

Der Gemeinschaftsbeitrag wird einmal jährlich in voller Höhe gezahlt.

8. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Besondere Kontrollmaßnahmen:

8.1 Agentur

Der Exekutivdirektor führt den Haushaltsplan der Agentur aus. Jährlich legt er der Kommission, dem Verwaltungsrat und dem Rechnungshof die detaillierte Aufstellung der Einnahmen und Ausgaben des vergangenen Haushaltsjahres vor. Ferner unterstützt die für die interne Finanzkontrolle zuständige Kommissionsdienststelle die Agentur bei der Finanzverwaltung, indem sie die Risiken prüft, ebenso die Einhaltung der Regeln (im Rahmen einer unabhängigen Stellungnahme zur Qualität des Verwaltungs- und Kontrollsystems), und Empfehlungen für eine effizientere Vorgehensweise und eine rationelle Nutzung der Finanzmittel der Agentur ausspricht.

Die Agentur verabschiedet nach Zustimmung der Kommission und des Rechnungshofes Finanzvorschriften. Sie führt ein System der internen Rechnungsprüfung ein, das dem entspricht, das die Kommission im Rahmen ihrer Umstrukturierung eingeführt hat.

8.2 Zusammenarbeit mit OLAF

Die unter das Kommissionsstatut fallenden Beschäftigten arbeiten bei der Betrugsbekämpfung mit OLAF zusammen.

8.3 Rechnungshof

Der Rechnungshof prüft die Bücher gemäß Artikel 248 EG-Vertrag und veröffentlicht jährlich einen Bericht über die Tätigkeit der Agentur.

---

[38] Im Zusammenhang mit dem Finanzbeitrag der Gemeinschaft sind eventuelle Einnahmen der Agentur aus Ausbildungsmaßnahmen und Veröffentlichungen zu berücksichtigen. Hierbei wird es sich jedoch im Verhältnis zum Gesamthaushalt der Agentur um einen relativ geringen Betrag handeln, der zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht genau zu beziffern ist.

9. ANGABEN ZUR KOSTEN-WIRKSAMKEITS-ANALYSE

9.1 Quantifizierbare Einzelziele, Zielgruppen

Die im Verordnungsentwurf dargelegten Einzelziele sind die einheitliche und effiziente Gewährleistung einer hohen Sicherheit im Seeverkehr sowie der Schutz der Gemeinschaftsgewässer. Ferner liefert die Agentur den Mitgliedstaaten und der Kommission die erforderliche wissenschaftlich-technische Unterstützung und die Fachkenntnisse für die einheitliche und effiziente Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften im Bereich der Seeverkehrssicherheit, deren Kontrolle und die Bewertung der Effizienz der bisherigen Maßnahmen.

Die von der Agentur wahrzunehmenden Aufgaben betreffen die Sicherheit der in Gemeinschaftsgewässern im Seeverkehr transportierten Personen und Güter sowie die Umwelt.

Sie betreffen darüber hinaus das Personal und die Einrichtungen des Seeverkehrssektors, indem sie die Wettbewerbsverzerrungen, die auf wirtschaftliche Vorteile von nicht den Vorschriften entsprechenden Schiffen zurückzuführen sind, verringern und den Akteuren des Seeverkehrs zugute kommen, die sich ordnungsgemäß verhalten.

9.2 Begründung der Maßnahme

Die Gemeinschaft hat seit mehreren Jahren zahlreiche Rechtsvorschriften im Hinblick auf eine größere Sicherheit und verstärkten Umweltschutz im Seeverkehr erlassen.

Die Havarie des Tankers Erika im Dezember 1999, durch die etwa 400 km Küste verseucht wurden, hat in der europäischen Öffentlichkeit zu beträchtlichem Aufruhr geführt. Ganz offensichtlich haben die Häufigkeit solcher Unfälle, ihre Folgen für die Umwelt und die offensichtliche Unfähigkeit, sie zu vermeiden, die Toleranzschwelle der Öffentlichkeit beträchtlich herabgesetzt.

Das Europäische Parlament und der Rat „Allgemeine Angelegenheiten“ haben die Kommission um eine spürbare Verstärkung der Sicherheitsvorschriften für den Seeverkehr auf Gemeinschaftsebene gebeten.

Im Rahmen einer Gesamtstrategie für die Seeverkehrssicherheit schlägt die Kommission auf Antrag des Europäischen Parlaments die Einrichtung einer Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr vor, die die Kommission und die Mitgliedstaaten bei der Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften und deren Überwachung sowie bei der Bewertung der Effizienz der bisherigen Maßnahmen unterstützen soll.

Die Agentur unterstützt die Kommission bei der Aktualisierung der Gemeinschaftsvorschriften für die Seeverkehrssicherheit, insbesondere im Zusammenhang mit der Entwicklung der internationalen Rechtsvorschriften in diesem Zusammenhang.

Die Agentur überwacht das Funktionieren des Gemeinschaftssystems der Hafenstaatkontrolle und unterstützt die Kommission bei der Prüfung der auf Gemeinschaftsebene anerkannten Klassifikationsgesellschaften. Sie organisiert ferner Ausbildungsmaßnahmen zur Hafenstaatkontrolle und zu den Flaggenstaaten.

Sie liefert der Kommission und den Mitgliedstaaten objektive, zuverlässige und vergleichbare Informationen sowie Daten zur Seeverkehrssicherheit, damit diese die notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf See und zur Einschätzung der geltenden Vorschriften ergreifen können.

Sie entwickelt, in Zusammenarbeit mit der Kommission und den Mitgliedstaaten, ein gemeinsames Verfahren zur Untersuchung von Seeschifffahrtsunfällen in der Gemeinschaft, unterstützt die Mitgliedstaaten bei der Untersuchung schwerer Seeschifffahrtsunfälle in Gemeinschaftsgewässern und analysiert die bereits vorliegenden Unfalluntersuchungsberichte.

Schließlich fördert die Einrichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs die Partnerschaft zwischen den Mitgliedstaaten und die Verbreitung „bester Praktiken“ in der Gemeinschaft.

Hierdurch wird das Gemeinschaftssystem für die Seeverkehrssicherheit insgesamt gestärkt, da die Unfall- und Verschmutzungsgefahr sowie die Gefährdung von Menschenleben auf See geringer werden.

9.3 Follow-up und Bewertung der Maßnahme

Diese finden auf der Grundlage des Tätigkeitsberichts, der vom Verwaltungsrat der Agentur für das jeweils abgelaufene Jahr verabschiedet wird, und des Arbeitsprogramms für das folgende Jahr statt. Beide werden den Mitgliedstaaten, der Kommission, dem Rat und dem Europäischen Parlament übermittelt (Art. 10 des Verordnungsentwurfs). Die Arbeitsweise der Agentur wird entsprechend den Normen und Praktiken der Gemeinschaft regelmäßig und eingehend überprüft.

10. VERWALTUNGSAUSGABEN (GESAMTHAUSHALTSPLAN, EINZELPLAN III, TEIL A)

Die Einrichtung der Agentur dürfte für die Kommission keine Mehrkosten mit sich bringen. An die Stelle der derzeit von der Kommission ausgeführten Arbeiten wird die Kontrolle und Verfolgung der Tätigkeit der Agentur treten.

10.1 Auswirkungen auf den Personalbedarf

entfällt.

10.2 Gesamtkosten für zusätzliches Personal

entfällt.

10.3 Anstieg der sonstigen operationellen Ausgaben aufgrund der Maßnahme, insbesondere Ausgaben für Ausschusssitzungen und Sitzungen von Sachverständigengruppen

entfällt