Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Bedingungen für den Betrieb von Liniendiensten mit Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen in der Gemeinschaft“ [1]

(98/C 407/18)

Der Rat beschloß am 9. März 1998, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 48 Absatz 2 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu dem vorgenannten Vorschlag zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel nahm ihre Stellungnahme am 15. Juli 1998 an. Berichterstatter war Herr Chagas.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 357. Plenartagung (Sitzung vom 9. September 1998) mit 109 Stimmen bei 3 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme.

1. Der Kommissionsvorschlag

1.1. Die grundlegenden Sicherheitsregeln für den Seetransport werden auf internationaler Ebene von der internationalen Seeverkehrsorganisation (IMO) festgelegt. Nach dem tragischen Unglück des Fährschiffes „Estonia“ im Jahr 1994, bei dem 852 Menschen ums Leben kamen, ersuchte der Verkehrsministerrat die Europäische Kommission, eine Reihe von Vorschlägen vorzulegen, um für die Fahrgäste auf Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und von diesen auslaufen, bestmögliche Sicherheitsstandards zu garantieren.

1.2. Der jetzige Vorschlag schließt an an den Rechtsakt des Rates vom Jahre 1995, mit dem der von der IMO angenommene internationale Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) für Roll-on/Roll-off-Fährschiffe zur Auflage gemacht wurde [2], sowie den Vorschlag für eine Richtlinie zur Einführung eines verbindlichen Fahrgasterfassungssystems auf Passagierschiffen [3] und verfolgt im wesentlichen die nachstehenden Zielsetzungen:

— Herbeiführung einer stärker standardisierten Auslegung internationaler Sicherheitsregeln;

— Sicherstellung einer wirksamen Anwendung dieser Regeln und der entsprechenden gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften;

— Gewährleistung der Transparenz bezüglich der Bedingungen für den Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen eingesetzt werden, für alle Betroffenen, d.h. die Verwaltung des Gastgeber- und Flaggenstaates sowie die Unternehmen.

1.3. Die vorgeschlagene Richtlinie dient:

— der Auflistung der Sicherheitsauflagen, die von Unternehmen, die solche Schiffe oder Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge betreiben, erfüllt werden müssen;

— der Einführung eines Verfahrens für die Überprüfung von Schiffen und Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen auf die Erfüllung aller Anforderungen, vor ihrer Indienststellung und danach in regelmäßigen Abständen;

— die Gewährleistung der Beteiligung des Gaststaats an der Untersuchung von Seeunfällen oder Schiffsunglücken;

— die Vermeidung unnötiger erweiterter Hafenstaatkontrollen;

— die Erleichterung des Einsatzes von den Anforderungen der Richtlinie genügenden Schiffen und Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen in einem spezifischen Linienverkehr oder auch in anderen Linienverkehren mit ähnlichen Betriebsbedingungen.

1.4. Mit der vorgeschlagenen Richtlinie soll eine einheitliche Sicherheitsregelung für sämtliche Fahrgastfährschiffe und Hochgeschwindigkeitswasserfahrzeuge, unabhängig von der Flagge, unter der sie fahren, gewährleistet werden. Die von der Richtlinie erfaßten Fahrzeuge müssen mit einem — der Black-box von Luftfahrzeugen vergleichbaren — Schiffsdatenschreiber ausgerüstet sein, der Informationen aufzeichnet, die im Bedarfsfall die Untersuchung eines Unfalls erleichtern sollen. Die Unternehmen müssen sicherstellen, daß der Kapitän angemessen über die Verfügbarkeit landgestützter Streckenführungssysteme und sonstiger Informationssysteme unterrichtet wird, die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10 Absatz 2 einzurichten sind.

1.4.1. Die Kommission unterstreicht die Notwendigkeit einer neuen Richtlinie, da die angestrebten Ziele über die Richtlinie 95/21/EG [4] („Hafenstaatkontrolle“) insofern nicht erreicht werden können, als diese lediglich dazu verpflichtet, 25 % aller Schiffe, die Häfen der Mitgliedstaaten anlaufen, zu überprüfen. Ferner weist sie darauf hin, daß der vorliegende Vorschlag im Gegensatz zur Richtlinie 95/21/EG alle Fährschiffe und Hochgeschwindigkeitswasserfahrzeuge erfaßt, unab-

---

[1] ABl. C 108 vom 7.4.1998, S. 123.

[2] Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates vom 8. Dezember 1995 über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs von Ro-Ro-Fahrgastschiffen (ABl. L 320 vom 30.12. 1995, S. 14). WSA-Stellungnahme: ABl. C 236 vom 11.9.1995, S. 42.

[3] Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen befindlichen Personen (ABl. C 31 vom 31.1.1997, S. 5). WSA-Stellungnahme: ABl. C 206 vom 7.7.1997, S. 111.

[4] Richtlinie 95/21 EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) (ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1). WSA-Stellungnahme: ABl. C 393 vom 31.12.1994, S. 50.

hängig davon, ob sie auf In- oder Auslandsfahrten eingesetzt werden.

2. **Allgemeine Bemerkungen**

2.1. Der Ausschuß befürwortet den Kommissionsvorschlag als positive Maßnahme, die die Sicherheit der Fahrgäste und der Besatzungsmitglieder an Bord von Fährschiffen und Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen verbessern soll.

2.2. In Anbetracht der von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlichen Beschäftigungsbedingungen infolge der Vielfalt an Wasserfahrzeugtypen und des unterschiedlichen Verlaufs der Hauptschiffsverkehrsrouten erscheint das Konzept einer Ausdehnung der Überprüfungspflicht ein zufriedenstellender Ansatz zur Erreichung des gesteckten Ziels. Ohne die Notwendigkeit der Respektierung des internationalen Rechts und der Konventionen, Kodizes und Entschließungen der IMO in Abrede stellen zu wollen, erscheint eine solche eigene EU-Regelung gleichwohl wünschenswert. Es ist festzustellen, daß die Kommission ins Auge gefaßt hat, das Recht auf Erbringung öffentlicher Verkehrsdienstleistungen auf EU-Verkehrsbetreiber zu beschränken. Dies hätte zwar das Regulierungsverfahren im Wege der direkten Anwendung des EG-Rechts erleichtert, hätte aber nach Einschätzung der Kommission ihrer eigenen Offenmarktpolitik widersprochen.

2.2.1. In bezug auf den Binnenmarkt und die Offenmarktpolitik wird die von der Kommission gewählte Alternativlösung gegenüber den international festgelegten Regeln und Grundsätzen nur dann Profil zeigen, wenn es befriedigende Inspektions- und Durchsetzungsmechanismen gibt. In diesem Zusammenhang ist das Konzept des Gaststaates zwar durchaus ein geeigneter Ansatz, der jedoch noch um zusätzliche Anforderungen, Verpflichtungen und Zuständigkeiten ergänzt werden und sich auf sämtliche Schiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge erstrecken muß, weil sonst Gaststaat und Hafenstaat deckungsgleich wären.

2.2.2. Der Verbesserung der Sicherheit dienende zusätzliche Anforderungen müssen transparent und spürbar sein, damit sie auch das Vertrauen der breiten Öffentlichkeit finden. Für die Herbeiführung und Aufrechterhaltung des öffentlichen Vertrauens ist ein kontinuierlicher und pro aktiver gemeinschaftsweiter Ansatz erforderlich.

2.3. Das Konzept eines effizienten und umfassenden Unfalluntersuchungsverfahrens unter Beteiligung der Mitgliedstaaten, deren Häfen Quelle oder Ziel der hier in Rede stehenden Schiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, zusätzlich zum Flaggen- bzw. Hafenstaat, ist wünschenswert und auch äußerst wichtig, um das Vertrauen der Bürger der betreffenden Staaten bezüglich der Durchführung der Untersuchungen zu gewährleisten.

2.4. Die verbindliche Einführung des ISM-Codes war eine erfreuliche Maßnahme. Dieser Code kann jedoch nur greifen, wenn ein zufriedenstellendes und verbindliches Überwachungs- und Überprüfungsverfahren zur Verfügung steht.

2.5. Der Ausschuß befürwortet die Bezugnahme auf die verbindliche Einführung der Erfassung der Fahrgäste, weil diese sehr wichtig ist für die Such- und Rettungsdienste. In diesem Zusammenhang sei an die Stellungnahme [1] des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem Kommissionsvorschlag zur Einführung einer Registrierungspflicht der an Bord von Fahrgastschiffen befindlichen Personen erinnert.

3. **Besondere Bemerkungen**

3.1. Der Ausschuß stellt fest, daß in diese Richtlinie auch Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge einbezogen werden, da sie in unmittelbarer Konkurrenz zu Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen stehen. Die Bestimmungen der Richtlinie gelten auch für die in einigen Mitgliedstaaten eingesetzten Ro-Ro-Frachtfährschiffe und Hochgeschwindigkeitsfrachtschiffe, sobald sie Fahrgäste befördern.

3.2. In bezug auf die zu erfüllenden Sicherheitsbedingungen vor der Inbetriebnahme eines solchen Schiffes bzw. Hochgeschwindigkeitswasserfahrzeugs und auch hinsichtlich der regelmäßigen Überprüfung sollten keine Ausnahmen zulässig sein.

3.3. Die Kommission erkennt an, daß einige Mitgliedstaaten ihren Personalbestand an qualifizierten Besichtigern werden aufstocken müssen, um ihren Verpflichtungen nachzukommen; in diesem Zusammenhang sollten weitere Überlegungen bezüglich der Bereitstellung angemessener Ressourcen angestellt werden.

4. **Besondere Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln und Anhängen**

4.1. *Artikel 5*

4.1.1. Natürlich „braucht das Rad nicht noch einmal erfunden zu werden“, aber gleichwohl muß dafür Sorge getragen werden, daß, wenn die Regulierungsbehörde eines Mitgliedstaats die vorgeschriebenen Überprüfungen von Fahrgastschiffen und Fahrgasthochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die unter seiner Flagge fahren, delegiert, der Gaststaat die Möglichkeit der Nachprüfung hat. Dies sollte gelten, bis das Protokoll über das harmonisierte System für die Überprüfung und Zertifizierung dem Jahre 1998 vollständig umgesetzt ist. In den Artikeln 5 und 6 sollte deutlich gemacht werden, daß die Gaststaaten dafür Sorge zu tragen haben, daß die Anforderungen in die Praxis umgesetzt werden.

4.1.2. Die vorgeschriebene Ausstattung mit einem Schiffsdatenschreiber (VDR) entsprechend den auf IMO-Ebene festgelegten technischen Spezifizierungen ist zu begrüßen.

---

[1] Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen befindlichen Personen (ABl. C 31 vom 31.1.1997, S. 5). WSA-Stellungnahme: ABl. C 206 vom 7.7.1997, S. 111.

4.2. *Artikel 6*

4.2.1. Die Bezugnahme auf etwaige mangelnde Kooperationsbereitschaft eines Flaggenstaates und der damit zusammenhängenden Notwendigkeit, daß ein Betreiber auf eine alternative Flagge zurückgreifen muß, ist zu befürworten. Es kommt darauf an, daß der Flaggenstaat über die entsprechende verwaltungsmäßige Infrastruktur verfügt, um ein auf EU-Größenordnung angelegtes Sicherheitssystem unterstützen zu können.

4.3. *Artikel 7*

4.3.1. Der Kommissionsvorschlag enthält keinerlei Bestimmungen über die Kosten für die Erstüberprüfung vor der Indienststellung eines Fahrgastfährschiffs oder Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs bzw. für die Überprüfungen gemäß den Bestimmungen des Absatzes 3 dieses Artikels. Auf diesen Aspekt sollte im Kommissionsdokument eingegangen werden.

4.3.2. Was sonstige spätere Überprüfungen angeht, die nicht von Absatz 3 erfaßt werden, ist angesichts einer fehlenden spezifischen Bestimmung über die Überprüfungskosten wohl anzunehmen, daß die Bestimmungen der Richtlinie 95/21 anzuwenden sind.

4.3.3. Der Ausschuß sieht zwar die Notwendigkeit, daß eine der außerplanmäßigen Überprüfungen während der Fahrt des betreffenden Schiffes vorgenommen wird; die zweite außerplanmäßige Überprüfung sollte nicht zwingend vorgeschrieben sein.

4.4. *Artikel 8*

4.4.1. Die Bestimmungen bezüglich einer gemeinsamen Bewertung durch ein Team aus qualifizierten Besichtigern der beteiligten Gaststaaten ist zu begrüßen, weil auf diese Weise Uneinheitlichkeiten vermieden und die Unannehmlichkeiten für die Schiffsverkehrsunternehmen verringert werden können. Allerdings müßte geklärt werden, wie die Zuständigkeiten zu koordinieren sind, wenn mehr als ein Gaststaat betroffen ist. Des weiteren müßte auch eine Klarstellung in bezug auf Übergangsvereinbarungen für die derzeit betriebenen Schiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge vorgenommen werden.

4.5. *Artikel 9*

4.5.1. Die Einführung eines Mechanismus, durch den gewährleistet wird, daß der oder die Gaststaaten in das Untersuchungsverfahren nach einem Unfall einbezogen werden, wird vom Ausschuß begrüßt. Allerdings müßte die Kommission das Verhältnis zwischen dem oder den Gaststaat(en) und dem Flaggenstaat und deren jeweilige Mitwirkung bei der Unfalluntersuchung verdeutlichen.

4.5.2. Der Ausschuß hielte es für sehr wichtig, daß die Mitgliedstaaten durchgängige und umfassende Verfahren für die Untersuchung von Seeverkehrsunfällen festlegen, die alle interessierten Seiten einbeziehen und den Bestimmungen von Kapitel I Regel 21 des SOLAS-Übereinkommens genügen.

4.6. *Anhang 3*

4.6.1. In diesem Anhang oder aber in Anhang 5 sollte auf Seekarten und andere Navigationsfachliteratur Bezug genommen werden.

4.6.2. Die Bestimmung über die Überprüfung der Ermüdung und der Dienstzeitenregelung des Schiffspersonals sind zu befürworten. In diesem Zusammenhang ist festzustellen, daß die einschlägigen IMO- und IAO-Bestimmungen die geeigneten Prüfsteine darstellen.

4.7. *Anhang 5*

4.7.1. Die in Absatz 8 enthaltene Bestimmung, daß die Fahrgäste von Spezialladetyp- und Ro-Ro-Laderäumen fernzuhalten sind, während das Schiff auf See ist, wird vom Ausschuß begrüßt. Diese Anforderung steht im Einklang mit dem Zweck der SOLAS-Regel II-1 / 20-3 (bzw. Punkt II-1/B/17.2 von Anhang 1 der Richtlinie 98/18/EG) über den Zugang zu Ro-Ro-Decks. Dieser Problematik sollte aber besondere Beachtung geschenkt werden, da Berichten zufolge diese Sicherheitsmaßnahme auf bestimmten Routen nicht eingehalten wird.

4.8. *Anhang 6*

4.8.1. Bezüglich Absatz 3 dieses Anhangs wird vorgeschlagen, die Formulierung „der auf See am meisten gesprochenen Sprache“ durch den Wortlaut „der für die Verständigung an Bord verwendeten Sprache“ zu ersetzen.

4.8.2. Bezüglich Absatz 4 wird vorgeschlagen, nicht nur auf das SOLAS-Übereinkommen von 1974 Bezug zu nehmen, sondern auch auf die in Anhang VII der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle aus dem Jahre 1995 verankerten Kriterien zu verweisen.

Brüssel, den 9. September 1998.

Der Präsident

des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Tom JENKINS