EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 31.7.2015
COM(2015) 382 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

gemäß Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen

I. Einleitung

In diesem Bericht wird die Umsetzung von Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 (im Folgenden „die Verordnung“) durch die anerkannten Organisationen, insbesondere im Hinblick auf die Harmonisierung der Vorschriften und Verfahrensabläufe und die Einrichtung eines Systems der gegenseitigen Anerkennung von Klassenzeugnissen für Material, Ausrüstung und Komponenten überprüft.

Der vorliegende Bericht beruht auf einer unabhängigen Studie nach Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung[1].

Bei der Wahrnehmung ihrer Verantwortlichkeiten als Flaggenstaaten können die Behörden der Flaggenstaaten aufgrund internationaler Übereinkommen bestehende staatliche Aufgaben an Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen („Klassifikationsgesellschaften“) delegieren. Jede Organisation ist gegenüber der Verwaltung des Flaggenstaats verantwortlich und rechenschaftspflichtig für die von ihr im Namen der Verwaltung ausgeführte Arbeit.

Die an diese Organisationen delegierten Kernverantwortlichkeiten werden in internationalen Übereinkommen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation oder in einschlägigen Rechtsvorschriften der Union erläutert. Innerhalb der EU werden durch die Verordnung und die Richtlinie 2009/15/EG[2] gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen festgelegt und der rechtliche Rahmen für die Anerkennung von Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen sowie für die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden der Mitgliedstaaten geschaffen, die nur nach der Verordnung anerkannte Organisationen zur Ausübung der vorstehend genannten staatlichen Aufgaben ermächtigen können.

Auf internationaler Ebene bilden die Codes der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation für die Anwendung der IMO-Instrumente und für anerkannte Organisationen, die seit 1. Januar 2015 in Kraft sind, den einschlägigen Rechtsrahmen. Um zu gewährleisten, dass die Rechtsvorschriften der Union mit den genannten Codes vereinbar sind, hat die Kommission die Durchführungsrichtlinie 2014/111/EU[3] der Kommission und die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1355/2014 der Kommission[4] erlassen.

In Erwägungsgrund 25 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1355/2014 der Kommission wird klargestellt, dass das in Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 festgelegte System für die gegenseitige Anerkennung von Klassenzeugnissen für Material, Ausrüstung und Komponenten in Bezug auf Schiffe unter der Flagge von Mitgliedstaaten nur innerhalb der Union durchsetzbar ist. Bei Schiffen aus Drittstaaten unterliegt die Anerkennung der einschlägigen Zeugnisse dem Ermessen des jeweiligen Dritt-Flaggenstaats in Ausübung seiner ausschließlichen Rechtshoheit, insbesondere im Rahmen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (UNCLOS).

[1] http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm

[2] Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47).

[3] Durchführungsrichtlinie 2014/111/EU der Kommission vom 17. Dezember 2014 zur Änderung der Richtlinie 2009/15/EG hinsichtlich der Annahme bestimmter Codes und diesbezüglicher Änderungen bestimmter Übereinkommen und Protokolle durch die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO).

[4] Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1355/2014 der Kommission vom 17. Dezember 2014 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 hinsichtlich der Annahme bestimmter Codes und diesbezüglicher Änderungen bestimmter Übereinkommen und Protokolle durch die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO).

Bei der Ausübung ihrer Tätigkeit verpflichten Klassifikationsgesellschaften die Hersteller zur Einhaltung verschiedener Anforderungen, die von jeder Gesellschaft selbst entwickelt werden. Diese Anforderungen sind wichtig für den Bau und Betrieb von Schiffen und sind von Belang, wenn es darum geht, den Schiffseigner, den Versicherer und schließlich den Flaggenstaat von der Sicherheit des Schiffes zu überzeugen.

Werden Klassenzeugnisse von den Gesellschaften nicht gegenseitig anerkannt, müssen mehrere Zeugnisse erteilt werden: um weltweit tätig sein zu können (und Zugang zu einem breiten Spektrum von Schiffseignern zu haben, die eine Klassifikationsgesellschaft für die Überwachung des Baus eines Schiffes auswählen), müssen Schiffsausrüstungszulieferer für dasselbe Ausrüstungsteil Zeugnisse von verschiedenen Klassifikationsgesellschaften erlangen, die die Übereinstimmung mit häufig sehr ähnlichen Anforderungen bestätigen und zuweilen auf identischen Prüfungen beruhen, die sogar in den gleichen Labors durchgeführt werden (häufig Labors des Herstellers). Dieses Thema wird in Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 behandelt, da die Frage, ob ein Erzeugnis von einer oder mehreren Klassifikationsgesellschaften zertifiziert werden muss, auch unter dem Gesichtspunkt des EU-Binnenmarktes von Bedeutung ist.

Nach der Verordnung sind die anerkannten Organisationen der EU verpflichtet, ihre Klassifizierungsvorschriften zu harmonisieren und ein System für die gegenseitige Anerkennung von Klassenzeugnissen für Material, Ausrüstung und Komponenten einzurichten. Artikel 10 Absatz 1 dieser Verordnung besagt: „*Die anerkannten Organisationen beraten sich regelmäßig mit der Absicht, die Gleichwertigkeit zu erhalten und mit dem Ziel, die Harmonisierung ihrer Vorschriften und Verfahrensabläufe und deren Umsetzung anzustreben. Sie kooperieren für eine einheitliche Auslegung der internationalen Übereinkommen, unbeschadet der Befugnisse der Flaggenstaaten.*

Die anerkannten Organisationen vereinbaren, sofern angemessen, die technischen und verfahrensbezogenen Bedingungen, zu denen sie auf der Grundlage gleichwertiger Normen die Klassenzeugnisse für Material, Ausrüstung und Komponenten gegenseitig anerkennen, wobei sie sich an den anspruchsvollsten und strengsten Normen orientieren.“

Diese Art der Harmonisierung ist nicht zu verwechseln mit der EU-weiten Harmonisierung der rechtlichen Vorgaben für Schiffsausrüstung. In der Richtlinie über Schiffsausrüstung[5] ist die an Bord eines Schiffes angebrachte Ausrüstung geregelt, für die eine oder mehrere Beförderungsbestimmungen im Rahmen internationaler Übereinkommen (z. B. in Bezug auf die Verhütung der Meeresverschmutzung, Brandschutz, Navigation, Rettungsmittel) gelten. Die Mitgliedstaaten dürfen weder das Inverkehrbringen oder Anbringen von Schiffsausrüstung, die den Bestimmungen der Richtlinie entspricht, an Bord eines Schiffes unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats verbieten, noch die Ausstellung von diesbezüglichen Zeugnissen für die Schiffe unter ihrer Flagge verweigern. Die jeweilige Ausrüstung muss ein sichtbares Kennzeichen der Konformität mit der Richtlinie tragen, das so genannte „Steuerrad“. Die Union hat mit den Vereinigten Staaten von Amerika ein Abkommen über die gegenseitige Anerkennung[6] geschlossen, um den Handel zu erleichtern und zu vermeiden, dass mit dem Steuerrad-Kennzeichen versehene Ausrüstung mehrfach zertifiziert werden muss.

[5] Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung in der geänderten Fassung (ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 25).
[6] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:JOL_2004_150_R_0042_01&from=DE

Allerdings fällt ein breites Spektrum von Schiffsausrüstungen (z. B. Ausrüstung, die nicht in die internationalen Übereinkommen einbezogen ist) nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie über Schiffsausrüstung, sondern unterliegt den Zertifizierungsanforderungen der Klassifikationsgesellschaften. Diese Ausrüstungen sind Gegenstand von Artikel 10 Absatz 1 der vorstehend genannten Verordnung.

II. Derzeitiger Stand

In der Verordnung ist nicht genau festgelegt, wie die gegenseitige Anerkennung umzusetzen ist. Ebenso wenig sind Fristen festgesetzt. Die Verordnung gewährt somit den anerkannten Organisationen der EU Flexibilität bei der Zusammenarbeit untereinander sowie mit anderen Beteiligten, beispielsweise dem Verband der Schiffsausrüster (Ships & Maritime Equipment Association, SEA Europe), und der Entscheidung über die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung der Verordnung.

Was die erste Voraussetzung (Harmonisierung) betrifft, so haben die anerkannten Organisationen der EU einen systematischen Ansatz verfolgt, indem die technischen und verfahrensmäßigen Voraussetzungen für die Zertifizierung der Erzeugnisse, die für das System der gegenseitigen Anerkennung in Betracht kommen, harmonisiert wurden. Dabei haben sich die Organisationen nach ihren eigenen Angaben an den anspruchsvollsten und strengsten Normen orientiert. Im Hinblick auf den Prozess der Harmonisierung der Vorschriften und Verfahren hat eine Überprüfung des gegenwärtigen Stands der Umsetzung ergeben, dass deren Umfang bislang noch recht eingeschränkt ist. Im Rahmen des „Systems der gegenseitigen Anerkennung“ wurden zwar bereits einige gegenseitig anerkannte Zeugnisse erteilt, doch befinden sich weiterhin die jeweiligen Zeugnisse der einzelnen anerkannten Organisation für diese Erzeugnisse auf dem Markt. Mit anderen Worten: die Zeugnisse der einzelnen anerkannten Organisation wurden nicht vom Markt genommen. Die vorstehenden Ausführungen machen deutlich, dass mehr Zeit benötigt wird, um das neue gegenseitig anerkannte Zeugnis in der Praxis zu erproben, das möglicherweise gängige Praxis werden und schließlich die individuell ausgestellten Zeugnisse ersetzen wird.

Im Hinblick auf die zweite Voraussetzung (gegenseitige Anerkennung) haben die anerkannten Organisationen der EU folgende Szenarien in Betracht gezogen:

1. die Normen werden unmittelbar gegenseitig als gleichwertig anerkannt und die ausgestellten Zeugnisse werden automatisch anerkannt;

2. die Vorschriften, die nach Bewertung aller Vorschriften für die Klassifizierung der betreffenden Erzeugnisse (Material/Ausrüstung/Komponenten) durch alle anerkannten Organisationen der EU als die anspruchsvollsten und strengsten gelten, werden ausgewählt und unmittelbar akzeptiert;

3. neue gemeinsame technische Anforderungen werden entwickelt, auf deren Grundlage in geeigneten Fällen ein zusätzliches Zeugnis erteilt wird, das sie gegenseitig anerkennen. Von den anerkannten Organisationen der EU erteilte individuelle Zeugnisse bestehen weiterhin parallel zu dem vorgeschlagenen (gegenseitig anerkannten) Zeugnis.

Die Organisationen haben beschlossen, zur Umsetzung der Verpflichtungen nach Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung den dritten Ansatz zu verfolgen.

Ein Risikobewertungsmechanismus wurde geschaffen, um die Sicherheitskritikalität der Erzeugnisse anhand einer Skala von 1-6 (siehe nachstehend Abbildung 1) bewerten zu können.

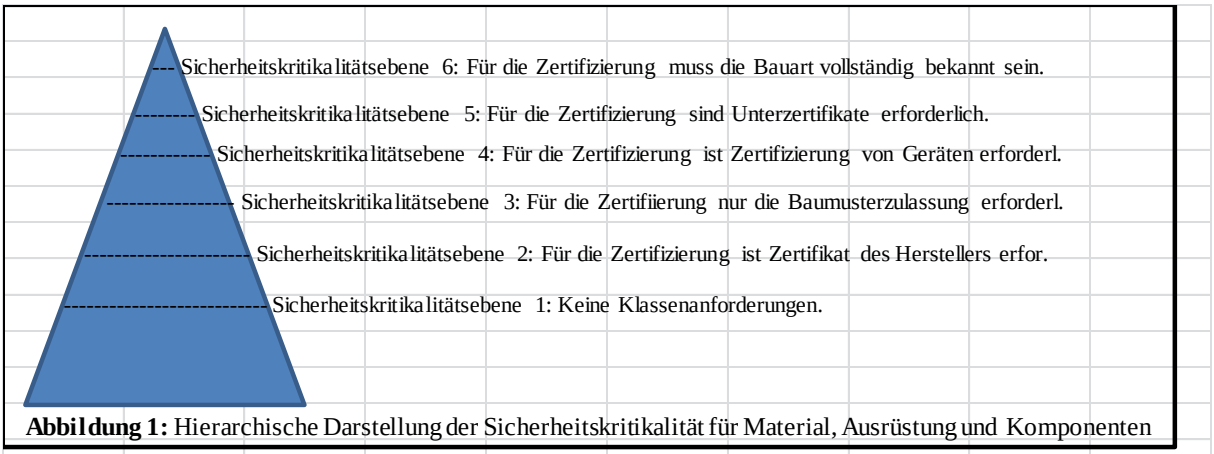


Abbildung 1: Hierarchische Darstellung der Sicherheitskritikalität für Material, Ausrüstung und Komponenten

Die Skala zur Einstufung der Sicherheitskritikalität hat die Form einer hierarchischen Pyramide[7]. Für die Zertifizierung auf der höchsten Ebene dieser Pyramide (6) muss die Bauart vollständig bekannt sein. Für die Zertifizierung auf der nächstunteren Ebene 5 sind Unterzertifikate erforderlich. Für Ebene 4 ist die Zertifizierung von Geräten erforderlich, für Ebene 3 nur die Baumusterzulassung. Für die unteren Ebenen (1 und 2) gibt es keine Klassenanforderungen oder es wird nur ein Zertifikat des Herstellers benötigt. Die anerkannten Organisationen der EU haben sich auf eine Reihe technischer Anforderungen für eine begrenzte Zahl von Erzeugnissen verständigt (derzeit 34, ab dem 1. Juli 2015 sollen es 44 sein), die für eine Zertifizierung in Form der „Baumusterzulassung“ in Betracht kommen, was Ebene 3 der vorstehend genannten Sicherheitskritikalitätsskala entspricht. Diese besondere Art der Zertifizierung ist bekannt als „System der gegenseitigen Anerkennung“.

Die technischen Anforderungen[8] an die entsprechenden Zeugnisse werden von den anerkannten Organisationen der EU vereinbart und in Stufen („Tiers“) veröffentlicht. Die fortschreitende Entwicklung dieser Stufen wurde aufgrund der in den letzten Jahren gesammelten Erfahrungen beschleunigt und ist (vom ursprünglichen Konzept bis zur endgültigen Fassung) der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

Nummer der Stufe	Ursprüngliches Konzept	Veröffentlichung
#1	29.6.2010	1.1.2013
#2	6.9.2011	1.7.2013
#3	24.9.2013	1.7.2014
#4	23.4.2014	Voraussichtlich am 1.7.2015
#5	21.4.2015	Arbeiten noch nicht abgeschlossen

[7] Siehe Seite 12 (The EU ROs' approach to meeting Article 10) in: http://www.euromr.org/SiteAssets/Document%20Archive/EU_report_1212_L02.pdf
[8] Vereinbarte Technische Anforderungen für die gegenseitige Anerkennung: http://www.euromr.org/technical-requirements

Die erste Stufe umfasste die technischen Anforderungen für 11 Erzeugnisse (Sicherheitskritikalitätsebene 3) und trat Anfang 2013 in Kraft; darauf folgten eine zweite Stufe (11 Erzeugnisse, Juli 2013) und eine dritte Stufe (12 Erzeugnisse, Juli 2014), alle für dieselbe Sicherheitskritikalitätsebene (3). Eine vierte Stufe der technischen Anforderungen für 10 Erzeugnisse, wiederum der Sicherheitskritikalitätsebene 3, tritt am 1. Juli 2015 in Kraft. Die Vorbereitungen für die fünfte Stufe haben begonnen, wobei die Industrie an der Auswahl der technischen Anforderungen für Erzeugnisse der Stufe 5 beteiligt ist. Dabei wird eine konsolidierte Liste von Erzeugnissen (Sicherheitskritikalitätsebene 3) zugrunde gelegt, die ihnen von der EU Recognised Organisations Mutual Recognition Group vorgelegt wurde. Alle Stufen des Systems der gegenseitigen Anerkennung beziehen sich auf Erzeugnisse der Kategorie „Baumusterzulassung“, die nachweislich wenig sicherheitskritisch sind; somit können praktische Erfahrungen mit dem neuen System gesammelt und gleichzeitig das Sicherheitsrisiko begrenzt werden. Mit der Annahme der vierten Stufe werden die 44 technischen Anforderungen für Erzeugnisse, die für dieses System in Betracht kommen, rund 50 % der nach den Klassifizierungsvorschriften der anerkannten Organisationen der EU insgesamt erforderlichen Zertifizierungen abdecken, für die Baumusterzulassungen vorliegen müssen. Je höher die Sicherheitskritikalität, desto komplexer müssen die Prozesse nach Ansicht der Organisationen werden; die derzeit verfügbare Liste von Erzeugnissen geht jedoch offenbar nicht weit genug, um einen Zusatznutzen für die Industrie zu haben, weil sie den Herstellern zufolge nur für ein kleines Marktsegment gilt.

Statt den Schwerpunkt auf die Harmonisierung der technischen Anforderungen zu legen, hätten die Organisationen sich für die einfache gegenseitige Anerkennung ihrer Zeugnisse entscheiden können, zumindest in Bezug auf die Erzeugnisse der Sicherheitskritikalitätsebene 3. Dadurch hätten möglicherweise raschere Fortschritte erzielt werden können, die den Erwartungen der Hersteller von Schiffsausrüstungen besser gerecht würden.

III. Aktuelle Themen

Einhaltung von Sicherheitsvorschriften

Das System der gegenseitigen Anerkennung ist offenbar mit den in Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung hervorgehobenen Sicherheitserwägungen konform. Alle wichtigen Interessenträger sind sich darin einig, dass die Sicherheit von entscheidender Bedeutung ist.

Die strengsten Vorschriften gelten für die Ausarbeitung und Umsetzung der technischen Anforderungen für das gegenseitig anerkannte Zeugnis und alle anerkannten Organisationen der EU wenden bei der Erteilung der neuen gegenseitig anerkannten Zeugnisse dieselben Vorschriften an. Darüber hinaus muss jedes neue gegenseitig anerkannte Zeugnis weltweit genau denselben Status haben. Für den Fall, dass ein gegenseitig anerkanntes Zeugnis von einer anerkannten Organisation der EU nicht anerkannt wird, hat die Gruppe anerkannter Organisationen der EU ein internes Berichterstattungsverfahren geschaffen, um gemäß Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 3 festzustellen, aus welchen Gründen das Zeugnis nicht anerkannt wurde, und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

Einbeziehung von Interessenträgern

Hervorzuheben ist, dass die Schiffsausrüstungsindustrie am Prozess der gegenseitigen Anerkennung von Zeugnissen nur in begrenztem Umfang beteiligt ist.

Große Erstausrüster (Original Equipment Manufacturers, OEM) sind aufgrund ihrer eigenen Interessen und der Tatsache, dass sie durch die internationale Zusammenarbeit, z. B. im Rahmen der internationalen Normungstätigkeit für elektrische oder mechanische Erzeugnisse und Ausrüstungen, bereits über Kenntnisse in Bezug auf ähnliche Zertifizierungsverfahren verfügen, stärker in den Prozess der gegenseitigen Anerkennung involviert. Kleinere OEM sind jedoch aufgrund ihrer charakteristischen Merkmale (z. B. geringere Größe, Einschränkungen hinsichtlich der administrativen und finanziellen Ressourcen) weniger gut informiert oder involviert. Diese Hersteller von Schiffsausrüstungen würden mehr Informationen über das System der gegenseitigen Anerkennung der Zeugnisse begrüßen. Folglich würde diese besondere Gruppe von Interessenträgern am meisten von der Verordnung profitieren, da mehrere Zeugnisse für diese Hersteller seltener erschwinglich sind.

Einige Interessenträger vertreten die Auffassung, dass keine oder nur wenige Informationen verfügbar sind[9]. Dies ist darauf zurückzuführen, dass das System der gegenseitigen Anerkennung erst vor relativ kurzer Zeit gestartet und am Markt vorgestellt wurde (alle bestehenden gegenseitig anerkannten Zeugnisse wurden in den vergangenen 18 Monaten erteilt).

Alle anerkannten Organisationen der EU haben interne Verfahren für die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen festgelegt, um das Bewusstsein ihrer Organisationen hierfür zu stärken. Sie wurden in Abhängigkeit von der weltweiten Tätigkeit jeder Organisation sowohl in der EU als auch weltweit angewandt (d. h. in den Zentralen der anerkannten Organisationen der EU und in deren Büros weltweit). Zum Zeitpunkt der Ausarbeitung dieses Berichts waren insgesamt 14 gegenseitig anerkannte Zeugnisse veröffentlicht[10]. Zu beachten ist, dass diese Zeugnisse nicht nur von Herstellern mit Sitz in EU-Ländern, sondern auch von Herstellern mit Sitz in den USA, in Taiwan und Südkorea erworben wurden. Dies unterstreicht zusätzlich die globale Natur des Wirtschaftszweigs und die Bedeutung einer möglichst breiten Akzeptanz der erteilten gegenseitig anerkannten Zeugnisse.

Fragen im Zusammenhang mit Kosten und Verwaltungsaufwand

Außerdem sind die **Kosten** des Erwerbs eines gegenseitig anerkannten Zeugnisses derzeit nicht transparent genug.

Es ist schwierig, einen vollständigen Überblick über die Gesamtkosten zu gewinnen, da die Kosten für ein neues gegenseitig anerkanntes Zeugnis sich danach unterscheiden, für welchen Gegenstand es erteilt wird. So können bei einfachen serienmäßig hergestellten Gegenständen (z. B. Ventile, elektrische Komponenten usw.) die Kosten des neuen Zeugnisses für das gleiche Erzeugnis von ungefähr demselben bis zum doppelten Preis der individuellen Baumusterzulassungsbescheinigungen der anerkannten Organisationen reichen, die früher erforderlich waren. Bei einer anderen Kategorie spezifischer Erzeugnisse (z. B. nicht serienmäßig hergestellte Einzelstücke) könnten die Kosten des neuen Zeugnisses jedoch deutlich höher sein als die Kosten der von einer anerkannten Organisation erteilten individuellen Baumusterzulassungsbescheinigung. Die Gebühren für die Verlängerung sind dagegen offenbar mit den für Baumusterzulassungsbescheinigungen geltenden vergleichbar.

[9] http://www.easy-content.be/Documents/Open.aspx?guid={0CF8BB9B-3D56-4E4F-ABCF-B3F8991A6A81}
http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm

[10] Siehe Anlage V der unabhängigen Studie, auf die in Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 verwiesen wird: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm

Die Verlängerung des gegenseitig anerkannten Zeugnisses nach fünf Jahren ist gängige Praxis der anerkannten Organisationen der EU und gilt nicht nur für Zeugnisse, die nach dem System der gegenseitigen Anerkennung erteilt wurden, sondern auch für die von einer anerkannten Organisationen erteilten individuellen Baumusterzulassungsbescheinigungen (siehe hierzu auch MSC.1/Rundschreiben 1221 der IMO[11]). Die Tatsache, dass für einige der neuen gegenseitig anerkannten Zeugnisse die Überwachung der Prüfverfahren erforderlich ist und gleichzeitig strengere Normen zu erfüllen sind, hat potenziell zu einem Anstieg der Kosten in bestimmten Fällen geführt.

Die vorläufigen Daten aus der unabhängigen Studie zeigen, dass der **Zeitaufwand** für den Erwerb eines gegenseitig anerkannten Zeugnisses je nach dem betreffenden Erzeugnis und der Komplexität des gesamten Verfahrens (d. h. des administrativen Aufwands) sehr unterschiedlich ausfällt (zwischen sechs Monaten und zwei Jahren). Solche Schwankungen sind zum Teil auch darauf zurückzuführen, dass bislang nur eine begrenzte Anzahl gegenseitig anerkannter Zeugnisse erteilt wurde, so dass es schwierig ist, allgemeine Schlussfolgerungen zu Aspekten in Zusammenhang mit dem erforderlichen Zeitaufwand zu ziehen. Es wurde berichtet[12], dass für ein bestimmtes Erzeugnis das gegenseitig anerkannte Zeugnis und die individuellen Baumusterzulassungsbescheinigungen der anerkannten Organisation der EU gleichzeitig erteilt wurden. Zu beachten ist jedoch, dass in dem Maße, in dem mehr gegenseitig anerkannte Zeugnisse ausgestellt werden und der gesamte Prozess stärker standardisiert wird, die erforderliche Zeit für den Erwerb eines neuen gegenseitig anerkannten Zeugnisses möglicherweise erheblich verringert wird.

IV. Ausblick

Mechanismus für die Bewertung der Sicherheitskritikalität

Was die Zahl der Erzeugnisse betrifft, die für das gegenseitig anerkannte Zeugnis in Betracht kommen, so wurden bislang nur Fortschritte im Hinblick auf die Sicherheitskritikalitätsebene 3 erzielt. Die anerkannten Organisationen der EU haben versucht, die Schiffsausrüstungsbranche in den Prozess miteinzubeziehen, wie auch eine lange Liste[13] von Sitzungen und Initiativen seit 2009 zeigt. Aktuell ist es wichtig, den Bedenken hinsichtlich sicherheitsbezogener Folgen Rechnung zu tragen. Dies kann erreicht werden, indem derselbe risikobasierte Ansatz wie bei den anerkannten Organisationen der EU verfolgt wird, einschließlich der Anwendung der strengsten technischen Anforderungen für sämtliche in die Sicherheitskritikalitätsebene 3 eingeordnete Erzeugnisse[14], die sowohl in den bestehenden Stufen (1, 2 und 3) als auch in den nächsten beiden Stufen (4 und 5) von Erzeugnissen aufgeführt sind (deren Veröffentlichung für den 1.7.2015 bzw. Sommer 2016 geplant ist), und indem an der Überwachung der Prüfverfahren festgehalten wird, wenn dies für den Erwerb eines gegenseitig anerkannten Zeugnisses erforderlich ist. Auf diese Weise kann das Konzept der gegenseitigen Anerkennung im Laufe der Zeit an Dynamik gewinnen und Sicherheitsbedenken weiterhin ausräumen.

In die Entwicklung eines fortgeschritteneren und umfassenden Risikomodells für die Auswahl von Erzeugnissen, die in die nächste Sicherheitskritikalitätsebene (4) gehören, müssten

[11] http://www.iho.int/mtg_docs/industry/ECDIS_workshop_12/MSC_Circ1221.pdf
[12] http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm
[13] Siehe Anlage I zur unabhängigen Studie, auf die in Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 verwiesen wird: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm
[14] Siehe Anlage II zur unabhängigen Studie, auf die in Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 verwiesen wird: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm

zahlreiche Organisationen der Interessenträger einbezogen werden, darunter auch Versicherer. Die anerkannten Organisationen der EU planen die Durchführung einer sechsmonatigen Pilotstudie um sicherzustellen, dass die Sicherheit auf der höheren Kritikalitätsebene (4) aufrechterhalten wird.

Einbeziehung der Endnutzer

Interessenträger aus der Industrie in der EU spielen offenbar eine aktivere Rolle in Bezug auf die Teilnahme am Konsultationsprozess der anerkannten Organisationen der EU, während die globale Industrie möglicherweise in Zukunft stärker involviert sein könnte. Darauf deutet die Tatsache hin, dass von sieben Herstellern, die das neue gegenseitig anerkannte Zeugnis bereits für bestimmte Erzeugnisse nutzen, drei ihren Sitz außerhalb der EU haben (d. h. in den USA, in Taiwan und in Südkorea). Dadurch könnte die weltweite Akzeptanz der gegenseitig anerkannten Zeugnisse erhöht werden. Auch die zusätzliche Einbindung kleiner Erstausrüster würde gefördert, da sie die Gruppe bilden, die weniger häufig über Verbände, Informations-Workshops u. Ä. in das derzeitige System der gegenseitigen Anerkennung beteiligt ist. Hier könnte durch die gegenseitig anerkannten Zeugnisse der Marktzugang für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) verbessert werden. In der Praxis wird dies jedoch aufgrund der derzeitigen Unklarheit in Bezug auf die freiwillige Akzeptanz der gegenseitig anerkannten Zeugnisse durch die Verwaltungen in aller Welt vielleicht nur für in der EU ansässige KMU machbar sein, die Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats ausrüsten. Die weltweite freiwillige Anerkennung sollte zwar weiter gefördert werden, doch sollten sowohl die Zeit bis zur Marktreife als auch die Verwaltungskosten reduziert werden, damit diese Unternehmen ein breiteres Publikum ansprechen können.

Weitere Überlegungen

Derzeit ist unklar, ob es den anerkannten Organisationen der EU gelingen wird, **in naher Zukunft für komplexere Erzeugnisse Anforderungen für die gegenseitig anerkannten Zeugnisse** auszuarbeiten. Die Ausrüstungshersteller sind bestrebt, eine Liste neuer Erzeugnisse mit höherer Sicherheitskritikalität vorzuschlagen. Zu diesem Zweck haben SEA Europe und die anerkannten Organisationen der EU weitere Maßnahmen vorgeschlagen, darunter geplante Treffen der wichtigsten internationalen Akteure der Branche, um diese Fragen zu erörtern und Rückmeldungen und Empfehlungen für die Einbeziehung weiterer Erzeugnisse in das System zu erhalten.

Im Hinblick auf die derzeit bestehenden Erzeugnisse lagen der unabhängigen Studie zufolge einem wesentlichen Teil der Interessenträger (z. B. Hersteller, Schiffseigner, Schiffsbauer, Versicherer, Reparaturwerften) weder Informationen über die Verwendung und Akzeptanz der gegenseitig anerkannten Zeugnisse vor noch wussten sie, ob die gegenseitig anerkannten Zeugnisse derzeit von allen anerkannten Organisationen der EU akzeptiert werden.

Angedacht werden könnten daher **Informationsveranstaltungen** (z. B. Workshops, Seminare) in Verbindung mit einer stärkeren Verbreitung der verfügbaren Informationen über die technischen Anforderungen an die für das System der gegenseitigen Anerkennung in Betracht kommenden Erzeugnisse unter einer größeren Zahl von Interessenträgern aus unterschiedlichen Branchen, um das System der gegenseitigen Anerkennung einem breiteren Publikum bekannt zu machen. In dieser Hinsicht haben sich zwei von SEA Europe und den anerkannten Organisationen der EU organisierte Workshops bislang als wirksame Praxis erwiesen, die fortgesetzt werden sollte.

Auch kann die weitere Sensibilisierung und somit die zusätzliche Beteiligung einer größeren Gruppe interessierter Akteure erreicht werden, wenn entsprechend Zeit für die Bearbeitung von Empfehlungen und den Eingang von Rückmeldungen zum System über die verfügbaren Kommunikationskanäle[15] eingeplant wird. Erzeugnisse/Geräte, für die die anerkannten Organisationen der EU bereits eine gemeinsame Regelung vereinbart haben, könnten ein guter Ausgangspunkt für die Ausweitung des Systems auf die nächste Sicherheitskritikalitätsebene (4) sein. Durch die Unterrichtung von Schiffseignern, Schiffsbauern und örtlichen Besichtigern über das System der gegenseitigen Anerkennung könnte dessen Akzeptanz noch weiter verstärkt werden. Eine weitere Maßnahme zur Förderung des Systems der gegenseitigen Anerkennung wäre die gesteigerte Transparenz hinsichtlich der Kosten gegenseitig anerkannter Zeugnisse.

V. Schlussfolgerungen

Das von den anerkannten Organisationen der EU entwickelte System der gegenseitigen Anerkennung ist mit den EU-Rechtsvorschriften konform, obwohl die Hersteller kritisieren, dass das Antragsverfahren für gegenseitig anerkannte Zeugnisse noch nicht vollständig vereinheitlicht sei. Die bisherigen – nur sehr begrenzten – Erfahrungen zeigen, dass Zulieferer weiterhin individuelle Zeugnisse und zusätzlich das gegenseitig anerkannte Zeugnis beantragen. Ist für Letzteres die Überwachung der Prüfverfahren erforderlich, so werden die Kosten häufig als enorm hoch angesehen (vor allem für KMU). Außerhalb der unmittelbar betroffenen Interessengruppen herrscht zwar ein allgemeiner Mangel an Informationen, doch könnte durch zusätzliche Veranstaltungen zur Informationsverbreitung das System der gegenseitigen Anerkennung besser bekannt gemacht und die Teilnahme daran erhöht werden. Die freiwillige internationale Akzeptanz ist das größte noch zu überwindende Hindernis. Durch den Dialog zwischen Vertretern der Industrie sowie zwischen den zuständigen Behörden kann das Verständnis des Systems der gegenseitigen Anerkennung und seine Akzeptanz außerhalb der EU möglicherweise erhöht werden. Durch die Anwendung des risikobasierten Ansatzes bei der Auswahl der in allen Stufen der technischen Anforderungen für Erzeugnisse der Sicherheitskritikalitätsebene 3 aufgeführten Ausrüstungsgegenstände sowie die Einhaltung der strengsten Vorschriften wird durch das System der gegenseitigen Anerkennung die Sicherheit in vollem Umfang gefördert. Es besteht allerdings noch Spielraum für eine Ausweitung des Systems der gegenseitigen Anerkennung auf ein größeres Spektrum von Schiffsausrüstungen (z. B. komplexere Erzeugnisse oder Materialien), die in verschiedene Sicherheitskritikalitätsebenen eingeordnet sind.

Insgesamt lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt Folgendes feststellen:

- Das von den anerkannten Organisationen der EU entwickelte System der gegenseitigen Anerkennung ist mit den EU-Rechtsvorschriften konform, wenngleich sein Anwendungsbereich noch begrenzt ist und weiter ausgebaut werden sollte.

- Derzeit bestehen die gegenseitig anerkannten Zeugnisse parallel zu individuellen Baumusterzulassungsbescheinigungen für dieselben Erzeugnisse. Die anerkannten Organisationen sollten die Vereinfachung der Verfahren für die gegenseitig anerkannten Zeugnisse in Betracht ziehen, wo dies angebracht ist, damit deren

[15] Änderungen von oder Klarstellungen zu technischen Anforderungen und die zugehörigen Unterlagen können beantragt werden unter: http://www.euromr.org/technical-requirements

Kosten wettbewerbsfähiger werden und die individuellen Bescheinigungen bzw. Zeugnisse schrittweise auslaufen können.