

12.11.90

## **Unterrichtung**

durch das Europäische Parlament

**Legislative EntschlieÙung mit der Stellungnahme des Europäischen Parlaments zu dem Vorschlag der Kommission an den Rat für eine Verordnung zur Einrichtung eines Gemeinschafts-Schiffsregisters und zum Führen der Gemeinschaftsflagge durch Seeschiffe**

**Legislative EntschlieÙung mit der Stellungnahme des Europäischen Parlaments zu dem Vorschlag der Kommission an den Rat für eine Verordnung über eine gemeinsame Bestimmung des Begriffs "Gemeinschaftsreeder"**

**Legislative EntschlieÙung mit der Stellungnahme des Europäischen Parlaments zu dem Vorschlag der Kommission an den Rat für eine Verordnung zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt in den Mitgliedstaaten**

---

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments - 30373 - vom 8. November 1990. Das Europäische Parlament hat die EntschlieÙung in der Sitzung am 26. Oktober 1990 angenommen.

Stellungnahme des Bundesrates : Drucksache 483/89 (Beschluf)

LEGISLATIVE ENTSCHEIDUNG

mit der Stellungnahme des Europäischen Parlaments  
zu dem Vorschlag der Kommission an den Rat für eine Verordnung  
zur Einrichtung eines Gemeinschafts-Schiffsregisters  
und zum Führen der Gemeinschaftsflagge durch Seeschiffe

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an den Rat (KOM(89) 266)<sup>1</sup>,
  - vom Rat gemäß Artikel 84 Absatz 2 des EWG-Vertrags konsultiert (C3-126/90),
  - in der Auffassung, daß die vorgeschlagene Rechtsgrundlage angemessen ist,
  - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahme des Ausschusses für soziale Angelegenheiten, Beschäftigung und Arbeitsumwelt (A3-199/90),
  - in Kenntnis des zweiten Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A3-259/90),
1. billigt den Vorschlag der Kommission vorbehaltlich der von ihm vorgenommenen Änderungen entsprechend dem diesbezüglichen Abstimmungsergebnis;
  2. fordert den Rat auf, es zu unterrichten, falls er beabsichtigt, von dem vom Parlament gebilligten Text abzuweichen;
  3. beantragt die Einleitung des Konzertierungsverfahrens, falls der Rat beabsichtigt, von dem vom Parlament gebilligten Text abzuweichen;
  4. fordert den Rat auf, es erneut zu konsultieren, falls er beabsichtigt, den Vorschlag der Kommission entscheidend zu ändern;
  5. beauftragt seinen Präsidenten, diese Stellungnahme dem Rat und der Kommission sowie zur Information den für den Seeverkehr zuständigen Parlamentsausschüssen der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

---

Enrico VINCI  
Generalsekretär

David MARTIN  
Vizepräsident

---

<sup>1</sup> ABl. Nr. C 263 vom 16.10.1989, S. 11.

\* Seeschifffahrt

Vorschlag für eine Verordnung I KOM(89) 266 endg.

Vorschlag für eine Verordnung des Rates  
zur Einrichtung eines Gemeinschafts-Schiffsregisters  
und zum Führen der Gemeinschaftsflagge durch Seeschiffe

mit den folgenden Änderungen gebilligt:

\_\_\_\_\_ Vorschlag der Kommission<sup>1</sup> \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ Änderungen des Parlaments \_\_\_\_\_

(Änderung Nr. 1)  
Erwägung 2

Voraussetzungen für eine qualitativ hochwertige und wirklich wettbewerbsfähige Flotte sind eine entsprechende Infrastruktur innerhalb der Gemeinschaft einschließlich einer Reserve an Seeleuten, die Angehörige der Mitgliedstaaten sind, und ein wettbewerbsfähiges Kostenniveau.

Voraussetzungen für eine qualitativ hochwertige, wettbewerbsfähige Flotte sind eine entsprechende Infrastruktur innerhalb der Gemeinschaft einschließlich einer ausreichenden Anzahl von Seeleuten, die Angehörige der Mitgliedstaaten sind, und ein wettbewerbsfähiges Kostenniveau.

(Änderung Nr. 2)  
Erwägung 2a (neu)

Die Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaftsflotte kann mit wirtschaftlichen Maßnahmen, die den für den Bereich der Handelsschifffahrt in anderen Ländern ergriffenen entsprechen, verbessert werden, und einzig die angemessene Verbindung solcher Maßnahmen kann zur Annäherung der Betriebsbedingungen der Gemeinschaftsschiffe an die unter anderen Flaggen fahrenden Schiffe führen.

<sup>1</sup> Vollständiger Text siehe  
ABl. Nr. C 263 vom 16.10.1989, S. 11.

(Änderung Nr. 3)  
Erwägung 3

Die unter der Flagge von Mitgliedstaaten fahrende Flotte ist im Laufe der Jahre beträchtlich geschrumpft; durch die Übertragung von Schiffen in Drittlandregister sind Arbeitsplätze für Angehörige der Mitgliedstaaten in großer Zahl verlorengegangen.

Die unter der Flagge von Mitgliedstaaten fahrende Flotte ist im Laufe der Jahre beträchtlich geschrumpft; durch die Übertragung von Schiffen in Drittlandregister sind Arbeitsplätze für Angehörige der Mitgliedstaaten in großer Zahl verlorengegangen. Die Einnahmen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft aus den unsichtbaren Transaktionen gingen zurück, der relative Vorteil des Seeverkehrs der Gemeinschaft wurde abgebaut, und das strategische Potential der Gemeinschaft nahm ab.

(Änderung Nr. 4)  
Erwägung 4

Die Bemühungen, das Problem durch nationale Maßnahmen, unter anderem die Einrichtung nationaler Zweitregister, zu lösen, die mit günstigeren Bedingungen verbunden sind, schwächen die Wirkung der getroffenen Maßnahmen und können zu Wettbewerbsverzerrungen führen.

Die Bemühungen, das Problem durch nationale Maßnahmen, unter anderem die Einrichtung nationaler Zweitregister, zu lösen, die mit günstigeren Bedingungen verbunden sind, wirken sich negativ aus und können zu Wettbewerbsverzerrungen und in sozialer Hinsicht zu untragbaren Situationen führen.

(Änderung Nr. 5)  
Erwägung 4a (neu)

Die erste Phase der gemeinschaftlichen Handelsschiffahrtspolitik ist von entscheidender Bedeutung und muß energisch und vollständig durchgeführt werden.

(Änderung Nr. 6)  
Erwägung 4b (neu)

Die Bemühungen, das Problem durch nationale Maßnahmen, entweder durch die Einrichtung nationaler Zweitregister, die mit günstigeren Bedingungen verbunden sind, oder durch die Gewährung von Betriebsbeihilfen oder Beihilfen für die Unterstützung benachbarter Branchen zu lösen, können zu einer Verzerrung führen.

(Änderung Nr. 7)  
Erwägung 4c (neu)

Es gilt, zu einer wirklichen Durchführung der die Handelsschifffahrt betreffenden Bestimmungen des Lomé-Abkommens, die den freien Seeverkehr zwischen der Gemeinschaft und den AKP-Ländern sowie den Beitritt zum UN-Verhaltenskodex für Linien-schiffahrtskonferenzen fordern, und der entsprechenden Entschlüssen in diesem Bereich zu gelangen.

(Änderung Nr. 8)  
Erwägung 5

Es liegt im Interesse der Gemeinschaft, eine Flotte aufzubauen, deren Schiffe in Registern der Mitgliedstaaten eingetragen sind, eindeutig den Gemeinschaftsbedürfnissen dienen, den Normen der Seeverkehrsübereinkommen entsprechen und zu deren Besatzungen eine bestimmte Mindestzahl ausgebildeter Seeleute aus den Mitgliedstaaten gehört.

Es liegt im Interesse der Gemeinschaft, eine Flotte aufzubauen, deren Schiffe in Registern der Mitgliedstaaten eingetragen sind, die als erkennbare Gemeinschaftsschiffe den Normen der internationalen Seeverkehrsübereinkommen entsprechen, sowie in höchstmöglichem Maße die Beschäftigung von Seeleuten aus der Gemeinschaft zu garantieren.

(Änderung Nr. 9)  
Erwägung 5a (neu)

Es müssen finanzielle Maßnahmen zur Umschulung und sozialen Absicherung von überschüssigen Arbeitskräften in diesem Sektor, die Angehörige der Mitgliedstaaten sind, eingeleitet werden.

(Änderung Nr. 10)  
Erwägung 6

Dieses Ziel kann nicht ohne eine Senkung des Kostenniveaus erreicht werden.

Dieses Ziel kann nicht ohne eine Senkung des Kostenniveaus erreicht werden, doch machen die Kosten für die Besatzung keinen bedeutenden Teil der Gesamtkosten aus.

(Änderung Nr. 11)  
Erwägung 6a (neu)

Die Freiheit der Schifffahrt sollte Einschränkungen unterliegen, die in gebührendem Umfang das Interesse der öffentlichen Hand und Sicherheitsvorschriften berücksichtigen.

(Änderung Nr. 12)  
Erwägung 6b (neu)

Eine Senkung der Finanz- und Hafenkosten sowie der kommerziellen Kosten sollte am zweckmäßigsten auf Gemeinschaftsebene erörtert werden.

(Änderung Nr. 14)  
Erwägung 8

Mit der Einrichtung eines Gemeinschafts-Schiffsregisters sollen ein Instrument zur Zusammenfassung einzelstaatlicher Anstrengungen, ein Bestand an Seeleuten aus der Gemeinschaft und ein Markenzeichen, das den Verladern eine qualitativ hochwertige Leistung verbürgt, geschaffen werden.

Mit der Einrichtung eines Gemeinschafts-Schiffsregisters sollen ein Instrument zur Zusammenfassung einzelstaatlicher Anstrengungen und ein Markenzeichen, das den Verladern eine qualitativ hochwertige Leistung verbürgt, geschaffen werden.

(Änderung Nr. 15)  
Erwägung 8a (neu)

Mit der Registrierung eines Schiffes im Gemeinschaftsregister müssen fiskalische und finanzielle Vorteile verbunden werden. Damit wird den Reedern in Ergänzung der verschiedenen nationalen Maßnahmen die Möglichkeit geboten, für das einheitliche Gemeinschaftsrecht zu optieren, wodurch für bestimmte Schiffe die Kostennachteile ausgeglichen werden können, die daraus entstehen, daß diese Schiffe nicht unter den günstigen Bedingungen des offenen Registers eines Drittstaates betrieben werden. Hiermit wird zugleich die Beschäftigung von Seeleuten aus der Gemeinschaft gefördert.

(Änderung Nr. 16)

Erwägung 9

Das Gemeinschafts-Schiffsregister soll das nationale Register ergänzen.

Das Gemeinschafts-Schiffsregister soll das nationale Register ergänzen, und es muß alles getan werden, um die Tendenz zur Einrichtung von Zweitregistern zu stoppen.

(Änderung Nr. 17)

Erwägung 10

Das Recht, Schiffe in das Gemeinschafts-Schiffsregister eintragen zu lassen, sollte natürlichen und juristischen Personen vorbehalten sein, die eine gewisse Bindung zur Gemeinschaft haben; unter bestimmten Bedingungen sollte dieses Recht jedoch auch Personen gewährt werden, die eine Bindung zu einem Drittland haben.

Das Recht, Schiffe in das Gemeinschafts-Schiffsregister eintragen zu lassen, sollte natürlichen und juristischen Personen vorbehalten sein, die eine echte Bindung zur Gemeinschaft haben; unter bestimmten Bedingungen und Vorbehalten sollte dieses Recht jedoch auch Personen gewährt werden, die eine echte Bindung zu Drittländern haben.

(Änderung Nr. 18)

Erwägung 11

Das in das Gemeinschaftsregister einzutragende Schiff sollte bestimmte Voraussetzungen erfüllen; insbesondere sollte es weiterhin in ein nationales Register eingetragen sein; die Entscheidungen über die Aufnahme in das nationale Register müssen im Einklang mit den Bestimmungen des EWG-Vertrags getroffen werden.

Das in das Gemeinschaftsregister einzutragende Schiff sollte bestimmte Voraussetzungen erfüllen; insbesondere sollte es weiterhin in ein nationales Register eingetragen sein.

(Änderung Nr. 19)

Erwägung 11a (neu)

Ein Gemeinschafts-Schiffsregister ist erst sinnvoll, wenn die Bedingungen für die Eintragung ausreichende Anreize enthalten, die den Reedern in der Gemeinschaft eine Eintragung von Schiffen in dieses Register vorteilhaft erscheinen lassen.

(Änderung Nr. 20)

Erwägung 12

Die Eintragung in das Gemeinschafts-Schiffsregister sollte davon abhängig sein, ob das einzutragende Schiff den Sicherheitsnormen der einschlägigen internationalen Übereinkommen entspricht.

Die Eintragung in das Gemeinschafts-Schiffsregister und der Verbleib darin sollten davon abhängig sein, ob das einzutragende Schiff den auf Gemeinschaftsebene festgelegten und in den einschlägigen internationalen Übereinkommen vorgesehenen Normen für Hygiene und Sicherheit des Schiffes sowie der Seeleute mit oder ohne berufliche Qualifikation entspricht.

(Änderung Nr. 21)

Erwägung 13

Die Zahl ausgebildeter Seeleute aus den Mitgliedstaaten an Bord von Schiffen, die in dieses Register eingetragen sind, sollte ausreichend hoch sein, damit sie auch den künftigen Erfordernissen der Gemeinschaftsflotte entspricht.

Die Zahl ausgebildeter Seeleute aus den Mitgliedstaaten an Bord von Schiffen, die in dieses Register eingetragen sind, sollte ausreichend hoch sein, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, daß es bei Passagierschiffen und Fähren aus Gründen der Passagiersicherheit und der Notwendigkeit der Sicherung der Arbeitsplätze für Seeleute aus den Mitgliedstaaten unbedingt erforderlich ist, daß deren Besatzungen ausschließlich aus Seeleuten der Mitgliedstaaten bestehen.

(Änderung Nr. 22)

Erwägung 14

Für die Beschäftigung von Seeleuten aus Drittländern auf Schiffen, die in dieses Register eingetragen sind, sollten Bedingungen gelten, die mit international vereinbarten Normen im Einklang stehen, es sei denn, daß mit den Berufsverbänden anderslautende Vereinbarungen getroffen worden sind.

Für die Beschäftigung von Seeleuten aus Drittländern auf Schiffen, die in dieses Register eingetragen sind, sollten Bedingungen gelten, die mit den repräsentativen Verbänden dieser Seeleute vereinbart werden; wenn keine solchen Vereinbarungen vorliegen, so sollten für sie Bedingungen gelten, die den auf internationaler Ebene getroffenen Vereinbarungen entsprechen.



(Änderung Nr. 23)  
Erwägung 14a (neu)

Um angesichts der großen Unterschiede, die zwischen den einschlägigen nationalen Gesetzgebungen bestehen, eine homogene Zusammensetzung der Besatzung nach Schiffskategorien und nach dem Grad der Automatisierung zu erzielen, muß die Zusammensetzung der Besatzung eines in EUROS eingetragenen Schiffes bei der Eintragung durch die Kommission unter Berücksichtigung der Grundsätze der Entschlußung A 481 (XII) der Internationalen Seeschifffahrtorganisation und des IAO-Übereinkommens Nr. 147 über Mindestnormen in der Handels-schifffahrt, die international anerkannt sind, festgelegt werden.

(Änderung Nr. 24)  
Erwägung 18

Die Eintragung in dieses Register sollte in dem Recht und der Pflicht zum Führen der europäischen Flagge zum Ausdruck kommen.

Die Eintragung in dieses Register sollte in dem Recht und der Pflicht zum Führen der europäischen Flagge, die dem gleichen Schutz wie die Flaggen der Mitgliedstaaten unterliegt, zum Ausdruck kommen.

(Änderung Nr. 25)  
Erwägung 18a (neu)

Die Eintragung in dieses Register sollte in dem Recht und der Pflicht zum Führen der europäischen Flagge, die dem gleichen Schutz wie die Flaggen von Drittländern unterliegt, zum Ausdruck kommen.

(Änderung Nr. 26)  
Erwägung 19

Die Kommission sollte ermächtigt werden, Durchführungsbestimmungen betreffend die Einrichtung des Registers und betreffend Eintragungs- und Lösungsverfahren zu erlassen.

Die Kommission sollte in Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung ermächtigt werden, Durchführungsbestimmungen betreffend die Einrichtung des Registers und betreffend Eintragungs- und Lösungsverfahren zu erlassen.

(Änderung Nr. 27)  
Erwägung 21a (neu)

Die Kommission soll dem Europäischen Parlament und dem Rat jährlich über die Zahl der im Gemeinschaftsregister registrierten Schiffe sowie die Anzahl der darauf beschäftigten Seeleute aus der Gemeinschaft berichten. Sie soll damit die Wirksamkeit dieser Verordnung bewerten. Gegebenenfalls soll die Kommission die erforderlichen Änderungen und Verbesserungen vorschlagen.

(Änderung Nr. 28)  
Erwägung 21b (neu)

Maßnahmen gegen die Umweltkatastrophen auf See, die teilweise auch durch den Schiffsverkehr verursacht werden, sind dringend erforderlich.

(Änderung Nr. 29)  
Artikel 1 - Ziel

Diese Verordnung regelt

- die Einrichtung eines Gemeinschafts-Schiffsregisters für seegehende Handelsschiffe;
- die Voraussetzungen der Eintragung in das Register;
- die mit einer solchen Eintragung verbundenen Erleichterungen;
- das Recht auf diesen Schiffen neben der nationalen Flagge die Europäische Flagge zu führen.

Diese Verordnung regelt

- die Einrichtung eines Gemeinschafts-Schiffsregisters für seegehende Handelsschiffe;
- die Voraussetzungen der Eintragung in das Register;
- die mit einer solchen Eintragung verbundenen Erleichterungen;
- das Führen der Europäischen Flagge neben der nationalen Flagge;
- die Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der sozialen Situation aller Seeleute (aus Gemeinschafts- und Drittländern) sowie zur Verbesserung der Umwelt- und Sicherheitsnormen.

(Änderung Nr. 30)

Artikel 2 - Einrichtung des Registers

Mit dieser Verordnung wird ein Gemeinschafts-Schiffsregister (im folgenden "EUROS" genannt) eingerichtet, in das seegehende Handelsschiffe zusätzlich zu ihrer Eintragung in einem Mitgliedstaat eingetragen werden können.

Die Kommission trägt ein Schiff ein, wenn die Voraussetzungen der Artikel 3, 4 und 5 erfüllt sind. Sie löscht die Eintragung eines Schiffes, wenn dieses nicht mehr den Bestimmungen dieser Verordnung entspricht.

Mit dieser Verordnung wird ein "EUROS" genanntes Gemeinschafts-Schiffsregister eingerichtet, in das seegehende Handelsschiffe zusätzlich zu ihrer Eintragung im nationalen Schiffsregister eines Mitgliedstaats eingetragen werden können. Zweitregister werden nicht in das nationale Schiffsregister einbezogen.

Die Kommission trägt ein Schiff auf einen diesbezüglichen Antrag hin ein, wenn die Voraussetzungen der Artikel 3, 4 und 5 erfüllt sind. Sie löscht die Eintragung eines Schiffes, wenn dieses nicht mehr den Bestimmungen dieser Verordnung entspricht.

(Änderung Nr. 31)

Artikel 3

Personen, die die Eintragung eines Schiffes in EUROS beantragen können

(1) Die Eintragung eines Schiffes in EUROS können beantragen:

- a) in einem Mitgliedstaat ansässige und im Schiffsverkehr tätige Angehörige der Mitgliedstaaten;
- b) nach dem Recht eines Mitgliedstaats gegründete Schiffahrtsgesellschaften, die in der Gemeinschaft ihre Hauptniederlassung haben und dort der tatsächlichen Aufsicht unterliegen, sofern ihre Kapitalmehrheit Angehörigen der Mitgliedstaaten gehört oder der Vorstand sich mehrheitlich aus Angehörigen von Mitgliedstaaten zusammensetzt, die ihren Wohnsitz oder ihren gewöhnlichen Aufenthalt in der Gemeinschaft haben;

Personen, die das Recht haben, die Eintragung eines Schiffes in EUROS zu beantragen

(1) Folgende Personen, die Schiffs-eigner eines im nationalen Schiffsregister eines Mitgliedstaates eingetragenen Schiffes sind, können die Eintragung dieses Schiffes in EUROS beantragen:

- a) Angehörige der Mitgliedstaaten;
- b) nach dem Recht eines Mitgliedstaats gegründete Gesellschaften, die innerhalb der Gemeinschaft ihre Hauptniederlassung haben und dort der tatsächlichen Aufsicht unterliegen, sofern die Mehrheit der Mitglieder des Vorstandes oder die Mehrheit der Geschäftsführer dieser Gesellschaften Angehörige der Mitgliedstaaten sind, die ihren Wohnsitz oder ihren gewöhnlichen Aufenthalt in der Gemeinschaft haben;

c) außerhalb der Gemeinschaft an-  
sässige Angehörige der Mitglied-  
staaten oder außerhalb der Ge-  
meinschaft niedergelassene und  
der Aufsicht von Angehörigen  
eines Mitgliedstaats  
u n t e r l i e g e n d e  
Schiffahrtsgesellschaften, wenn  
die ihnen gehörenden oder von  
ihnen betriebenen Schiffe in  
diesem Mitgliedstaat nach dessen  
Recht eingetragen sind.

(2) Im Sinne dieser Verordnung wird eine natürliche oder juristische Person gemäß Absatz 1 im folgenden als "Schiffseigner der Gemeinschaft" bezeichnet.

(3) Ist zwischen einem Drittland und der Gemeinschaft vereinbart worden, daß Schiffe in das Register der jeweils anderen Partei eingetragen werden können, so umfaßt der Ausdruck "Angehörige der Mitgliedstaaten" im Sinne von Absatz 1 Buchstaben a und b ausnahmsweise auch die Angehörigen des betreffenden Drittlandes.

c) nach dem Recht eines Mitglied-  
staates gegründete Gesellschaf-  
ten, an denen Angehörige der  
Mitgliedstaaten zu mehr als 50%  
beteiligt sind oder im Besitz von  
mehr als 50% des gesamten Gesell-  
schaftskapitals in Form von  
Aktien oder Gesellschaftsanteilen  
sind;

ca) nach dem Recht eines Drittlandes  
gegründete Gesellschaften, an de-  
nen Angehörige der Mitgliedstaa-  
ten zu mehr als 50% beteiligt  
sind oder im Besitz von mehr als  
50% des gesamten Gesellschafts-  
kapitals in Form von Aktien oder  
Gesellschaftsanteilen sind.

(2) Im Sinne dieser Verordnung wird eine natürliche oder juristische Person gemäß Absatz 1 im folgenden als "Schiffseigner der Gemeinschaft" bezeichnet.

(3) Ist zwischen einem Drittland und der Gemeinschaft vereinbart worden, daß Schiffe in das Register des Drittlandes und in EUROS eingetragen werden können, so umfaßt der Ausdruck "Angehörige der Mitgliedstaaten" im Sinne von Absatz 1 Buchstaben a und b ausnahmsweise auch die Angehörigen des betreffenden Drittlandes.

(Änderung Nr. 32)  
Artikel 4

Für eine Eintragung im EUROS kommt jedes vorhandene oder im Bau befindliche seegehende Handelsschiff von mindestens 500 BRT in Betracht, das bereits in einem Mitgliedstaat eingetragen ist, die Flagge dieses Mitgliedstaates führen darf und im innerstaatlichen oder grenzüberschreitenden Verkehr für die Beförderung von Gütern oder Personen oder für jeden anderen gewerblichen Zweck eingesetzt wird oder eingesetzt werden soll, sofern es folgende Voraussetzungen erfüllt:

- a) das Schiff muß für die Dauer der Eintragung in EUROS in ein nationales Schiffsregister eingetragen sein;
- b) das Schiff muß einer Person gehören, die zur Eintragung eines Schiffes in EUROS berechtigt ist, und für die Dauer der Eintragung in EUROS dieser Person gehören oder von einem Schiffseigner der Gemeinschaft auf der Grundlage einer Bareboat-Charter gemäß Artikel 5 betrieben werden;

- c) das Schiff darf nicht älter als 20 Jahre sein.

Für eine Eintragung im EUROS kommt jedes vorhandene oder im Bau befindliche seegehende Handelsschiff mit einer Gesamtkapazität von mindestens 500 BRT in Betracht, das bereits in einem Mitgliedstaat eingetragen ist und für die Beförderung von Gütern oder Personen oder für jeden anderen gewerblichen Zweck eingesetzt wird oder eingesetzt werden soll, sofern es folgende Voraussetzungen erfüllt:

- a) das Schiff muß für die Dauer der Eintragung in EUROS in ein nationales Schiffsregister eingetragen sein;
- b) das Schiff muß zum Zeitpunkt der Eintragung und für die Dauer der Eintragung in EUROS einem Schiffseigner der Gemeinschaft gehören;

- c) das Schiff darf zum Zeitpunkt seiner Eintragung in EUROS nicht älter als 20 Jahre sein, es sei denn, es wurde von Grund auf renoviert und seine Seetauglichkeit von einem Mitgliedstaat bescheinigt.

(Änderung Nr. 33)  
Artikel 4a (neu)

Eintragung

(1) Die Eintragung in EUROS wird vom Schiffseigner der Gemeinschaft bei der Kommission beantragt. Der Antrag wird entweder direkt bei der Kommission eingereicht oder über die zuständigen nationalen Hafenbehörden an die Kommission weitergeleitet.

Zusammen mit dem Antrag werden eingereicht:

- a) Eigentumsurkunde des Schiffes, die von der das nationale Register verwaltenden Behörde ausgestellt wird;
- b) Bescheinigung oder Protokoll über die technischen Daten des Schiffes;
- c) beglaubigte Abschrift der Landeszugehörigkeitsurkunde des Schiffes;
- d) im Falle der Belastung des Schiffes mit Hypotheken schriftliche Erklärung der Hypothekengläubiger, daß sie mit der Eintragung des Schiffes in EUROS einverstanden sind.

Die Kommission kann auch weitere Dokumente oder Bescheinigungen für die Eintragung des Schiffes in EUROS verlangen.

(2) Die Eintragung in EUROS ist mit der Eintragung folgender Angaben in die das Schiff betreffende Spalte im Register erfüllt:

- a) Name oder Bezeichnung des Schiffseigners der Gemeinschaft und sonstige Angaben dazu;
- b) Name, internationales Funkrufzeichen, Ausmaße, Gesamt- und Nettokapazität, Art und Stärke der Antriebskraft und Alter des Schiffes;

c) Kategorie des Schiffes sowie Nummer und Hafen seiner Eintragung ins nationale Register.

Die Kommission kann auch weitere Angaben festlegen, die für die Eintragung in EUROS angegeben werden müssen.

(3) In die das Schiff betreffende Spalte des Registers wird ebenfalls eingetragen:

a) Wechsel des Eigentümers oder der nationalen Flagge des Schiffes;

b) Löschung der Eintragung des Schiffes.

(4) Dritte haben das Recht, sich über die in EUROS eingetragenen Angaben zum Schiff zu informieren.

(Änderung Nr. 34)  
Artikel 4b (neu)

#### Unterrichtung

(1) Die Kommission unterrichtet die Behörde, die das nationale Register des Schiffes führt, über die Eintragung des Schiffes in EUROS oder die Löschung der Eintragung.

(2) Die Behörde, die das nationale Register führt, unterrichtet die Kommission über die wie auch immer begründete Löschung der Eintragung des Schiffes im nationalen Register.

(Änderung Nr. 35)  
Artikel 4c (neu)

Bescheinigungen und Dokumente  
des Schiffes

Folgende Bescheinigungen oder Dokumente müssen während der gesamten Dauer der Eintragung des Schiffes in EUROS an Bord mitgeführt werden:

- a) die Bescheinigungen oder Dokumente, die nach dem Recht des Mitgliedstaates, in dessen nationales Register das Schiff eingetragen ist, an Bord des Schiffes mitgeführt werden müssen;
- b) die Bescheinigung, die zum Führen der europäischen Flagge berechtigt;
- c) die Bescheinigung über die Mindestzusammensetzung der Besatzung;
- d) eine von dem Mitgliedstaat, in dessen Register das Schiff eingetragen ist, ausgestellte Seetauglichkeitsbescheinigung.

(Änderung Nr. 36)  
Artikel 4d (neu)

Löschung

(1) Die Eintragung eines in EUROS eingetragenen Schiffes wird gelöscht:

- a) von der Kommission von Amts wegen, wenn das Schiff nicht mehr den Bestimmungen dieser Verordnung entspricht, oder
- b) auf Antrag des Schiffseigners der Gemeinschaft.



(2) Die Streichung des Schiffes aus dem nationalen Register eines Mitgliedstaates und seine gleichzeitige Eintragung in das nationale Register eines anderen Mitgliedstaates wirkt sich in keiner Weise auf seine Eintragung in EUROS aus.

(Änderung Nr. 37)  
Artikel 5

Bareboat Charter

Schiffe, die von Schiffseignern der Gemeinschaft auf der Grundlage einer Bareboat Charter betrieben werden, können unter folgenden Bedingungen für die Dauer dieser Charter in EUROS eingetragen werden:

1. Das Schiff muß in einem nationalen Schiffsregister eines Mitgliedstaates als Bareboat Charterschiff eingetragen sein;
2. nach dem Recht des ursprünglichen Flaggenstaates muß eine Bareboat-Eintragung in einem anderen Land zulässig sein;
3. die Einwilligung des Schiffseigners und aller Hypothekengläubiger zur Bareboat-Eintragung muß vorliegen;
4. die Bareboat Charter muß im Register des ursprünglichen Flaggenstaates des Schiffes ordnungsgemäß eingetragen sein.

(Änderung Nr. 38)  
Artikel 6

Während der gesamten Dauer der Eintragung müssen für das Schiff die von dem betreffenden Mitgliedstaat vorgeschriebenen Bescheinigungen vorliegen.

Bareboat Charter

Schiffe, die von Schiffseignern der Gemeinschaft auf der Grundlage einer mindestens zwölfmonatigen Bareboat Charter betrieben werden, können unter folgenden Bedingungen für die Dauer dieser Charter in EUROS eingetragen werden:

1. Das Schiff muß in einem nationalen Schiffsregister eines Mitgliedstaates als Bareboat Charterschiff eingetragen sein;
2. nach dem Recht des ursprünglichen Flaggenstaates muß eine Bareboat-Eintragung in das nationale Schiffsregister eines anderen Staates zulässig sein;
3. die Einwilligung des Schiffseigners und aller Hypothekengläubiger zur Eintragung dieses Schiffes in EUROS muß vorliegen;
4. die Bareboat Charter muß im Register des ursprünglichen Flaggenstaates des Schiffes ordnungsgemäß eingetragen worden sein.

Während der gesamten Dauer der Eintragung müssen für das Schiff die Zertifikate vorliegen, die von dem Mitgliedstaat, in dessen nationales Schiffsregister das Schiff eingetragen ist, vorgeschrieben sind.

(Änderung Nr. 39)  
Artikel 6a (neu)

Zusammensetzung der Besatzung

(1) Leitlinien über die Zusammensetzung der Besatzung von in EUROS eingetragenen Schiffen werden von der Kommission unter Berücksichtigung der in der Entscheidung Nr. A 481 (XII) vom 19. November 1981 der Versammlung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) aufgeführten Grundsätze nach Konsultierung des Gemeinsamen Ausschusses für den Seeverkehr und der Mitgliedstaaten festgelegt. Die Kommission nimmt die Leitlinien innerhalb der in Artikel 16 genannten Frist an.

(2) Die Kommission berücksichtigt bei der Annahme der Leitlinien, daß, sofern die Notwendigkeit einer die Sicherheit gewährleistenden Zusammensetzung es erlaubt und insofern die erforderliche Automatisierung gegeben ist, Seeleute mit mehrfachen Qualifikationen angeheuert werden können, wenn in der Bescheinigung über die Mindestzusammensetzung ein ausdrücklicher diesbezüglicher Hinweis enthalten ist.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen eine Bescheinigung über die Mindestzusammensetzung der Besatzung gemäß Absatz 1 und 2 aus und übergeben sie dem die Eintragung eines Schiffes in EUROS Beantragenden.

Der Mitgliedstaat stellt in der Bescheinigung über die Mindestzusammensetzung der Besatzung eine oder mehrere Sprachen als Sprache oder Sprachen der Besatzung verbindlich fest.

(4) Wenn der betreffende Schiffseigner der Gemeinschaft oder die auf dem Schiff beschäftigten Seeleute der Ansicht sind, daß die von einem Mitgliedstaat ausgestellte Bescheinigung über die Mindestzusammensetzung der Besatzung nicht mit Absatz 1 und 2 im Einklang steht, nimmt die Kommission auf deren Antrag hin eine Überprüfung vor und trifft nach Konsultierung des betreffenden Mitgliedstaats eine Entscheidung. Die Kommission trifft ihre Entscheidung innerhalb von zwei Monaten nach Antragstellung.

(5) Die Entscheidung der Kommission legt den Umfang der Mindestzusammensetzung der Besatzung fest. Der betreffende Mitgliedstaat stellt unverzüglich eine neue Bescheinigung in Übereinstimmung mit der Entscheidung der Kommission aus.

(6) Die nationalen Behörden überwachen die Einhaltung der Bestimmungen der Bescheinigung über die Mindestzusammensetzung der Besatzung und verhängen gegebenenfalls Strafen.

(Änderung Nr. 40)  
Artikel 7

An Bord von Schiffen, die in EUROS eingetragen sind, müssen alle Offiziere und zumindest die Hälfte der übrigen Besatzung Angehörige irgendeines Mitgliedstaates sein.

Auszubildende zählen im Hinblick auf die vorstehenden Anforderungen nicht mit.

(1) An Bord von Schiffen, die in EUROS eingetragen sind, müssen alle Offiziere und zumindest die Hälfte der übrigen Besatzung, die in der Bescheinigung über deren Mindestzusammensetzung genannt ist, Staatsangehörige der Mitgliedstaaten ein.

Auszubildende zählen im Hinblick auf die vorstehenden Anforderungen nicht mit.

(2) Insbesondere müssen auf in EUROS eingetragenen Passagierschiffen oder Fähren, die als Linienschiffe für die Beförderung von Personen bzw. von Personen und Kraftfahrzeugen zwischen Häfen ein und desselben Mitgliedstaates oder zwischen Häfen der Mitgliedstaaten bzw. zwischen 1. Mittelmeerhäfen oder 2. Nordsee- und Ostseehäfen oder 3. europäischen Atlantikhäfen oder für Kreuzfahrten eingesetzt werden, bei denen die Einschiffung bzw. Ausschiffung in einem der oben erwähnten Häfen erfolgt, alle Offiziere und die gesamte übrige in der Bescheinigung über die Mindestzusammensetzung der Besatzung dieser Schiffe genannte Besatzung Staatsangehörige der Mitgliedstaaten sein.

(Änderung Nr. 41)  
Artikel 7a (neu)

(1) Die Mitgliedstaaten führen ein permanentes Monitoring über die Verfügbarkeit von Seeleuten, die Angehörige von Mitgliedstaaten sind, in ihren Häfen durch und stellen die so gewonnenen Informationen interessierten Parteien zur Verfügung.

(2) Wenn Seeleute, die Angehörige von Mitgliedstaaten sind, für eine Beschäftigung auf einem in EUROS eingetragenen Schiff, das in einem Hafen der Mitgliedstaaten liegt, entsprechend den Bedingungen der mit ihren berufständischen Vertretungen abgeschlossenen Tarifvereinbarungen nicht zur Verfügung stehen, kann der Mitgliedstaat dem Kapitän des Schiffes die Erlaubnis erteilen, mit einer geringeren Zahl von Seeleuten, die Angehörige von Mitgliedstaaten sind, als der in Artikel 7 vorgesehenen zu fahren.

(Änderung Nr. 42)  
Artikel 8

Heuern, Arbeitszeiten und sonstige Arbeitsbedingungen von Seeleuten, die nicht Angehörige eines Mitgliedstaates sind, an Bord von Schiffen, die in EUROS eingetragen sind, müssen vorbehaltlich von Tarifverträgen mit Organisationen gemäß Artikel 9 mit der IAO-Empfehlung Nr. 109 von 1958 über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke in Einklang stehen.

Arbeitszeiten und sonstige Arbeitsbedingungen und von Seeleuten, die nicht Angehörige eines Mitgliedstaates sind, an Bord von Schiffen, die in EUROS eingetragen sind, müssen mit den Gesetzen und Vorschriften des Mitgliedstaates, in dessen nationalem Register das Schiff eingetragen ist, und mit etwaigen Gemeinschaftsvorschriften in Einklang stehen.

Heuern und alle übrigen Vergütungen von Seeleuten, die nicht Angehörige eines Mitgliedstaates sind, an Bord von Schiffen, die in EUROS eingetragen sind, müssen vorbehaltlich von Tarifverträgen gemäß Artikel 9 zumindest mit der IAO-Empfehlung Nr. 109 von 1958 über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke in Einklang stehen.

(Änderung Nr. 43)  
Artikel 9

(1) Haben Schiffseigner der Gemeinschaft ihnen gehörende oder von ihnen betriebene Schiffe in EUROS eingetragen und beschäftigen sie auf ihnen Seeleute, die nicht Angehörige eines Mitgliedstaates sind, so können diese nur aufgrund von Tarifverträgen mit Gewerkschaften oder ähnlichen Organisationen ihres Wohnsitzlandes beschäftigt werden.

(2) Tarifverträge für Angehörige eines Drittlandes dürfen nur mit ausländischen Gewerkschaften oder ähnlichen Organisationen geschlossen werden, die den Bedingungen des IAO-Übereinkommens Nr. 87 über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechtes entsprechen.

(1) Haben Schiffseigner der Gemeinschaft ihnen gehörende Schiffe in EUROS eingetragen und beschäftigen sie auf ihnen Seeleute, die nicht Angehörige eines Mitgliedstaates sind, so können diese nur aufgrund von Tarifverträgen mit Gewerkschaften, die die obengenannten Seeleute vertreten, beschäftigt werden.

(2) Tarifverträge für Angehörige eines Drittlandes dürfen nur mit Gewerkschaften geschlossen werden, die den Bedingungen des IAO-Übereinkommens Nr. 87 über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechtes entsprechen.

(3) Solche Tarifverträge unterliegen dem Recht des Eintragungsmitgliedstaates oder, falls in dem Tarifvertrag ausdrücklich vereinbart, dem eines anderen Mitgliedstaates. Für Streitfälle, die sich aus solchen Tarifverträgen ergeben, sind ausschließlich die Gerichte des betreffenden Mitgliedstaates zuständig.

(3) Solche Tarifverträge unterliegen dem Recht des Eintragungsmitgliedstaates oder, falls in dem Tarifvertrag ausdrücklich vereinbart, dem eines anderen Mitgliedstaates. Für Meinungsverschiedenheiten, die sich aus solchen Tarifverträgen oder individuellen im Rahmen von Tarifverträgen abgeschlossenen Arbeitsverträgen ergeben, sind ausschließlich die Gerichte des betreffenden Mitgliedstaates zuständig.

(Änderung Nr. 114)  
Artikel 9 Absatz 3a (neu)

(3a) Der angewendete Tarifvertrag darf keine diskriminierenden Bestimmungen auf der Grundlage des Geschlechts beinhalten, sondern muß die Gleichbehandlung der Geschlechter garantieren.

(Änderung Nr. 44)  
Artikel 10

Für die soziale Sicherheit der Seeleute an Bord von Schiffen, die in EUROS eingetragen sind, ist unbeschadet des Artikels 13 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 1408/71 des Rates, sofern nicht die Regierungen oder die Sozialpartner einvernehmlich etwas anderes festgelegt haben, das Land zuständig, in dem der Seemann seinen Wohnsitz hat, es sei denn, daß die Rechtsvorschriften dieses Mitgliedstaates ausdrücklich eine andere Regelung vorsehen; in diesem Fall ist der Eintragungsmitgliedstaat - im Einklang mit den Vorschriften des Wohnsitzlandes - zuständig.

Für die soziale Sicherheit der Seeleute an Bord von Schiffen, die in EUROS eingetragen sind, ist unbeschadet des Artikels 13 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 1408/71 des Rates und außer im Falle einer anderslautenden Vereinbarung zwischen den Regierungen oder den Sozialpartnern der Staat zuständig, in dem der Seemann seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, es sei denn, daß die Rechtsvorschriften dieses Mitgliedstaates ausdrücklich eine andere Regelung vorsehen; in diesem Fall ist der Mitgliedstaat, in dessen nationales Schiffsregister das Schiff eingetragen ist - im Einklang mit den Vorschriften des Landes, in dem der Seemann seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat - zuständig.

Im Sinne dieser Bestimmung gilt als Wohnsitz der Wohnsitz an Land und wird die Beschäftigung an Bord eines in einem Mitgliedstaat eingetragenen Schiffes als nicht allein maßgeblich für den Wohnsitz in diesem Staat angesehen.

Im Sinne dieser Bestimmung gilt als Wohnsitz der Wohnsitz an Land und wird die Beschäftigung an Bord eines in einem Mitgliedstaat eingetragenen Schiffes als nicht allein maßgeblich für den Wohnsitz in diesem Staat angesehen.

(Änderung Nr. 45)  
Artikel 13a (neu)

#### Besteuerung von Schiffen

(1) Jedes Schiff unterliegt vom Zeitpunkt seiner Eintragung in EUROS bis zum Zeitpunkt seiner Streichung daraus einer gemäß den Bestimmungen dieses Artikels festzulegenden Jahressteuer.

(2) Die Steuerlast obliegt dem Schiffseigner der Gemeinschaft, der am jeweils ersten Tag des Kalenderjahres als solcher in EUROS aufgeführt ist.

Mit dem Schiffseigner der Gemeinschaft haften gesamtschuldnerisch für die Bezahlung der Steuer:

a) die Person, die im Auftrag des Schiffseigners der Gemeinschaft oder irgendeiner anderen Behörde oder aus irgendeinem anderen Grund das Schiff betreibt;

b) nach einer freiwilligen Eigentumsübertragung des Schiffes der neue Schiffseigner der Gemeinschaft.

(3) Die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels festgesetzte Steuer enthebt den Schiffseigner der Gemeinschaft, (ob natürliche oder juristische Person) sowie den Teilhaber oder die Aktionäre des Schiffseigners der Gemeinschaft von der Zahlung irgendeiner Art von Einkommenssteuer auf die sich aus dem Betrieb des Schiffes ergebenden Gewinne oder irgendeiner anderen Art von Steuer, die aufgrund der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für das Schiff erhoben wird oder in Zukunft erhoben werden könnte. Folgende Arten von Einkommen sind ebenfalls von jeder Form der Einkommenssteuer oder anderer Steuern, die in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten vorgesehen sind, ausgenommen:

- a) der Erlös aus dem Verkauf des Schiffes;
- b) Zahlungen der Versicherung für den Verlust des Schiffes oder für Schaden am Schiff;
- c) die Nettogewinne oder die Gewinnanteile, die an die Teilhaber oder Aktionäre des Schiffseigners der Gemeinschaft verteilt werden, und
- d) die Nettogewinne oder die Gewinnanteile, die an die Teilhaber einer Holdinggesellschaft verteilt werden, die ausschließlich Aktien von Gesellschaften besitzt, die in EUROS eingetragene Schiffe betreiben.



Wenn der Schiffseigner der Gemeinschaft außer dem Betrieb von Schiffen auch andere Unternehmen betreibt, wird er lediglich in bezug auf die sich aus dem Betrieb des Schiffes ergebenden Gewinne und auch nur in bezug auf den Teil des Nettogewinns oder der Gewinnanteile, der an die Teilhaber oder Aktionäre verteilt wird und der dem Verhältnis zwischen den durch das Betreiben des Schiffes erzielten Bruttoeinnahmen und der Gesamtheit der Bruttoeinnahmen des Schiffseigners der Gemeinschaft entspricht, von jedweder in den Gesetzgebungen der Mitgliedstaaten vorgesehenen Einkommenssteuer befreit.

(4) Die Höhe der Steuer wird auf der Grundlage des Alters des Schiffes und der in BRT berechneten Gesamtkapazität wie folgt festgesetzt:

| <u>Alter des Schiffes</u> | <u>Koeffizienten</u> |
|---------------------------|----------------------|
| <u>Jahre</u>              | <u>ECU/BRT</u>       |
| <u>0-4</u>                | <u>0,53</u>          |
| <u>5-9</u>                | <u>0,95</u>          |
| <u>10-19</u>              | <u>0,93</u>          |
| <u>20-29</u>              | <u>0,88</u>          |
| <u>30 und mehr</u>        | <u>0,68</u>          |

Die obigen Beträge werden nach der Gesamtkapazität gestaffelt mit folgenden Faktoren multipliziert:

| <u>BRT</u>           | <u>Faktor</u> |
|----------------------|---------------|
| <u>3.000-10.000</u>  | <u>1,2</u>    |
| <u>10.001-20.000</u> | <u>1,1</u>    |
| <u>20.001-40.000</u> | <u>1</u>      |
| <u>40.001-60.000</u> | <u>0,9</u>    |

Die Steuer für ein Schiff mit einer Gesamtkapazität von über 60.000 BRT entspricht der Steuer für ein Schiff mit einer Gesamtkapazität von 60.000 BRT und einem Alter von sechs bis neun Jahren, die um 2,5% je angefangene 10.000 BRT zusätzlich erhöht wird.

Als Gesamtkapazität des Schiffes gilt die in EUROS aufgeführte. Für die Besteuerung eines Schiffes, das über eine Bescheinigung über mehrere Gesamtkapazitäten verfügt, wird vom Durchschnittswert der angegebenen Gesamtkapazitäten ausgegangen.

(5) Wenn das Schiff nachweislich wegen Reparaturen, mangels Aufträgen oder aus irgendeinem anderen Grund aufliegt, wird die Steuer entsprechend der Anzahl der Tage des Aufliegens, die 30 Tage überschreiten, reduziert. Das Aufliegen wird durch die Bestätigung der zuständigen Behörde des Ortes, in dem das Schiff vor Anker liegt, oder, wenn keine solche Behörde vorhanden ist, durch die Vorlage einer beglaubigten Abschrift des Logbuches nachgewiesen.

(6) Für Schiffe, die in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft gebaut wurden, wird in den ersten sechs Jahren keine Steuer erhoben.

(7) Schiffe, die als Linienschiffe zwischen Häfen der Gemeinschaft oder zwischen Häfen der Gemeinschaft und Häfen von Drittländern oder zwischen Häfen eines Drittlandes und Häfen eines anderen Drittlandes eingesetzt werden, sowie Schiffe, die für Kreuzfahrten eingesetzt werden, haben eine um 50% reduzierte Steuer zu entrichten.

(8) Die für das Jahr fällige Steuer wird vom Schiffseigner der Gemeinschaft im voraus als Ganzes oder in Teilbeträgen in Ecu an die Behörde des Mitgliedstaates entrichtet, in dessen nationales Schiffsregister das Schiff eingetragen ist, und zwar auf der Grundlage der Erklärung des Schiffseigners der Gemeinschaft, die dieser Behörde bis Ende Februar des Jahres, für das die Steuer zu entrichten ist, vorzulegen ist. Sie stellt eine Einnahme dieses Mitgliedstaates dar.

(9) Die nationalen Behörden legen das Verfahren für die Bestätigung und die Einnahme der Steuer, für die Rückerstattung der Steuer im Falle des Aufliens des Schiffes sowie die Strafen fest, die für die Nichteinreichung der Erklärung, für eine ungenaue oder zu spät eingereichte Erklärung oder für die Nichtzahlung der Steuer zu verhängen sind.

(10) Ein Schiffseigner der Gemeinschaft mit einem in EUROS eingetragenen Schiff kann sich dafür entscheiden, den Steuergesetzen und -bestimmungen des Staates zu unterliegen, in dessen nationales Register sein Schiff eingetragen ist, indem er dies der Kommission und der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats schriftlich mitteilt. Die Entscheidung erhält Wirkung vom ersten Tage des auf die Mitteilung folgenden Kalenderjahres an.

Erhebt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats gegen diese Entscheidung binnen eines Monats ab Zustellung keine Einwände, so wird die Mitteilung endgültig und unwiderruflich, und die Bestimmungen gemäß der Absätze 1 bis 9 treten außer Kraft.

Die Mitteilung über die Entscheidung kann in der obengenannten Weise zum Zeitpunkt der Eintragung des Schiffes in EUROS erfolgen. In diesem Fall gelten, sofern die Mitteilung endgültig und unwiderruflich wird, die Steuergesetze und -bestimmungen des betreffenden Mitgliedstaats jeweils vom Zeitpunkt der Eintragung des Schiffes in EUROS.

(11) Die Steuergesetze und -bestimmungen eines Mitgliedstaats nach Absatz 10 und ihre Anwendung müssen in Übereinstimmung mit Artikel 92 und 93 des EWG-Vertrags stehen.

(Änderung Nr. 46)  
Artikel 13b (neu)

Gewährung steuerlicher  
Erleichterungen

Die Mitgliedstaaten können in ihren  
Registern eingetragenen Schiffs-  
eignern folgende Steuererleichte-  
rungen gewähren, die einer Eintra-  
gung in EUROS nicht entgegenstehen:

1. Im Bereich der Körperschafts-  
steuer:

- Übertrag von Verlusten und Gewin-  
nen aus Seeverkehrsaktivitäten auf  
die nachfolgenden Rechnungsjahre  
und höchstens drei vorangehende  
Jahre,
- Gewinne aus Schiffsverkäufen sind  
bei Neuinvestition in Ankauf, Mo-  
dernisierung oder Umbau eines an-  
deren Handelsschiffes steuerfrei,
- Möglichkeit schneller Abschreibung  
(10-12 Jahre) mit Anwendung vor-  
zeitiger oder doppelter vorzei-  
tiger Abschreibung,
- Ein- und Auschartern eines im  
grenzüberschreitenden Verkehr ein-  
gesetzten Schiffes sind ebenso zu  
behandeln wie ein von derselben  
Person oder demselben Unternehmen  
angekauft und betriebenes  
Schiff,
- Haus-zu-Haus-Containerdienste und  
Investitionen in Container- und  
Umschlaggerät dürfen steuerlich  
als grenzüberschreitende See-  
fahrtsaktivitäten behandelt wer-  
den.

2. Sonstige steuerliche Erleichte-  
rungen:

- Verringerung der Sozialabgaben von  
Seeleuten ohne Beeinträchtigung  
des Versorgungsniveaus dieser  
Arbeitnehmer,

- Vermeidung großer Belastungen durch Mehrwertsteuer und Verbrauchsteuern.

Die Steuergesetze und -regelungen eines Mitgliedstaats gemäß Artikel 13a Absatz 10 und ihre Anwendung müssen in Einklang mit Artikel 92 und 93 des EWG-Vertrags stehen.

(Änderung Nr. 47)  
Artikel 13c (neu)

#### Besteuerung der Seeleute

(1) Jeder Mitgliedstaat befreit die Seeleute, die ihren Wohnsitz oder ihren gewöhnlichen Aufenthalt in diesem Mitgliedstaat haben, von der Einkommenssteuer auf alle Arten von Einnahmen, die sie für ihre Arbeitsleistung als Mitglieder der Besatzung eines in EUROS eingetragenen Schiffes während der Dauer ihrer Tätigkeit auf dem Schiff einschließlich der Anzahl der Tage des rechtmäßigen Urlaubs und eventueller Krankheitstage erhalten.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen binnen 12 Monaten nach dem Erlass dieser Verordnung die erforderlichen Maßnahmen für die Ausweitung der oben genannten Einkommensteuerbefreiung unter denselben Bedingungen auf Seeleute, die ihren Wohnsitz oder ihren gewöhnlichen Aufenthalt in diesen Mitgliedstaaten haben und auf Schiffen tätig sind, die lediglich in den nationalen Schiffsregistern der Mitgliedstaaten eingetragen sind.

(3) Die in Absatz 1 aufgeführten einzelnen Beträge werden von den Lohnkosten abgezogen.

(Änderung Nr. 48)  
Artikel 13d (neu)

Gemeinschaftsbeihilfe

(1) Die Gemeinschaft kann nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und der gemäß Absatz 4 festzulegenden Bestimmungen Beiträge zum Ausgleich der Mehrkosten zahlen, die daraus entstehen, daß das Schiff in EUROS und nicht unter den kostengünstigeren Bedingungen des offenen Registers eines Drittstaates eingesetzt wird.

(2) Folgende Leistungen fallen in die Kategorie der besonderen gemeinschaftlichen finanziellen Unterstützung auf dem Gebiet des Seeverkehrs für die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der in EUROS eingetragenen Schiffe:

a) Gewährung einer Gemeinschaftsbeihilfe an Eigner von in EUROS eingetragenen Schiffen zu

i) der Modernisierung ihrer Flotte

ii) der Ausbildung von Seeleuten an Bord von Schiffen

iii) der Durchführung eines Umstrukturierungsplans

iv) den Kosten der Rückführung von Seeleuten in die Gemeinschaft

b) Eine gemeinschaftliche finanzielle Beihilfe an die Versicherungskassen der Seeleute der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, in Form einer Subvention, die sich auf einen gewissen Prozentsatz der Gesamtheit der Sozialversicherungsbeiträge der Seeleute, die Angehörige der Mitgliedstaaten sind und auf in EUROS eingetragenen Schiffen tätig sind, sowie der Schiffseigner der Gemeinschaft beläuft, unter der Bedingung, daß die Versicherungskassen der Seeleute ihrerseits die diesen Seeleuten und den Schiffseignern der Gemeinschaft auferlegten Sozialversicherungsbeiträge um denselben Prozentsatz reduzieren.

Diese finanzielle Beihilfe wird zwischen den Seeleuten und dem Schiffseigner der Gemeinschaft, auf dessen Schiff diese tätig sind, entsprechend dem Verhältnis zwischen dem Sozialversicherungsbeitrag der Seeleute und dem Beitrag des Schiffseigners der Gemeinschaft aufgeteilt.

(3) Gemeinschaftliche Beihilfe wird nur gewährt, wenn die steuerlichen Maßnahmen nach Artikel 13 a und 13 c und sonstige Beihilfen seitens der Mitgliedstaaten nicht ausreichen, um die in Absatz 1 genannten Kosten- nachteile auszugleichen.

(4) Die Kommission verwaltet die Gemeinschaftsbeiträge. Sie erläßt die dafür erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften nach Maßgabe des Art. 16.

(Änderung Nr. 49)  
Artikel 15

Ein in EUROS eingetragenes Schiff trägt am Heck unter dem Namen des Heimathafens entsprechend der Eintragung im nationalen Register eine EUROS-Kennnummer.

*Dieser Änderungsantrag betrifft nicht die deutsche Fassung.*

(Änderung Nr. 50)  
Artikel 15a (neu)

Sachenrechtliche Ansprüche

Das Führen der europäischen Flagge beeinträchtigt nicht die sachenrechtlichen Ansprüche und die Seeprivilegien des Schiffes bzw. die Fragen des Völkerrechts, des Verwaltungs- oder Strafrechts, für die auch weiter das Recht des Mitgliedstaats gilt, dessen Flagge es führt.

(Änderung Nr. 51)  
Artikel 15b (neu)

Berechnung des Alters  
des Schiffes

Das Alter des Schiffes, das für die Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung maßgebend ist, wird vom 1. Januar des Jahres an gerechnet, das dem Jahr folgt, in dessen Verlauf das Schiff die Werft in fertigem Zustand für den gewerbemäßigen Einsatz verlassen hat.



(Änderung Nr. 52)

Artikel 16

Die Kommission erläßt binnen sechs Monaten nach dem Erlaß dieser Verordnung die notwendigen Durchführungsbestimmungen für die Einrichtung von EUROS, die Eintragungs- und Lösungsverfahren, Form und Inhalt der betreffenden Urkunden einschließlich der Bescheinigung über das Recht zum Führen der europäischen Flagge, die Form der Flagge, die Vorschriften für das Führen der Flagge und die Identifizierung der Schiffe im Register.

Die Kommission erläßt binnen sechs Monaten nach dem Erlaß dieser Verordnung die erforderlichen Bestimmungen für die Einrichtung und den Betrieb von EUROS, die Eintragungs- und Lösungsverfahren, das System für die Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung sowie die für die Nichteinhaltung der Vorschriften zu verhängenden Strafen und legt Form und Inhalt der betreffenden Urkunden einschließlich der Bescheinigung über das Recht zum Führen der europäischen Flagge und der Bescheinigung über die Mindestzusammensetzung der Besatzung, das Aussehen der Flagge sowie die Vorschriften für das Führen der Flagge fest.

(Änderung Nr. 53)

Artikel 17

(1) Die Behörden der Mitgliedstaaten und die Kommission unterstützen sich gegenseitig bei der Durchführung dieser Verordnung und bei der Kontrolle ihrer Durchführung.

(2) Im Rahmen dieser gegenseitigen Unterstützung teilen sie sich gegenseitig die erforderlichen Informationen über die Eintragung und Löschung mit.

(1) Die Behörden der Mitgliedstaaten und die Kommission unterstützen sich gegenseitig bei der Durchführung dieser Verordnung und bei der Kontrolle ihrer Durchführung.

(2) Im Rahmen dieser gegenseitigen Unterstützung teilen sie sich gegenseitig die erforderlichen Informationen mit.

(Änderung Nr. 54)

Artikel 18 Absatz 1

(1) Die Mitgliedstaaten treffen binnen sechs Monaten nach dem Erlaß dieser Verordnung und nach Konsultierung der Kommission die erforderlichen Maßnahmen, um

(1) Die Mitgliedstaaten treffen binnen zwölf Monaten nach dem Erlaß dieser Verordnung und nach Konsultierung der Kommission

Vorschlag der Kommission

Änderungen des Parlaments

- wirksame Kontrollen zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der Abschnitte 2, 3 und 5 einzuführen;
- die Nichterfüllung dieser Anforderung zu ahnden;
- sicherzustellen, daß in EUROS eingetragene Schiffe ihr Recht auf Führen der europäischen Flagge ausüben können.

- a) Maßnahmen zum Schutz der europäischen Flagge sowie die erforderlichen Maßnahmen, um den in EUROS eingetragenen Schiffen ihr Recht zum Führen der europäischen Flagge zu verschaffen;
- b) die erforderlichen Maßnahmen für eine wirksame Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften der Artikel 3, 4b, 4c, 4d, 5, 6a, 7, 12, 13, 13a und 13b dieser Verordnung sowie der Beschlüsse der Kommission zur Durchführung dieser Bestimmungen und für das Verfahren zur Verhängung von Strafen.

(Änderung Nr. 55)  
Artikel 18a (neu)

Die Kommission berichtet dem Europäischen Parlament und dem Rat jährlich, erstmalig am 1. Juli 1992, über die Zahl der in EUROS eingetragenen Schiffe, die Zusammensetzung ihrer Besatzungen und die Wirksamkeit der gemeinschaftlichen und der nationalen Förderungsmaßnahmen. Sie schlägt dem Rat gegebenenfalls die erforderlichen Ergänzungen dieser Verordnung vor, die dieser nach dem Verfahren von Artikel 84 Absatz 2 EWGV erläßt.

(Änderung Nr. 56)  
Artikel 18b (neu)

Der Rat entscheidet bis zum 31. Dezember 1995 über eine Revision dieser Verordnung auf der Grundlage eines Kommissionsvorschlags, der bis zum 1. Juli 1995 unterbreitet werden muß.

LEGISLATIVE ENTSCHEIDUNG

mit der Stellungnahme des Europäischen Parlaments  
zu dem Vorschlag der Kommission an den Rat für eine Verordnung  
über eine gemeinsame Bestimmung des Begriffs "Gemeinschaftsreeder"

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an den Rat (KOM(89) 266)<sup>1</sup>,
  - vom Rat gemäß Artikel 84 Absatz 2 des EWG-Vertrags konsultiert (C3-126/90),
  - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahme des Ausschusses für soziale Angelegenheiten und Beschäftigung (A3-199/90),
  - in Kenntnis des zweiten Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A3-259/90),
1. billigt den Vorschlag der Kommission vorbehaltlich der von ihm vorgenommenen Änderungen entsprechend dem diesbezüglichen Abstimmungsergebnis;
  2. fordert den Rat auf, es zu unterrichten, falls er beabsichtigt, von dem vom Parlament gebilligten Text abzuweichen;
  3. beantragt die Einleitung des Konzertierungsverfahrens, falls der Rat beabsichtigt, von dem vom Parlament gebilligten Text abzuweichen;
  4. fordert den Rat auf, es erneut zu konsultieren, falls er beabsichtigt, den Vorschlag der Kommission entscheidend zu ändern;
  5. beauftragt seinen Präsidenten, diese Stellungnahme dem Rat und der Kommission sowie zur Information den für den Seeverkehr zuständigen Parlamentsausschüssen der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

---

<sup>1</sup> ABl. Nr. C 263. vom 16.10.1989, S. 16.

Vorschlag für eine Verordnung II

Vorschlag für eine Verordnung über  
eine gemeinsame Bestimmung des Begriffs  
der "Gemeinschaftsreederei"

mit den folgenden Änderungen gebilligt:

Vorschlag der Kommission<sup>1</sup>

Änderungen des Parlaments

(Änderung Nr. 57)

Erwägung 2

In zunehmendem Maße gelten Gemeinschaftsvorschriften für Gemeinschaftsreeder. Deshalb sollte darüber, was ein Gemeinschaftsreeder ist, eine einheitliche Auffassung herrschen.

In zunehmendem Maße gelten Gemeinschaftsvorschriften für Gemeinschaftsreeder. Deshalb sollte darüber, was ein Gemeinschaftsreeder ist, unter Berücksichtigung der Grundsätze des Vertrages eine einheitliche Auffassung herrschen.

(Änderung Nr. 58)

Erwägung 3

Es sollte unterschieden werden zwischen Gesellschaften, die Angehörigen eines Drittlandes gehören oder deren Vorstand sich mehrheitlich aus Angehörigen eines Drittlandes zusammensetzt, und Gesellschaften, die Angehörigen der Gemeinschaft gehören oder von ihnen geleitet werden, wobei zu berücksichtigen ist, daß die ersteren durch ihre Niederlassung in einem Mitgliedstaat denselben Status wie Gesellschaften der Mitgliedstaaten erworben haben können.

Schiffsreeder, die lediglich unter der Flagge eines Drittlandes fahrende Schiffe betreiben, können nur dann als Gemeinschaftsreeder angesehen werden, wenn sie Angehörige eines Mitgliedstaates sind und ihren Wohnsitz oder ihren gewöhnlichen Aufenthalt in einem Mitgliedsstaat haben, oder wenn ihre Reedereien nach dem Recht eines Mitgliedstaates gegründete Gesellschaften sind, die ihre Hauptniederlassung in einem Mitgliedstaat haben und von Angehörigen der Mitgliedstaaten entweder geleitet oder kontrolliert werden.

(Änderung Nr. 59)

Erwägung 4

Eine solche Unterscheidung kann dadurch erreicht werden, daß als Gemeinschaftsreeder nur solche Angehörige eines Mitgliedstaates bezeichnet werden, die eine gewichtige wirtschaftliche Bindung an einen Mitgliedstaat haben.

Reeder, die unter der Flagge eines Mitgliedstaates fahrende Schiffe betreiben, können als Gemeinschaftsreeder angesehen werden, wenn sie Angehörige eines Mitgliedstaates sind und eine tatsächliche wirtschaftliche Bindung an einen Mitgliedstaat haben.

<sup>1</sup> Vollständiger Text siehe

ABl. Nr. C 263 vom 16.10.1989, S. 16.

(Änderung Nr. 60)

Artikel 3

Im Sinne dieser Verordnung ist "Reeder" eine natürliche oder juristische Person, die mit einem oder mehreren Seeschiffen, die ihr gehören oder die sie auf der Grundlage einer Bareboat-Charter, einer Zeit-Charter oder einer Reise-Charter gechartert hat, Linien- oder Trampdienste zur Beförderung von Personen oder Gütern im Seeverkehr ausübt.

"Reeder, ist eine natürliche oder juristische Person, die mit einem oder mehreren Seeschiffen, die ihr gehören oder die sie auf der Grundlage einer Zeit-Charter oder einer Reise-Charter gechartert hat, Linien- oder Trampdienste zur Beförderung von Personen oder Gütern ausübt oder Dienstleistungen damit erbringt.

(Änderung Nr. 61)

Artikel 4

"Gemeinschaftsreeder" sind folgende Schiffseigner:

1. Angehörige eines Mitgliedstaates, die ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt in einem Mitgliedstaat haben;
2. Schifffahrtsgesellschaften oder -unternehmen, die nach dem Recht eines Mitgliedstaates gegründet worden sind und folgende Voraussetzungen erfüllen:
  - a) ihre Hauptniederlassung muß in einem Mitgliedstaat liegen, und die tatsächliche Aufsicht muß in einem Mitgliedstaat ausgeübt werden;

"Gemeinschaftsreeder" sind folgende Schiffseigner:

1. Angehörige eines Mitgliedstaates, die ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt in einem Mitgliedstaat haben;
2. Schifffahrtsgesellschaften oder -unternehmen, die nach dem Recht eines Mitgliedstaates gegründet worden sind und folgende Voraussetzungen erfüllen:
  - a) der Ort der Hauptniederlassung für die unternehmerischen Tätigkeiten muß in einem Mitgliedstaat liegen, und die tatsächliche Aufsicht muß in einem Mitgliedstaat ausgeübt werden;

b) der Vorstand muß sich mehrheitlich aus Angehörigen eines Mitgliedstaates zusammensetzen oder die Kapitalanteile müssen mehrheitlich Angehörigen eines Mitgliedstaates gehören, die ihren Wohnsitz oder ihren gewöhnlichen Aufenthalt in einem Mitgliedstaat haben;

3. Angehörige eines Mitgliedstaates, die ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt in einem Drittland haben, wenn ihre Schiffe in dem betreffenden Mitgliedstaat nach dessen Recht eingetragen sind;

4. In einem Drittland befindliche, von Angehörigen eines Mitgliedstaates kontrollierte Schiffahrtsgesellschaften oder -unternehmen, wenn ihre Schiffe in dem betreffenden Mitgliedstaat nach dessen Recht eingetragen sind.

b) die Mehrheit der Mitglieder des Vorstandes oder die Mehrheit der Geschäftsführer sind Angehörige eines Mitgliedstaates und haben ihren Wohnsitz oder ihren gewöhnlichen Aufenthalt in einem Mitgliedstaat, oder Angehörige der Mitgliedstaaten sind zu mehr als 50% am Unternehmen beteiligt oder besitzen mehr als 50% des Gesamtkapitals der Gesellschaft in Form von Aktien oder Gesellschaftsanteilen.

3. Angehörige eines Mitgliedstaates, die ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt in einem Drittland haben, wenn sie Besitzer von Schiffen sind, die im betreffenden Mitgliedstaat nach dessen Recht eingetragen sind.

4. Gesellschaften oder Unternehmen, die entweder nach dem Recht eines Mitgliedstaates oder nach dem Recht eines Drittlandes gegründet wurden und an denen Angehörige der Mitgliedstaaten zu mehr als 50% beteiligt oder im Besitz von über 50% des gesamten Gesellschaftskapitals in Form von Aktien oder Gesellschaftsanteilen sind, sofern die Gesellschaft oder das Unternehmen im Besitz von Schiffen ist, die in dem betreffenden Mitgliedstaat nach dessen Recht eingetragen sind.

(Änderung Nr. 62)  
Artikel 5 Absatz 1

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1990 in Kraft.

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1991 in Kraft.

LEGISLATIVE ENTSCHEIDUNG

mit der Stellungnahme des Europäischen Parlaments  
zu dem Vorschlag der Kommission an den Rat für eine Verordnung  
zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs  
auf die Seeschifffahrt in den Mitgliedstaaten

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an den Rat (KOM(89) 266)<sup>1</sup>,
  - vom Rat gemäß Artikel 84 Absatz 2 des EWG-Vertrags konsultiert (C3-126/90),
  - in der Auffassung, daß die vorgeschlagene Rechtsgrundlage angemessen ist,
  - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahme des Ausschusses für soziale Angelegenheiten und Beschäftigung (A3-199/90),
  - in Kenntnis des zweiten Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A3-259/90),
1. billigt den Vorschlag der Kommission vorbehaltlich der von ihm vorgenommenen Änderungen entsprechend dem diesbezüglichen Abstimmungsergebnis;
  2. fordert den Rat auf, es zu unterrichten, falls er beabsichtigt, von dem vom Parlament gebilligten Text abzuweichen;
  3. beantragt die Einleitung des Konzertierungsverfahrens, falls der Rat beabsichtigt, von dem vom Parlament gebilligten Text abzuweichen;
  4. fordert den Rat auf, es erneut zu konsultieren, falls er beabsichtigt, den Vorschlag der Kommission entscheidend zu ändern;
  5. beauftragt seinen Präsidenten, diese Stellungnahme dem Rat und der Kommission sowie zur Information den für den Seeverkehr zuständigen Parlamentsausschüssen der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

---

<sup>1</sup> ABl. Nr. C 263 vom 16.10.1989, S. 17.

Vorschlag für eine Verordnung III

Vorschlag für eine Verordnung zur Anwendung des Grundsatzes  
des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt  
in den Mitgliedstaaten

mit den folgenden Änderungen gebilligt:

\_\_\_\_\_ Vorschlag der Kommission<sup>1</sup> \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ Änderungen des Parlaments \_\_\_\_\_

(Änderung Nr. 63)

Erwägung 2

Es müssen Maßnahmen zwecks schrittweiser Vollendung des Binnenmarktes bis zum 31. Dezember 1992 ergriffen werden. Der Binnenmarkt umfaßt einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist.

Es müssen Maßnahmen zwecks schrittweiser Vollendung des Binnenmarktes ergriffen werden. Der Binnenmarkt umfaßt einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist.

(Änderung Nr. 64)

Erwägung 2a (neu)

Die Schaffung eines Binnenmarkts, der einen Raum ohne Binnengrenzen umfaßt, muß mit der Förderung besserer Arbeits- und Lebensbedingungen für die Arbeitnehmer und mit der Rolle der öffentlichen Dienstleistungen vereinbar sein.

(Änderung Nr. 65)

Erwägung 4a (neu)

Die bestehenden Beschränkungen werden außer für die Küstenschifffahrt auch für die Schifffahrt zwischen dem Festland und den Inseln sowie zwischen den Inseln der Mitgliedstaaten selbst schrittweise aufgehoben. Die für diese Regionen geltenden Beschränkungen müssen im Einklang stehen mit den Grundsätzen der nationalen Sicherheit, der strategischen nationalen Interessen und der öffentlichen Dienstleistungen.

<sup>1</sup> Vollständiger Text siehe  
ABl. Nr. C 263 vom 16.10.1989, S. 17.



(Änderung Nr. 66)  
Erwägung 5a (neu)

Dieser Grundsatz unterliegt jedoch aus Gründen der nationalen Sicherheit der Mitgliedsländer gewissen Beschränkungen, und insbesondere der Seeverkehr zwischen dem Festland und den Inseln eines Mitgliedstaates ist von der Einhaltung der Gemeinschaftsvorschriften freizustellen.

(Änderung Nr. 67)  
Erwägung 6a (neu)

Die Vollendung des Binnenmarktes ist vereinbar mit den Beschränkungen des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs, die im Zusammenhang mit der nationalen Sicherheit oder mit der Fortsetzung des Hoheitsgebiets zwischen dem Festland und den Inseln sowie auch zwischen den Inseln selbst stehen.

(Änderung Nr. 68)  
Erwägung 6b (neu)

Die Gemeinschaftsebene ist die geeignetste Ebene, um erhebliche Senkungen bei den Hafengebühren und den finanziellen und kommerziellen Abgaben zu erwägen.

(Änderung Nr. 69)  
Erwägung 6c (neu)

Der Begriff der öffentlichen Dienstleistung, der mit gemeinnützigen Dienstleistungen und folglich auch mit den Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs im Zusammenhang steht, ist mit dem Vertrag vereinbar.

(Änderung Nr. 70)  
Erwägung 6d (neu)

Die Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr muß in der Praxis schrittweise erfolgen, damit sich die Liberalisierung der Dienstleistungen ohne schwerwiegende negative Auswirkungen auf den Lebensstandard der Bewohner der obengenannten Gebiete vollziehen kann und damit sich die Unternehmen ohne größere finanzielle Verluste an die neue Regelung anpassen können.

(Änderung Nr. 71)  
Erwägung 7a (neu)

Besondere einzelstaatliche Umstände und erhebliche Auswirkungen auf die Arbeitslosigkeit können (vorübergehend) Gründe für eine Einschränkung der Kabotagefreiheit sein.

(Änderung Nr. 72)  
Erwägung 7b (neu)

Dennoch ist es möglich, einen Mitgliedstaat von der Verpflichtung zur Einhaltung dieser Verordnung zu entbinden und das Vorrecht, Küstenschifffahrt zu betreiben, weiterhin seinen eigenen Schiffen zu überlassen, wenn besondere Gründe dafür sprechen, wie z.B. die Entwicklung der Inselregionen eines Mitgliedstaates, die Befriedigung seiner Verkehrsbedürfnisse, die Beschäftigung einer großen Zahl seiner Seeleute und auch aus Gründen der nationalen Verteidigung.

(Änderung Nr. 73)  
Artikel 1

(1) Die Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs im Seeverkehr in den Mitgliedstaaten werden für Gemeinschaftsreeder mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Gemeinschaft als dem Mitgliedstaat des Beteiligten, für den die Dienstleistungen bestimmt sind, beim Einsatz von Schiffen mit nicht mehr als 6.000 BRT, die im Gemeinschaftsschiffsregister eingetragen sind, aufgehoben.

(2) Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten auch für Angehörige von Mitgliedstaaten, die in Drittländern ansässig sind und für Schiffahrtsgesellschaften, die ihre Niederlassung in einem Drittland haben und von Angehörigen eines Mitgliedstaates kontrolliert werden, wenn ihre Schiffe in dem betreffenden Mitgliedstaat nach dessen Recht und im Gemeinschaftsschiffsregister eingetragen sind und nicht mehr als 6.000 BRT haben.

(3) Im Sinne dieser Verordnung sind "Seeverkehrsleistungen" solche Dienstleistungen, die gewöhnlich gegen Entgelt erbracht werden und sich insbesondere erstrecken auf:

- a) die Beförderung von Personen oder Gütern auf dem Seewege zwischen Häfen in einem Mitgliedstaat einschließlich der überseeischen Gebiete dieses Staates (Kabotage);
- b) die Beförderung von Personen oder Gütern auf dem Seewege zwischen einem Hafen eines Mitgliedstaates und Anlagen oder Konstruktionen auf dem Festlandsockel dieses Mitgliedstaates (Off-shore-Versorgungsleistungen).

(1) Die Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs im Seeverkehr innerhalb der Mitgliedstaaten werden für die in Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. ... über die gemeinsame Bestimmung des Begriffs "Gemeinschaftsreeder" genannten Gemeinschaftsreeder aufgehoben, sofern sie für die Erbringung dieser Dienstleistungen ausschließlich Schiffe mit nicht mehr als 6.000 BRT einsetzen, die im Gemeinschaftsschiffsregister eingetragen sind, und für die eine etwaige Genehmigung zur Kabotage in dem Staat vorliegt, in dem sie registriert sind.

entfällt

(3) Im Sinne dieser Verordnung sind "Seeverkehrsleistungen" solche Dienstleistungen, die gewöhnlich gegen Entgelt erbracht werden und sich insbesondere erstrecken auf:

- a) die Beförderung von Personen oder Gütern auf dem Seewege zwischen Häfen in einem Mitgliedstaat einschließlich der überseeischen Gebiete dieses Staates (Kabotage);
- b) die Beförderung von Personen oder Gütern auf dem Seewege zwischen einem Hafen eines Mitgliedstaates und Anlagen oder Konstruktionen auf dem Festlandsockel dieses Mitgliedstaates (Off-shore-Versorgungsleistungen).

(3a) Im Rahmen der Anwendung dieser Verordnung gilt die in der Verordnung zur Einrichtung eines Gemeinschafts-Schiffsregisters und über das Führen der Gemeinschaftsflagge durch Seeschiffe enthaltene Definition des "Gemeinschaftsreeders".

(4) Der Mitgliedstaat, zwischen dessen Häfen die Seeverkehrsleistungen erbracht werden, kann verlangen, daß auf den hierfür eingesetzten Schiffen Angehörige der Mitgliedstaaten in demselben Verhältnis beschäftigt werden, wie dies für die unter seiner Flagge fahrenden, für die gleichen Seeverkehrsleistungen eingesetzten Schiffe verlangt wird.

(4) Der Mitgliedstaat, zwischen dessen Häfen die Seeverkehrsleistungen erbracht werden, kann verlangen, daß auf den hierfür eingesetzten Schiffen Angehörige der Mitgliedstaaten in demselben Verhältnis beschäftigt werden, wie dies für die unter seiner Flagge fahrenden, für die gleichen Seeverkehrsleistungen eingesetzten Schiffe verlangt wird, und daß diese über eine Ausbildung verfügen, die der Ausbildung seiner eigenen auf diesen Schiffen arbeitenden Staatsangehörigen entspricht.

(Änderung Nr. 74)  
Artikel 2a (neu)

(1) Im Falle schwerwiegender Marktstörungen oder eines ernsthaften Ungleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage in einem bestimmten geographischen Gebiet ergreift die Kommission entweder auf eigene Initiative oder auf Antrag eines Mitgliedstaates die erforderlichen Maßnahmen für die Entschärfung der Krise oder die vorläufige Rücknahme der erteilten Genehmigung zur Erbringung von Dienstleistungen.

(2) Wenn der Antrag von einem Mitgliedstaat bei der Kommission eingereicht wird, wird der Beschluß binnen 30 Tagen nach Eingang des vorschriftsmäßig ausgefüllten Antrags mit den für zweckdienlich erachteten einschlägigen Angaben gefaßt.

(3) Die Kommission übermittelt ihren Beschluß dem Rat und unterrichtet die Mitgliedstaaten und das Europäische Parlament davon. Ein Mitgliedstaat kann beim Rat binnen 30 Tagen nach Bekanntmachung des Beschlusses der Kommission Widerspruch dagegen einlegen. Der Rat kann binnen 30 Tagen nach Eingang des Antrags des Mitgliedstaates mit qualifizierter Mehrheit einen anderslautenden Beschluß fassen.

(Änderung Nr. 75)  
Artikel 5a (neu)

Die Mitgliedstaaten haben das Recht, gemäß ihrer nationalen Gesetzgebung, die Anwendung der Bestimmungen dieser Richtlinie teilweise oder insgesamt in folgenden Fällen auszuschließen:

a) Fähr- oder Frachtverbindungen zwischen dem Festland, den Inseln sowie zwischen den Inseln und dem Festland oder zwischen den Inseln eines Mitgliedstaates,

b) für Kreuzfahrtschiffe, wenn dies aus sozialen Gründen zur Erhaltung von Arbeitsplätzen, aus Gründen der regionalen Entwicklung oder der nationalen Sicherheit gerechtfertigt ist.

(Änderung Nr. 76)  
Artikel 6

Diese Verordnung wird vor dem 1. Januar 1993 überprüft werden.

Die Kommission erstellt eine detaillierte und gründliche Studie über die Auswirkung der Liberalisierung der Seeverkehrsleistungen innerhalb der Mitgliedstaaten im sozialen, wirtschaftlichen und steuerlichen Bereich sowie auf den Lebensstandard der Bewohner der betroffenen Gebiete, auf die Seeverkehrsmittel und die Arbeitsplätze für Seeleute.

Auf der Grundlage der genannten Studie legt die Kommission frühestens zum 31. Dezember 1995 einen Vorschlag zur Überprüfung dieser Richtlinie vor.

\_\_\_\_\_ Vorschlag der Kommission \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ Änderungen des Parlaments \_\_\_\_\_

(Änderung Nr. 77)  
Artikel 7 Absatz 1

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1991 in Kraft.

Diese Verordnung tritt 3 Jahre nach Inkraftsetzung der Richtlinie in Kraft, durch die positive Maßnahmen zugunsten verbesserter Wettbewerbsfähigkeit und der Harmonisierung der Betriebsbedingungen für Schiffe der Küstenschifffahrt (Kabotage) zur Anwendung kommen.