

09.06.93

EG - AS - U - VP

39 Seiten

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für
Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen

KOM(93) 218 endg.; Ratsdok. 6919/93

411/93

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 9. Juni 1993 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.)

Die Vorlage ist vom Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 19. Mai 1993 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt eine Beschlußfassung durch den Rat im Dezember 1993 an.

Hinweis: vgl. Drucksache 177/93 = AE-Nr. 930681.

BEGRÜNDUNG

1. In ihrer Mitteilung "Eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr" vom 24. Februar 1993 unterstreicht die Kommission, daß das Gefahrenpotential im Seeverkehr trotz der bereits unternommenen Anstrengungen zur Verringerung des Unfallrisikos nach wie vor sehr hoch ist¹.

2. In der Mitteilung wird außerdem auf die Verschiedenartigkeit der Unfälle und der Mängel bei den Weltflotten hingewiesen. Diese Unterschiede bleiben trotz der unzähligen internationalen Bestimmungen bestehen, die die Seeschifffahrt regeln und eigentlich zu einem in allen Flotten ähnlichen Sicherheitsstandard führen müßten.

3. Die Unterschiede beim Sicherheitsstandard beruhen auf verschiedenen Faktoren. Ein wesentlicher ist die unzulängliche Arbeit vieler Schiffsbetreiber und für die Sicherheit zuständiger Behörden in den Flaggenstaaten.

4. Auch die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) hat die Schifffahrtswelt darauf aufmerksam gemacht, daß viele Flaggenstaaten bei Schiffen, die in ihren nationalen Registern eingetragen sind oder unter ihrer Flagge fahren, keine angemessene Kontrolle der Sicherheits- und Umweltschutznormen gewährleisten können.

5. Untersuchungen der Unfallursachen und die an Bord von Schiffen festgestellten Mängel geben Aufschluß über die Art und Weise, in der die Staaten international vereinbarte Bau- und Instandhaltungsbestimmungen für Seeschiffe durchführen. Diese Bestimmungen sind größtenteils in internationalen Übereinkommen enthalten, die ein angemessenes Niveau bei der Sicherheit und der Verschmutzungsverhütung garantieren sollen. Im einzelnen sind dies:

- das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 1974) mit Sicherheitsnormen für Frachtschiffe (ab

1 Siehe Seite 1 bis 13 der Kommissionsmitteilung (KOM(93) 66 endg.).

einem bestimmten Bruttoreaumgehalt) und Fahrgastschiffe auf Auslandsfahrt,

- das Internationale Freibord-Übereinkommen (LL 1966) mit Sicherheitsnormen für die Festigkeit und Stabilität von Schiffen und
- das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 1973) mit entsprechenden Bau- und Betriebsvorschriften.

6. Gemäß diesen Übereinkommen sind die nationalen Verwaltungen dafür zuständig, die Schiffe daraufhin zu überprüfen, ob sie den internationalen Normen entsprechen, sowie die jeweiligen internationalen Zeugnisse für in ihren Registern eingetragene Schiffe auszustellen. Die Durchführung dieser Aufgaben erfordert ein so großes Instrumentarium und Fachwissen, daß es den meisten mitgliedstaatlichen Verwaltungen Schwierigkeiten bereitet, ihren Verpflichtungen mit "Bordmitteln" nachzukommen.

7. Schon seit zwanzig Jahren werden diese Aufgaben von einigen wenigen hochspezialisierten Organisationen, den sogenannten Klassifikationsgesellschaften, wahrgenommen, die über ausgedehnte Erfahrungen im Schifffahrtssektor verfügen, qualifiziertes Fachpersonal beschäftigen und auf leistungsstarke Forschungs- und Rechenzentren zurückgreifen können. Bereits lange Zeit davor hatten sie aufgrund privater Verträge mit Reedereien regelmäßig die Seetüchtigkeit und den Zustand von Schiffen zwecks deren Klassifizierung beurteilt, und dies dank geeigneter Strukturen auf äußerst professionelle Manier. Aus diesem Grund entschieden sich die nationalen Verwaltungen im Einklang mit den Übereinkommen auch dafür, diese Gesellschaften in unterschiedlichem Umfang mit Überprüfungen und Besichtigungen zu betrauen, d.h. die Erfüllung nationaler und internationaler Sicherheitsnormen zu überprüfen und zum Teil auch die entsprechenden Sicherheitszeugnisse auszustellen.

8. Weder das SOLAS- noch das LL-Übereinkommen enthält Vorschriften, denen alle Schiffe im Baustadium und während ihrer Gesamtlebensdauer genügen müßten und die detailliert genug wären, um eine einheitliche Anwendung sicherzustellen. Dies gilt insbesondere für Schiffsbauteile wie den Rumpf, die Maschinen sowie die elektrischen und Steueranlagen. Diese entscheidenden Schiffsbauteile werden gemäß den Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften überprüft; im LL-Übereinkommen heißt es

sogar ausdrücklich, daß "Schiffe, die nach den Vorschriften einer von der Verwaltung anerkannten Klassifikationsgesellschaft gebaut und instand gehalten werden, [...] als genügend stark betrachtet werden [können]".² Die meisten nationalen Verwaltungen beschlossen deshalb zur gleichen Zeit, die Klassifikationsgesellschaften auch mit der Ausarbeitung und Durchsetzung von Sicherheitsnormen betreffend den Schiffskörper, die Maschinen sowie die elektrischen und Steueranlagen zu betrauen.

9. Seit der Annahme dieses Übereinkommen hat sich die Zahl der Klassifikationsgesellschaften jedoch drastisch auf heute 40 bis 50 erhöht. Hierin besteht das eigentliche Problem, denn zahlreiche dieser Gesellschaften können keinen hinreichenden Nachweis ihrer Erfahrung, Zuverlässigkeit und Professionalität erbringen und weisen auch nicht die typischen Merkmale auf, die es rechtfertigen würden, daß die nationalen Verwaltungen ihnen Befugnisse übertragen: Ihr Personal ist beispielsweise unzureichend ausgebildet oder zu unerfahren, und sie verfügen nicht über die notwendigen Voraussetzungen, um Prüfungen vorzubereiten und durchzuführen sowie Vorschriften auszulegen oder gegebenenfalls auszuarbeiten. Auch hinsichtlich der Verfahrenskriterien bestehen bei gewissen Klassifikationsgesellschaften Lücken: Für in Fahrt befindliche Schiffe sind die Besichtigungsintervalle nicht festgelegt und fehlen z.B. auch die Kriterien für die Einstufung einer Schiffsstruktur oder einer Maschinenanlage als unsicher.

10. Alle diese Faktoren haben weltweit und auch in der EG dazu geführt, daß die wichtigsten Vorschriften, nämlich die über den Schiffskörper, die Maschinen sowie über die elektrischen und die Steueranlagen, nicht international, sondern nur intern von den Klassifikationsgesellschaften festgelegt worden sind, und daß die Vorschriftsmäßigkeit der Schiffe von Stellen ermittelt wird, deren Qualitäts- und fachliches Niveau unterschiedlich sind und die bei sicherheitsrelevanten Fragen kaum umhin können, auch anderen Überlegungen, etwa dem Erhalt einer Flotte in ihrer Klasse, Rechnung zu tragen. Diese Situation beeinträchtigt nicht nur die Sicherheit, sie führt auch - nicht nur theoretisch - zu Wettbewerbsnachteilen, die selbst bei Klassifikationsgesellschaften mit einem hohen Leistungsstandard einem sorgloseren Vorgehen bei der Besichtigung und Zertifizierung Vorschub leisten.

2 Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966, Anlage I, Regel 1.

GRÜNDE FÜR DIE ANNAHME EINER RICHTLINIE DES RATES

11. a) Welche Ziele werden in Anbetracht der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme angestrebt ?

Auf seiner außerordentlichen Tagung vom 25. Januar 1993 hat der Rat Umwelt/Verkehr die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten aufgefordert, gemeinschaftsweit für eine strikte und konvergente Umsetzung internationaler Vorschriften, insbesondere der Vorschriften für den Bau, die Zertifizierung und die Instandhaltung von Schiffen, zu sorgen. In der Kommissionsmitteilung "Eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr" vom 24. Februar 1993 wird ein Richtlinienvorschlag mit Vorschriften für die Mitgliedstaaten und die nationalen Organisationen, die sich mit der Zertifizierung und den damit zusammenhängenden Überprüfungen der Schiffe auf ihre Übereinstimmung mit den internationalen Übereinkommen über die Sicherheit und die Verschmutzungsverhütung auf See befassen, angekündigt. Der vorliegende Richtlinienvorschlag steht voll und ganz im Einklang mit dem in der Mitteilung angekündigten Vorgehen.

- b) Fällt die geplante Maßnahme in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft, oder sind Gemeinschaft und Mitgliedstaaten gemeinsam zuständig?

Gemäß Artikel 84 Absatz 2 des EWG-Vertrags sind Gemeinschaft und Mitgliedstaaten gemeinsam zuständig.

- c) Inwieweit ist die Gemeinschaft von dem Problem betroffen?

Alle Mitgliedstaaten sind als Flaggenstaaten und elf Mitgliedstaaten auch als Hafenstaaten betroffen.

d) Welches ist unter Berücksichtigung der Möglichkeiten auf Gemeinschaftsebene und der auf mitgliedstaatlicher Ebene die günstigste Lösung?

Ein Vorgehen auf Gemeinschaftsebene erscheint als günstigste Lösung; eine ausführliche Begründung für eine Gemeinschaftsmaßnahme erfolgt in den Abschnitten 12 bis 15.

e) Welchen konkreten Nutzen hat die geplante Maßnahme der Gemeinschaft, und welche Kosten würde ein Nichttätigwerden verursachen?

Der konkrete Nutzen dieser Richtlinie besteht in der gemeinschaftsweit einheitlichen Durchsetzung internationaler Normen auf flaggen- und auch auf hafenstaatlicher Ebene. Aus Statistiken geht hervor, daß für jedes Jahr, in dem nichts unternommen wird, ein hoher Preis an Unfallopfern und Menschenleben zu zahlen ist.

f) Welche Handlungsformen stehen der Gemeinschaft zur Verfügung?

Mit dieser Maßnahme sollen Probleme auf der Gemeinschaftsebene gelöst werden, weil der erzielbare Nutzen hier potentiell am größten ist. Im Sinne der Zielsetzung der Maßnahme ist es unter anderem erforderlich, ein Verfahren für die gemeinschaftsweite Anerkennung bestimmter Organisationen festzulegen. Damit bei dieser Anerkennung ein angemessener Sicherheits- und Umweltschutzstandard aufrechterhalten bleibt, müssen Mindestkriterien für die Anerkennung aufgestellt werden. Außerdem werden gemeinsame Anforderungen an Schiffskörper, Maschinen, elektrische und Steueranlagen eingeführt. Die Festlegung von prioritären Kriterien für die Hafenstaatkontrolle soll eine angemessene Durchführung gewährleisten, damit Schiffe unter Flaggen dritter Staaten nicht günstiger als Schiffe unter mitgliedstaatlichen Flaggen behandelt werden.

g) Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, deren Umsetzung den Mitgliedstaaten überlassen bleibt?

Diese Richtlinie gibt auf Gemeinschaftsebene einen gemeinsamen Rahmen mit Qualitätsanforderungen vor, denen Organisationen genügen müssen, die von den Mitgliedstaaten mit der Wahrnehmung bestimmter Aufgaben betraut werden; jedem einzelnen Mitgliedstaat bleiben allerdings die Entscheidungen über das auf sein internes System am besten passende Durchführungsinstrumentarium, über die Anerkennungs- sowie über die Durchführung und die Umsetzung der Richtlinie überlassen.

12. Die obigen Ausführungen machen deutlich, daß alle nationalen Verwaltungen und die von ihnen mit der Wahrnehmung von Überprüfungs-, Besichtigungs- und Zertifizierungsaufgaben betrauten Organisationen voll qualifiziert sein müssen, was heißt, daß ihre Strukturen, Methoden, Vorschriften und Fachkenntnisse ein hohes Maß an Qualität bei den Kontrollen garantieren müssen. Es sollten außerdem Vorschriften für den Schiffskörper, die Maschinen sowie die elektrischen und die Steueranlagen aufgestellt werden, gegen die die Bauausführung und die Instandhaltung der Schiffe in der Praxis geprüft werden können.

13. Durch Maßnahmen innerhalb der internationalen Organisationen ließen sich diese Ziele bislang nicht erreichen.

Mehrere Mitgliedstaaten der IMO sind außerstande, das Leistungsniveau der für sie tätigen Organisationen zu verbessern. Im übrigen würde der Umstand, international vereinbarte hohe Qualitätsnormen akzeptieren zu müssen, für zahlreiche Organisationen bedeuten, daß sie ihren heutigen Leistungsstandard auf ein Niveau anheben müßten, auf dem sie für verantwortungslose Schiffseigner nicht mehr so attraktiv wären. Wenn bestimmte Entwicklungsländer verpflichtet würden, nur noch strengere Klassifikationsgesellschaften zu beauftragen, würden sie hierzu eine finanzielle Unterstützung benötigen, um die Qualität ihrer Klassifikationsgesellschaften und ihrer Flotten zu verbessern. Diese Umstände machen die globale Einführung gleich strenger

Vorschriften auf IMO-Ebene äußerst schwer; dies wurde auch in der ersten Sitzung des FSI-Ausschusses deutlich (siehe Abschnitt 17).

Bei den laufenden Arbeiten der IMO im Zusammenhang mit den Klassifikationsgesellschaften geht es zudem gar nicht um die Entwicklung und Anwendung von Vorschriften für Schiffskörper, Maschinen sowie elektrische und Steueranlagen. Genau dieser Aspekt bildet jedoch den Schwerpunkt des vorliegenden Richtlinienvorschlags der Kommission.

Es ist auch klar, daß eine befriedigende Antwort auf die oben beschriebene Situation nicht auf rein nationaler Ebene erteilt werden kann. Die gegenwärtige inakzeptable Situation ist das Ergebnis der während zwei Jahrzehnten gescheiterten mitgliedstaatlichen Bemühungen, durch nationale Maßnahmen das im internationalen Regelwerk vorgegebene Sicherheitsniveau zu gewährleisten. Vonnöten ist daher jetzt eine Gemeinschaftslösung, mit der das Verhältnis zwischen den nationalen Verwaltungen und den Klassifikationsgesellschaften geregelt wird, mit der qualitative Kriterien für die Organisationen aufgestellt werden und mit der eine harmonisierte Entwicklung und Anwendung von Sicherheitsnormen für den Schiffskörper, die Maschinen sowie die elektrischen und die Steueranlagen herbeigeführt wird. Durch Maßnahmen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle würde eine Gemeinschaftslösung außerdem gewährleisten, daß Schiffe unter Drittlandsflaggen nicht gegenüber Schiffen unter Gemeinschaftsflaggen bevorteilt werden.

14. Gemäß dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wird mit dem Richtlinienvorschlag der Kommission auf Gemeinschaftsebene zwar ein gemeinsamer Rahmen mit Qualitätsanforderungen an Organisationen aufgestellt, denen die Mitgliedstaaten Aufgaben übertragen, damit ein gleicher Sicherheitsstandard der Klassifikationsgesellschaften in der EG gewährleistet ist. Es obliegt jedoch den Mitgliedstaaten, über das in ihren nationalen Kontext am besten passende Durchführungsinstrumentarium zu entscheiden, und den beauftragten Fachorganisationen, - unter der Aufsicht der Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit der Kommission - die geeigneten Vorschriften festzulegen, anzuwenden und fortzuschreiben.

15. Die Notwendigkeit der Einführung qualitativer Kriterien für

Organisationen, die für die Mitgliedstaaten tätig sind, ist vom Rat bereits 1991 in der Verordnung zur Umregistrierung von Schiffen innerhalb der Gemeinschaft betont worden; dort heißt es: "Werden die Zeugnisse von einer Organisation im Namen eines Mitgliedstaats ausgestellt, so hat dieser Mitgliedstaat sicherzustellen, daß die betreffende Organisation aufgrund ihrer Qualifikation, technischen Erfahrung und Personalausstattung in der Lage ist, in Anwendung der Übereinkommen Zeugnisse auszustellen, die ein hohes Schutzniveau gewährleisten.

Die Organisation muß in der Lage sein, Regeln und Vorschriften, die als technische Normen anerkannt werden, aufzustellen und auf dem neuesten Stand zu halten; sie muß qualifizierte und erfahrene Inspektoren einsetzen, damit sie den Zustand eines Schiffes fachgerecht beurteilen kann."³

INHALT DER VORGESCHLAGENEN RICHTLINIE DES RATES

16. Mit der Richtlinie sollen Kriterien aufgestellt werden, denen die Klassifikationsgesellschaften und andere private Stellen genügen müssen, wenn sie für die nationalen Verwaltungen der Mitgliedstaaten tätig sind. Zugleich soll dadurch gewährleistet werden, daß die mit Überwachung und Zertifizierung betrauten Personen bzw. die Organisationen, auf die sich die Mitgliedstaaten für solche Aufgaben stützen wollen, kompetent, zuverlässig und in der Lage sind, die Übereinstimmung der von ihnen klassifizierten Schiffe mit Sicherheits- und Umweltschutznormen ordnungsgemäß zu kontrollieren.

Diese Bestimmungen sind ein erster Schritt, um die Erfüllung bestehender internationaler Sicherheitsnormen in der Seeschifffahrt zu verbessern und

3 Verordnung (EWG) Nr. 613/91 des Rates vom 4. März 1991, Artikel 3 Absatz 3.

eine Reaktion auf den niedrigen Sicherheitsstandard einiger mit der Überwachung und Zertifizierung von Schiffen befaßten Organisationen. Außerdem haben Lücken und Schwachpunkte in den internationalen Übereinkommen, Codes und Entschlüssen oft eine unterschiedliche Anwendung der Vorschriften und damit auch ein unterschiedliches Sicherheits- und Umweltschutzniveau zur Folge. Ein weiterer Zweck der Richtlinie ist daher, daß Mindestsicherheitsanforderungen entwickelt und gemeinschaftsweit einheitlich durchgeführt werden, um so allzu krasse Unterschiede bei Bauausführung und Instandhaltung der Schiffe zu beseitigen, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats operieren; insbesondere geht es dabei um Vorschriften für den Schiffskörper, die Maschinen sowie die elektrischen und die Steueranlagen.

17. Die IMO befaßt sich mit der Aufstellung rechtlich nicht bindender Leitlinien für die Übertragung von Befugnissen auf Organisationen und mit der Formulierung von Mindestanforderungen an Organisationen, die für die Verwaltung tätig sind.

Vor diesem Hintergrund ist der neuingesetzte Unterausschuß Flag State Implementation (FSI) aufgefordert worden, eine diesbezügliche IMO-Entschlüsselung auszuarbeiten. In seiner Sitzung vom April 1993 hat er den Entwurf einer solchen Entschlüsselung abschließend beraten.

Der Unterausschuß möchte nun in den nächsten Sitzungen des Schiffssicherheitsausschusses (MSC) und des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) über das Ergebnis seiner Arbeiten berichten, damit später die Versammlung eine Entschlüsselung annehmen kann.

Die in dieser Richtlinie formulierten Anforderungen im Zusammenhang mit der Befugnisübertragung ähneln denen der IMO. Anhang I der Richtlinie enthält die Mindestanforderungen, wie sie der FSI-Ausschuß erarbeitet hat.

Wenn die Versammlung die Entschlüsselung im November 1993 annimmt, ist die Kommission bereit, die IMO-Empfehlungen gebührend zu berücksichtigen, sofern sie präzise Bestimmungen zum Verhältnis zwischen der Verwaltung und den Organisationen enthalten und ein zumindest gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten.

18. Hierzu werden in der Richtlinie zwei Ziele formuliert. Erstes Ziel ist es, die nationalen Verwaltungen direkter und enger in den Schiffszertifizierungs- und -besichtigungsprozeß einzubinden. In diesem Zusammenhang sind drei Aspekte zu regeln:

a) Erstens ist festzulegen, daß ein Mitgliedstaat, der seine hoheitlichen Aufgaben bei der Überprüfung und Zertifizierung der Übereinstimmung mit internationalen Übereinkommen wie SOLAS, LL und MARPOL ganz oder teilweise delegieren oder sich bei der Durchführung von zeugnisrelevanten Überprüfungen und Besichtigungen auf den Sachverstand von Organisationen außerhalb seiner Verwaltung stützen will, hiermit nur Organisationen betrauen darf, die bestimmte in der Richtlinie genannte Mindestanforderungen an Zuverlässigkeit und Professionalität erfüllen.

Diese Bestimmungen gelten nur für Überprüfungen, Besichtigungen und Zeugnisse, die in den internationalen, in dieser Richtlinie genannten Übereinkommen vorgesehen sind; durch die Richtlinie unberührt bleiben somit beispielsweise die Zertifizierung bestimmter Seeausrüstungsgegenstände und die Zeugnisse für Schiffe, auf die die internationalen Übereinkommen nicht anwendbar sind.

Diese Kriterienliste ist unter Berücksichtigung der Vorschriften der Internationalen Vereinigung der Klassifikationsgesellschaften (IACS) und der CEN-Normen EN 45004 (Überwachungsstellen) und EN 29001 zusammengestellt worden. Demzufolge müssen Organisationen, die für die Mitgliedstaaten tätig werden dürfen,

- ein dokumentiertes Qualitätssicherungssystem unterhalten;
- qualifiziertes technisches, ausschließlich für sie tätiges Personal in so ausreichender Zahl beschäftigen, daß sie Forschungsarbeiten durchführen und ein vollständiges und angemessenes eigenes Vorschriftenwerk für zumindest den Schiffskörper, die Maschinen sowie die elektrischen und die Steueranlagen entwickeln können; das Personal muß außerdem in der Lage sein, alle gemäß den internationalen Übereinkommen für die Zeugnisausstellung erforderlichen Überprüfungen und Besichtigungen durchzuführen;
- über ein weltweites Netz von Vertretungen verfügen und eine Mindestflotte bzw. -tonnage klassifiziert haben;

- zur Zusammenarbeit im Rahmen der Hafenstaatkontrolle bereit sein.

Bei der Entscheidung über die Anerkennung einer Organisation soll die Kommission einen Ausschuß anhören, der unmittelbar nach der Annahme der Richtlinie durch den Rat seine Arbeit aufnehmen wird.

b) Zweitens ist das Auftragsverhältnis zwischen den zuständigen nationalen Verwaltungen und den für sie tätigen Organisationen zu definieren, um so Qualität und Kohärenz der Vorschriften, Besichtigungen und Zertifizierungen sicherzustellen. Diesem Verhältnis liegt eine formalisierte Vereinbarung zwischen den Beteiligten zugrunde, in der die von den Organisationen wahrzunehmenden Aufgaben und Funktionen im einzelnen genannt werden. Die nationalen Verwaltungen kontrollieren diese Arbeit und auch die Prüfverfahren (stichprobenartige und eingehende Schiffsüberprüfungen) regelmäßig und übermitteln der Kommission einen Bericht mit den Ergebnissen dieser Kontrolle und mit allen sachdienlichen Informationen über die Tätigkeit der Organisationen.

c) Drittens geht es um die außergemeinschaftlichen Flaggenverwaltungen. Da die Sicherheit auf See ein weltweites Problem ist, muß das von den mitgliedstaatlichen Verwaltungen geforderte verantwortliche Verhalten, wenn sie Aufgaben an externe Organisationen delegieren, auch von den drittstaatlichen Verwaltungen gefordert werden, deren Schiffe in Gemeinschaftsgewässern verkehren wollen. Aus diesem Grunde legt die Richtlinie fest, daß die Mitgliedstaaten in ihrer Funktion als Hafenstaaten dafür Sorge zu tragen haben, daß Schiffe unter Drittlandsflaggen nicht günstiger als Schiffe unter mitgliedstaatlichen Flaggen behandelt werden. Wichtigstes Kriterium für die Auswahl von Schiffen für eine Überprüfung soll daher sein, daß die Schiffszeugnisse nicht von einer anerkannten Organisation ausgestellt wurden. Bei Schiffen, die den international vereinbarten Vorschriften nicht genügen, sollten dann gegebenenfalls geeignete Maßnahmen ergriffen werden.

19. Zweites Ziel der Richtlinie ist es, daß alle unter die internationalen Übereinkommen fallenden Schiffe, die eine mitgliedstaatliche Flagge führen,

präzisen Anforderungen an die Sicherheit und Zuverlässigkeit ihres Schiffskörpers, ihrer Maschinen sowie ihrer elektrischen und Steueranlagen genügen. Diese Vorschriften sollen sowohl bei der Zertifizierung von Neubauten als auch bei Besichtigungen des Schiffs zu einem späteren Zeitpunkt Anwendung finden. Die Ausarbeitung ausreichend präziser Vorschriften für Neubauten würde allerdings bedingen, die außerordentlich umfangreichen und komplexen Regeln und Verfahren der Klassifikationsgesellschaften - konkret geht es dabei um mehrere hundert Bände - praktisch neu zu formulieren und kontinuierlich fortzuschreiben. Dies wäre weder praktikabel noch notwendig, da die großen Klassifikationsgesellschaften, die Mitglieder der IACS sind, im Verlauf der Jahre alle notwendigen Vorschriften für diese zentralen Schiffsbauteile entwickelt und fortgeschrieben haben. Obwohl sie im Einzelfall voneinander abweichen können, wird generell davon ausgegangen, daß sie alles in allem ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten. In der Richtlinie heißt es deshalb, daß Schiffskörper, Maschinen sowie elektrische und Steueranlagen gemäß den Vorschriften einer Klassifikationsgesellschaft, die die vorstehend beschriebenen Kriterien erfüllt, gebaut und instand gehalten werden müssen. Um die Gleichwertigkeit der Sicherheitsnormen gemäß der Richtlinie aufrechtzuerhalten, sollen die anerkannten Organisationen regelmäßig miteinander konsultieren.

20. Die Kommission ist der Ansicht, daß - abgesehen von der Verbesserung und Harmonisierung der Sicherheits- und Umweltschutznormen innerhalb der Gemeinschaft - eine der unmittelbaren Konsequenzen dieser Richtlinie darin bestehen wird, daß die anerkannten Organisationen von dem wirtschaftlichen Druck befreit werden, den unseriöse Wettbewerber zur Zeit auf sie ausüben. Die Kommission teilt die von Schifffahrtskreisen geäußerte Ansicht, daß ein derartiger wirtschaftlicher Druck die notwendige absolute Unabhängigkeit der Klassifikationsgesellschaften bei der Durchführung hoheitlicher Aufgaben gefährdet. Mit dieser Richtlinie soll das Vertrauen in die Wirksamkeit und Zuverlässigkeit der Überprüfungen und Besichtigungen durch anerkannte Organisationen sowie in ihr kontinuierliches Bemühen um Fortschreibung der Vorschriften für Schiffskörper, Maschinen sowie elektrische und Steueranlagen wieder uneingeschränkt hergestellt werden.

21. Ein weiterer positiver Effekt dieser Richtlinie wird die Aufhebung besonderer oder ausschließlicher Rechte sein, die Mitgliedstaaten einer oder

mehreren Organisationen auf der Grundlage von nicht qualitäts- oder sicherheitsorientierten Kriterien gewähren. Die Anwendung des Grundsatzes der Dienstleistungsfreiheit innerhalb der Gemeinschaft auf Organisationen, die die gemeinsamen Mindestkriterien erfüllen, wird den freien Wettbewerb nur den qualifizierten Organisationen öffnen und zugleich sowohl den Reedern als auch den Regierungen ein hohes Leistungs- und Sicherheitsniveau garantieren. In der Richtlinie ist dementsprechend auch festgelegt, daß die Mitgliedstaaten, die die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben externen Organisationen übertragen oder sich dabei auf solche Organisationen stützen, akzeptieren müssen, daß diese Aufgaben von jeder beliebigen anerkannten Organisation wahrgenommen werden.

BEMERKUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

Artikel 1

Dieser Artikel beschreibt die Zielsetzung der Richtlinie: Es sollen zum einen Kriterien festgelegt werden, denen Klassifikationsgesellschaften und andere private Stellen genügen müssen, wenn sie für die mitgliedstaatlichen Verwaltungen tätig sind. Zum anderen sollen diese Kriterien die Gewähr dafür bieten, daß die Organisationen, die zur Durchführung von Überwachungs- und Zertifizierungsaufgaben ermächtigt werden, und Organisationen, auf die sich die Mitgliedstaaten für diese Aufgaben stützen, kompetent, zuverlässig und imstande sind, die Übereinstimmung der von ihnen klassifizierten Schiffe mit den Sicherheits- und Umweltschutznormen angemessen zu kontrollieren.

Diese Richtlinie ist ein erster Schritt, um die Erfüllung bestehender internationaler Sicherheitsnormen in der Seeschifffahrt zu verbessern, und eine Reaktion insbesondere auf den niedrigen Sicherheitsstandard einiger mit der Überwachung und Zertifizierung von Schiffen befaßter Organisationen.

Außerdem haben Lücken und Schwachpunkte in den internationalen Übereinkommen, Codes und Entschlüsseungen oft eine unterschiedliche Anwendung der Vorschriften und damit auch ein unterschiedliches Sicherheits- und Umweltschutzniveau zur Folge. Ein weiterer Zweck der Richtlinie ist es daher, daß Mindestsicherheitsanforderungen entwickelt und gemeinschaftsweit einheitlich durchgeführt werden, um so allzu krasse Unterschiede bei der Bauausführung und der Instandhaltung von Schiffen, die unter der Flagge eines Mitgliedstaates fahren, zu beseitigen; hierbei geht es insbesondere um Vorschriften für den Schiffskörper, die Maschinen sowie die elektrischen und die Steueranlagen.

Artikel 2

In diesem Artikel werden die in der Richtlinie verwendeten Schlüsselbegriffe definiert.

Artikel 3

Absatz 1. Hier wird der Grundsatz aufgegriffen, daß für die Durchführung der Bestimmungen internationaler Übereinkommen, denen sie beigetreten sind, in erster Linie die Mitgliedstaaten selbst zuständig sind. Jeder Mitgliedstaat muß im Rahmen des Möglichen dafür Sorge tragen, daß seine Verwaltung, die Schiffsüberprüfungen vornimmt und die entsprechenden Zeugnisse ausstellt, über genügend Erfahrung, Kompetenz und Zuverlässigkeit verfügt.

Absatz 2. Die meisten einschlägigen internationalen Übereinkommen sehen allerdings die Möglichkeit vor, daß die Mitgliedstaaten die Durchführung von Besichtigungen und Überprüfungen (einschließlich derer zur Beurteilung der allgemeinen Festigkeit des Schiffskörpers sowie der Zuverlässigkeit und Sicherheit von Maschinen, elektrischen und Steueranlagen) und die Ausstellung von Zeugnissen ganz oder teilweise privaten Organisationen oder Sachverständigen übertragen können.

Ferner ist in diesem Artikel festgelegt, daß nur anerkannte Organisationen, die den Nachweis ihrer Erfahrung, Kompetenz und Zuverlässigkeit erbringen, mit der Durchführung hoheitlicher Aufgaben für den Mitgliedstaat betraut werden dürfen. Davon ausgenommen ist die Ausstellung von Telegraphiefunk- und Sprechfunk-Sicherheitszeugnissen für Frachtschiffe, die aus praktischen Erwägungen auch anderen Stellen übertragen werden darf.

Absatz 3. Die Zertifizierung einzelner Seeausrüstungsgegenstände fällt nicht unter diesen Artikel, sondern soll Gegenstand einer anderen EG-Richtlinie werden.

Artikel 4

Absatz 1. Dieser Absatz bestimmt, daß die Mitgliedstaaten als für sie tätige Organisationen nur solche Stellen anerkennen dürfen, die die Kriterien in Anhang I erfüllen. Organisationen, die im Rahmen von Artikel 3 anerkannt werden wollen, müssen den Mitgliedstaaten anhand von angemessenen Informationen nachweisen, daß sie diesen Kriterien entsprechen.

Absatz 2. Jeder Mitgliedstaat soll der Kommission und den Mitgliedstaaten mitteilen, welche Organisationen er anerkannt hat.

Artikel 5

Absatz 1. Im Einklang mit dem Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs und dem in den Artikeln 60 und 90 des EWG-Vertrags enthaltenen Verbot, innerhalb des Gemeinsamen Marktes besondere oder ausschließliche Rechte zu gewähren, ist in diesem Artikel festgelegt, daß Mitgliedstaaten, die gemäß Artikel 3 Sicherheitsaufgaben delegieren, es keiner anerkannten, in der Gemeinschaft niedergelassenen Organisation verwehren dürfen, für sie tätig zu sein. Ein Mitgliedstaat muß somit für die Durchführung solcher Aufgaben alle anerkannten Organisationen akzeptieren, die im Sinne von Artikel 58 des EWG-Vertrags in der Gemeinschaft niedergelassen sind und ihre Dienste anbieten.

Absatz 2. Ist die anerkannte Organisation in einem Drittstaat niedergelassen, so kann vor der Ermächtigung dieser Organisation die gegenseitige Anerkennung der in dem betreffenden Mitgliedstaat und dem betreffenden Drittstaat niedergelassenen Organisationen verlangt werden.

Artikel 6

Absatz 1. Mit der Richtlinie wird eine stärkere Einbindung der nationalen Verwaltungen in den Prozeß der Schiffszertifizierung und -besichtigung angestrebt. In diesem Artikel geht es nun um das Auftragsverhältnis, das zwischen der zuständigen Verwaltung des jeweiligen Mitgliedstaats und den Organisationen, die hoheitliche Aufgaben wahrnehmen sollen, definiert werden muß.

Absatz 2. Die Transparenz dieses Verhältnisses wird durch die formalisierte schriftliche Form der Vereinbarung gewährleistet, in der die von der Organisation wahrzunehmenden Aufgaben und Funktionen festgelegt werden. Diese Vereinbarung soll dem Mitgliedstaat die Möglichkeit garantieren, die Organisationen in bestimmten zeitlichen Abständen zu kontrollieren und selber Schiffe zu besichtigen, deren Überprüfung eigentlich an die Organisationen delegiert worden ist. Außerdem sollen die Organisationen den Mitgliedstaaten Angaben zu der von ihnen klassifizierten Flotte machen.

Absatz 3. Damit innerhalb der Gemeinschaft ein Informationsaustausch über die Tätigkeiten der Klassifikationsgesellschaften stattfinden kann, ist in diesem Absatz festgelegt, daß zunächst die Kommission und von ihr dann auch die übrigen Mitgliedstaaten von dem Auftragsverhältnis unterrichtet werden, das die einzelne nationale Verwaltung mit externen Organisationen definiert hat.

Artikel 7

Mit diesem Artikel wird ein Beratender Ausschuß eingesetzt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten, vorzugsweise Sachverständigen für die Sicherheit im Seeverkehr, zusammensetzt und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt. Dieser Ausschuß tritt bei Bedarf zusammen, um die Kommission bei der Änderung von Anhang I, bei der Rückgängigmachung der Anerkennung einer Organisation, die die Kriterien von Anhang I nicht mehr erfüllt, sowie im Falle einer Aussetzung der Genehmigung wegen ernster Gefahren für die Sicherheit oder die Umwelt gemäß Artikel 9 unterstützt.

Artikel 8

Gemäß diesem Artikel kann Anhang I von der Kommission geändert werden, um ihn an mögliche Weiterentwicklungen der einschlägigen internationalen Übereinkommen anzupassen und um die gemeinsamen Kriterien zu aktualisieren. Die Kommission kann außerdem entscheiden, die Anerkennung von anerkannten Organisationen, die die Kriterien von Anhang I nicht mehr erfüllen, rückgängig zu machen.

In beiden Fällen hat die Kommission gemäß einem in Artikel 12 festgelegten besonderen Verfahren vorzugehen.

Artikel 9

Dieser Artikel beschreibt das Verfahren für die Aussetzung einer Ermächtigung, die einer Organisation zur Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben erteilt worden ist. Wenn ein Mitgliedstaat der Ansicht ist, daß eine für ihn tätige Klassifikationsgesellschaft hinsichtlich der Sicherheit und des Umweltschutzes nicht mehr zuverlässig arbeitet, kann er seine Ermächtigung aussetzen; hiervon muß er allerdings die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unterrichten. Die Kommission hat dann gemäß Artikel 12 innerhalb von drei Monaten zu entscheiden, ob sie die Aussetzung oder die Anerkennung der betreffenden Organisationen rückgängig macht. Dieser Artikel soll als Schutzklausel dienen.

Artikel 10

Absatz 1. Im Hinblick auf die angestrebte stärkere Einbindung der nationalen Verwaltungen in den Prozeß der Schiffsbesichtigung und -zertifizierung legt dieser Artikel fest, daß die Leistung der ermächtigten Organisationen und

ihre Übereinstimmung mit den Kriterien von Anhang I kontrolliert werden müssen. Die Mitgliedstaaten müssen ihren Verpflichtungen dadurch nachkommen, daß sie diese Punkte selbst kontrollieren, während es bei Organisationen, die in einem anderen Staat niedergelassen sind, genügt, die Kontrolle durch die Verwaltung dieses anderen Mitgliedstaates nachzuprüfen.

Absatz 2. Jeder Mitgliedstaat ist verpflichtet, die Arbeit der beauftragten Organisationen jährlich zu kontrollieren.

Absatz 3. Jeder Mitgliedstaat muß der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten sowohl die Ergebnisse dieser Kontrolle als auch alle sonstigen sachdienlichen Informationen über die Tätigkeit der Organisation übermitteln.

Artikel 11

Absatz 1. Mit diesem Absatz soll sichergestellt werden, daß Schiffe mit Zeugnissen von Organisationen, die wegen Nichterfüllung der vorgeschriebenen Qualitätsanforderungen im Rahmen dieser Richtlinie nicht anerkannt worden sind, in Gemeinschaftshäfen vorrangig überprüft werden, da begründete Zweifel an der Vorschriftsmäßigkeit dieser Schiffe bestehen. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, in Wahrnehmung ihrer hafenstaatlichen Aufgaben in erster Linie jene Schiffe zu überprüfen, deren Sicherheits- und Klassenzeugnisse nicht von einer anerkannten Organisation ausgestellt worden sind.

Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, angemessene Maßnahmen zu ergreifen, wenn Schiffe die international vereinbarten Vorschriften nicht erfüllen, und die Kommission sowie das im Rahmen der Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle eingerichtete Sekretariat von allen Abweichungen zu unterrichten, die sie in ihrer Funktion als Hafenbehörden feststellen.

Absatz 2. Es sind Aufzeichnungen über die Tätigkeit der für Flaggenstaaten tätigen Organisationen anzufertigen, jährlich zu aktualisieren und an die Mitgliedstaaten sowie die Kommission zu verteilen.

Artikel 12

Dieser Artikel regelt das Verfahren für Entscheidungen der Kommission in Angelegenheiten, die unter die Artikel 8 und 9 fallen. Es ist das Verfahren I gemäß Artikel 2 des Komitologiebeschlusses⁽⁴⁾.

Artikel 13

Gemäß diesem Artikel sind die Mitgliedstaaten verpflichtet zu gewährleisten, daß die unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe die von einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft aufgestellten Bau- und Instandhaltungsvorschriften erfüllen; in diesen Vorschriften muß auch die regelmäßige Besichtigung von Schiffskörper, Maschinen sowie elektrischen und Steueranlagen geregelt sein. Außerdem sollen die Klassifikationsgesellschaften miteinander konsultieren, um die Gleichwertigkeit ihrer technischen Vorschriften aufrechtzuerhalten.

Dieses Vorgehen bietet sich an, da die Vorschriften ja bereits bestehen und im übrigen so umfangreich und kompliziert sind, daß deren Neuformulierung sehr zeitaufwendig und letztlich auch überflüssig wäre, da die wichtigsten Klassifikationsgesellschaften im Verlauf der Jahre alle notwendigen Sicherheitsnormen für die wesentlichen Schiffsbauteile entwickelt und fortgeschrieben haben.

(4) Beschluß 87/373/EWG des Rates vom 13. Juli 1987 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse. ABl. Nr. L 197 vom 17.7.1987, S. 33.

Artikel 14

Dieser Artikel nennt die Maßnahmen, die jeder Mitgliedstaat ergreifen muß, um der Richtlinie nachzukommen.

Artikel 15

Bedarf keiner Erläuterung.

VORSCHLAG FÜR EINE
RICHTLINIE DES RATES ÜBER GEMEINSAME VORSCHRIFTEN UND NORMEN
FÜR SCHIFFSÜBERPRÜFUNGS- UND -BESICHTIGUNGSORGANISATIONEN

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Durch das Fernhalten unternormiger Schiffsbetreiber und Schiffe aus den gemeinschaftlichen Gewässern lassen sich unter strikter Einhaltung internationaler Übereinkommen, Codes und Entschlüsse die Sicherheit und die Verschmutzungsverhütung auf See wirksam verbessern.

Die Kontrolle der Übereinstimmung der Schiffe mit den einheitlichen internationalen Normen für die Sicherheit und die Verschmutzungsverhütung auf See fällt in die Zuständigkeit der Flaggen- und der Hafenstaaten.

Die Mitgliedstaaten sind für die Ausstellung der in den Übereinkommen wie SOLAS 74, LL 66 und MARPOL 73/78 vorgesehenen internationalen Sicherheits- und Verschmutzungsverhütungszeugnisse sowie für die Durchführung der Übereinkommensbestimmungen zuständig.

Gemäß diesen Übereinkommen dürfen alle Mitgliedstaaten die Zertifizierung der Übereinstimmung Fachorganisationen übertragen oder sich in mehr oder weniger großem Umfang auf diese stützen; außerdem dürfen sie die Ausstellung der einschlägigen Sicherheitszeugnisse delegieren.

Die bestehenden Klassifikationsgesellschaften, die für nationale Verwaltungen tätig sind, bieten in vielen Teilen der Welt keine Gewähr für eine angemessene Durchführung der Vorschriften oder für Zuverlässigkeit, da sie nicht über angemessene Strukturen und Erfahrungen verfügen, auf die sie sich stützen könnten und die ihnen eine hochqualifizierte Wahrnehmung ihrer Aufgaben ermöglichen würden.

Ein diesbezügliches Vorgehen auf Gemeinschaftsebene ist effizienter als die vereinten mitgliedstaatlichen Bemühungen.

Es bietet sich der Erlass einer Richtlinie des Rates an, die Mindestkriterien für die Anerkennung von Organisationen festlegt, die Umsetzung und Durchsetzung der Richtlinie sowie die Anerkennung selbst jedoch den Mitgliedstaaten überläßt.

Der Rat drängt auf Einführung von Normen auf Gemeinschaftsebene zur Durchsetzung der Anwendung internationaler Vorschriften, um unternormige Schiffe und Schiffsbetreiber aus den gemeinschaftlichen Gewässern fernzuhalten.

Die Normen EN 45004 und EN 29001 in Verbindung mit den Bestimmungen der Internationalen Vereinigung der Klassifikationsgesellschaften (IACS) bieten eine angemessene Gewähr für die Leistungsqualität von Organisationen.

Organisationen, die im Rahmen dieser Richtlinie anerkannt werden wollen, müssen den Mitgliedstaaten vollständige Angaben und den Nachweis dafür liefern, daß sie den Mindestkriterien genügen; die Mitgliedstaaten teilen der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten mit, welche Organisationen sie anerkannt haben.

Die Schaffung des Gemeinsamen Marktes bringt auch den freien Dienstleistungsverkehr mit sich, so daß Organisationen, die bestimmten Kriterien hinsichtlich ihrer fachlichen Qualifizierung und ihrer Zuverlässigkeit genügen, nicht an der Erbringung von Dienstleistungen in der Gemeinschaft gehindert werden können.

Die nationalen Verwaltungen sollen an Schiffsbesichtigungen und an der Ausstellung der damit verbundenen Zeugnisse stärker beteiligt werden, damit die Erfüllung internationaler Sicherheitsvorschriften auch dann gewährleistet ist, wenn sich die Mitgliedstaaten für die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben auf Organisationen außerhalb ihrer Verwaltungen stützen.

Zur Unterstützung der Kommission bei ihren Anstrengungen, eine wirksame Durchführung der bestehenden Sicherheits- und Umweltnormen zu gewährleisten, soll ein Beratender Ausschuß aus Vertretern der Mitgliedstaaten eingesetzt werden.

Die Kommission soll nach dem in Artikel 12 beschriebenen Verfahren vorgehen, um Fortschritten in internationalen Foren Rechnung zu tragen und die Mindestkriterien zu aktualisieren.

Auf der Grundlage der Angaben, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10 über die Tätigkeit der für sie arbeitenden Organisationen übermitteln, entscheidet die Kommission gemäß dem Verfahren von Artikel 12 gegebenenfalls über die Rückgängigmachung der Anerkennung einer anerkannten Organisation, die den gemeinsamen Mindestkriterien nicht mehr genügt.

Die Mitgliedstaaten müssen allerdings nach wie vor die Möglichkeit haben, ihre einer Organisation erteilte Genehmigung wegen einer ernststen Gefährdung von Sicherheit oder Umwelt auszusetzen.

Nach dem vorstehend erwähnten Verfahren entscheidet die Kommission zügig darüber, ob sie eine derartige einzelstaatliche Maßnahme bestätigt oder aufhebt.

Jeder Mitgliedstaat soll die Tätigkeit der für ihn arbeitenden Organisationen regelmäßig bewerten und der Kommission sowie allen übrigen Mitgliedstaaten genaue Angaben hierüber bereitstellen.

Die Mitgliedstaaten sind in ihrer Funktion als Hafenbehörden verpflichtet, die Sicherheit und den Schutz vor Verschmutzungen in den gemeinschaftlichen Gewässern zu verbessern, indem sie unternormige Schiffe unabhängig von der Flagge, unter der sie fahren, ausschalten.

Das geeignete Ausschußverfahren ist das Verfahren I gemäß Artikel 2 des Beschlusses 87/373/EWG des Rates.

Die Entscheidung der Kommission hinsichtlich der Erteilung bzw. Rückgängigmachung der Anerkennung einer Organisation, die die Kriterien in Anhang I nicht mehr erfüllt, trägt in größtmöglichem Umfang der Stellungnahme des Ausschusses sowie den Tätigkeiten der Organisation in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung Rechnung.

Die Klassifikationsgesellschaften müssen ihre technischen Normen aktualisieren und durchsetzen, um die Sicherheitsvorschriften zu harmonisieren und eine einheitliche Durchführung der internationalen Vorschriften innerhalb der Gemeinschaft zu gewährleisten.

Bisher gibt es für den Schiffskörper, die Maschinen sowie die elektrischen und die Steueranlagen keine einheitlichen internationalen Bestimmungen, denen alle Schiffe sowohl im Baustadium als auch während ihrer gesamten Betriebsdauer entsprechen müßten.

Solche Bestimmungen können gemäß den Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften aufgestellt werden -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

VORSCHLAG FÜR EINE RICHTLINIE DES RATES
ÜBER GEMEINSAME VORSCHRIFTEN UND NORMEN
FÜR SCHIFFSÜBERPRÜFUNGS- UND
-BESICHTIGUNGSORGANISATIONEN

Artikel 1

Mit dieser Richtlinie sollen Vorschriften für Mitgliedstaaten und Organisationen aufgestellt werden, die sich mit der Überprüfung, Besichtigung und Zertifizierung von Schiffen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den internationalen Übereinkommen befassen. Hierzu gehören auch die Entwicklung und Durchführung von Sicherheitsvorschriften für Schiffskörper, Maschinen, elektrische und Steueranlagen von Schiffen, auf die die internationalen Übereinkommen anwendbar sind.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie einschließlich ihrer Anhänge bedeutet

"Schiffe": Schiffe, auf die die internationalen Übereinkommen anwendbar sind;

"Überprüfungen und Besichtigungen": die aufgrund der internationalen Übereinkommen vorgeschriebenen Überprüfungen und Besichtigungen;

"internationale Übereinkommen": das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 und das Internationale Übereinkommen von 1973/78 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit seinen Protokollen und Änderungen sowie die einschlägigen, in allen Mitgliedstaaten rechtlich bindenden Codes;

"Organisationen": Klassifikationsgesellschaften und andere private Stellen, die von den Regierungen dazu ermächtigt sind, für sie Sicherheitsbeurteilungen vorzunehmen;

"anerkannte Organisationen": die gemäß Artikel 4 anerkannten Organisationen;

"Zeugnisse": die gemäß den internationalen Übereinkommen von einem Mitgliedstaat oder für ihn ausgestellten Zeugnisse, außer den Ausnahmezeugnissen;

"Klassenzeugnisse": die von Klassifikationsgesellschaften ausgestellten Bescheinigungen über die strukturelle und mechanische Eignung für einen bestimmten Zweck oder Dienst gemäß ihren Vorschriften und Normen;

"Niederlassung": der Ort, an dem sich der satzungsmäßige Sitz, die Hauptverwaltung oder die Hauptniederlassung einer Organisation befindet.

Artikel 3

(1) In Wahrnehmung ihrer Zuständigkeiten und in Erfüllung ihrer Verpflichtungen gewährleisten die Mitgliedstaaten, daß ihre zuständigen Verwaltungen eine angemessene Durchsetzung der Bestimmungen der internationalen Übereinkommen sicherstellen können, und zwar insbesondere bezüglich der Überprüfung und Besichtigung von Schiffen sowie der Ausstellung von Zeugnissen und Ausnahmezeugnissen.

(2) Beschließt ein Mitgliedstaat für die Zwecke des Absatzes 1, bei Schiffen, die unter seiner Flagge fahren,

- i) - Überprüfungen und Besichtigungen, einschließlich der Überprüfungen und Besichtigungen zur Feststellung der Übereinstimmung mit Artikel 13 betreffend die allgemeine strukturelle Festigkeit des Schiffskörpers und die Zuverlässigkeit und Sicherheit der Maschinen sowie der elektrischen und der Steueranlagen, oder
 - die Ausstellung bzw. Erneuerung von Zeugnissen, ganz oder teilweise zu delegieren oder
- ii) sich für die Durchführung von zeugnisrelevanten Überprüfungen und Besichtigungen auf Sachverstand außerhalb seiner Verwaltung zu stützen,

so betraut er mit diesen Aufgaben nur anerkannte Organisationen.

Bezüglich des Telegraphiefunk- und des Sprechfunk-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe können diese Aufgaben auch anderen Stellen übertragen werden, die über ausreichend Sachverstand auf dem Gebiet der Funkkommunikation verfügen.

(3) Dieser Artikel berührt nicht die Zertifizierung einzelner Seeausrüstungsgegenstände.

Artikel 4

(1) Die Mitgliedstaaten dürfen nur solche Organisationen anerkennen, die die Kriterien in Anhang I erfüllen. Die Organisationen haben den Mitgliedstaaten, an die sie ihren Anerkennungsantrag richten, vollständige Angaben darüber vorzulegen sowie den Nachweis dafür zu erbringen, daß sie diesen Kriterien genügen. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Organisationen in geeigneter Weise über deren Anerkennung.

(2) Jeder Mitgliedstaat teilt der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten mit, welche Organisationen er anerkannt hat.

Artikel 5

(1) Bei der Anwendung des Artikels 3 Absatz 2 dürfen sich die Mitgliedstaaten nicht weigern, Arbeiten an jedwede in der Gemeinschaft niedergelassene, anerkannte Organisation zu delegieren oder sich auf eine solche Organisation zu stützen.

(2) Bevor ein Mitgliedstaat eine in einem Drittstaat niedergelassene Organisation ermächtigt, die Aufgaben gemäß Artikel 3 ganz oder teilweise wahrzunehmen, kann er von dem betreffenden Drittstaat verlangen, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit auch die in der Gemeinschaft niedergelassenen, anerkannten Organisationen anzuerkennen.

Artikel 6

(1) Die Mitgliedstaaten, die gemäß Artikel 3 Absatz 2 zu verfahren beschließen, definieren ein Auftragsverhältnis zwischen ihrer

zuständigen Verwaltung und den Organisationen, die ermächtigt werden, für sie tätig zu sein.

(2) Das Auftragsverhältnis wird durch eine formalisierte schriftliche und nichtdiskriminierende Vereinbarung geregelt, in der die von den Organisationen wahrzunehmenden Aufgaben und Funktionen im einzelnen aufgeführt sind und die zumindest vorsieht, daß die Verwaltung regelmäßig die Aufgaben kontrolliert, zu deren Wahrnehmung die Organisationen ermächtigt sind, und daß sie sowohl stichprobenartige als auch eingehende Schiffsüberprüfungen vornehmen kann; die Vereinbarung enthält außerdem Bestimmungen für die Weitergabe wesentlicher Angaben über die bei einer Organisation klassifizierte Flotte sowie über den Klassenwechsel und die Ausklassifizierung von Schiffen.

(3) Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission genaue Angaben zu dem gemäß diesem Artikel definierten Auftragsverhältnis. Die Kommission unterrichtet daraufhin die übrigen Mitgliedstaaten.

Artikel 7

Die Kommission wird von einem Ausschuß mit beratender Funktion unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt. Dieser Ausschuß wird von der Kommission mindestens einmal jährlich einberufen und bei Bedarf, wenn die Ermächtigung einer Organisation von einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 9 ausgesetzt wird.

Der Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 8

Nach dem Verfahren des Artikels 12 kann die Kommission

a) Anhang I ändern,

i) um Änderungen der internationalen Übereinkommen und neuen

internationalen Übereinkommen, Protokollen und Codes
Rechnung zu tragen;

ii) um die Kriterien in Anhang I zu aktualisieren,

b) die Anerkennung der gemäß Artikel 4 anerkannten Organisationen, die die Kriterien in Anhang I nicht mehr erfüllen, rückgängig machen.

Artikel 9

Unbeschadet der Kriterien in Anhang I kann ein Mitgliedstaat, der der Ansicht ist, daß eine anerkannte Organisation wegen einer ernsten Gefährdung von Sicherheit oder Umwelt nicht ermächtigt bleiben darf, für ihn die in Artikel 3 beschriebenen Aufgaben wahrzunehmen, diese Ermächtigung aussetzen.

In einem solchen Fall findet das folgende Verfahren Anwendung:

- a) Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich von seinem Beschluß und nennt hierfür triftige Gründe.
- b) Die Kommission entscheidet, ob sie die Aussetzung der Ermächtigung oder die Anerkennung der Organisation rückgängig macht. Sie tut dies gemäß Artikel 12 innerhalb von längstens drei Monaten.

Artikel 10

(1) Jeder Mitgliedstaat muß sich vergewissern, daß die gemäß Artikel 3 an anerkannte Organisationen delegierten Funktionen wirksam wahrgenommen und die Kriterien in Anhang I erfüllt werden. Dies kann entweder durch eine unmittelbare Kontrolle der anerkannten Organisationen geschehen oder, wenn die Organisation in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen ist, durch die Nachprüfung der entsprechenden von der Verwaltung dieses anderen Mitgliedstaats vorgenommenen Kontrollen.

(2) Jeder Mitgliedstaat nimmt diese Aufgabe jährlich wahr und übermittelt der Kommission spätestens (am 1. März) des auf das Berichtsjahr folgenden Jahres einen Bericht mit den Ergebnissen dieser Kontrolle.

(3) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alle für die Beurteilung der Tätigkeiten der Organisationen sachdienlichen Informationen.

Artikel 11

(1) In Wahrnehmung ihrer Überprüfungsrechte und -verpflichtungen als Hafenstaaten

a) stellen die Mitgliedstaaten sicher, daß die Schiffe unter der Flagge eines Drittstaats nicht günstiger behandelt werden als die Schiffe, die berechtigt sind, die Flagge eines Mitgliedstaats zu führen. In diesem Zusammenhang soll der Umstand, daß die Schiffszeugnisse einschließlich des Klassenzeugnisses von einer nichtanerkannten Organisation ausgestellt worden sind, Hauptkriterium für die Auswahl der zu überprüfenden Schiffe sein;

b) ergreifen die Mitgliedstaaten angemessene Maßnahmen, wenn Schiffe den international vereinbarten Normen nicht entsprechen; ferner melden sie der Kommission und dem im Rahmen der Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle eingerichteten Sekretariat jede Entdeckung gültiger Zeugnisse, die einem Schiff, das die entsprechenden Vorschriften der internationalen Übereinkommen nicht erfüllt, von Organisationen ausgestellt wurden, die für einen Flaggenstaat tätig sind, sowie alle bei einem Schiff, das ein gültiges Klassenzeugnis mit sich führt, festgestellten Mängel an Gegenständen, für die dieses Zeugnis gilt.

(2) Jeder Mitgliedstaat erstellt Aufzeichnungen über die Tätigkeit der für Flaggenstaaten tätigen Organisationen. Diese Aufzeichnungen werden jährlich aktualisiert und an die übrigen Mitgliedstaaten und die Kommission verteilt.

Artikel 12

(1) Für die unter Artikel 8 und 9 fallenden Fragen findet das folgende Verfahren Anwendung:

- a) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem in Artikel 7 genannten Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen.
- b) Der Ausschuß gibt - gegebenenfalls durch Abstimmung - seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann.
- c) Die Stellungnahme wird in das Protokoll aufgenommen; darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.
- d) Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

(2) Bei der Ausarbeitung der Entwürfe von Entscheidungen über die in Artikel 8 Absatz b genannten Fragen berücksichtigt die Kommission die in den Artikeln 10 und 11 genannten Berichte und Informationen. Besondere Aufmerksamkeit widmet sie den Aufzeichnungen über die Tätigkeiten der Organisationen in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung. Entwürfe von Entscheidungen über solche Fragen können dem Ausschuß auch von den Mitgliedstaaten vorgelegt werden.

Artikel 13

(1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, daß ein Schiff unter seiner Flagge so gebaut und instand gehalten wird, daß es hinsichtlich des Schiffskörpers, der Maschinen sowie der elektrischen und der Steueranlagen den Vorschriften einer anerkannten Organisation genügt.

(2) Die anerkannten Organisationen führen regelmäßige Konsultationen miteinander, um die Gleichwertigkeit ihrer technischen Normen und deren Durchführung zu gewährleisten. Sie übermitteln der Kommission regelmäßige Berichte über wesentliche Fortschritte bei den Normen.

Artikel 14

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens bis 1. November 1994 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Sie regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich alle innerstaatlichen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission unterrichtet die Mitgliedstaaten davon.

Artikel 15

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

ANHANG I

MINDESTKRITERIEN FÜR DIE IN ARTIKEL 3 GENANNTEN ORGANISATIONEN

ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

1. Die anerkannte Organisation muß weitreichende Erfahrungen mit der Beurteilung des Entwurfs und der Bauausführung von Handelsschiffen belegen können.
2. Die Organisation soll eine Flotte von mindestens [1.000] Seeschiffen (über 100 BRZ) mit zusammen mindestens [5] Millionen BRZ klassifiziert haben.
3. Die Organisation muß eine der Zahl der klassifizierten Schiffe angemessene Zahl an technischen Mitarbeitern beschäftigen. Für eine Flotte in der unter Punkt 2 genannten Größenordnung wären [100] ausschließlich für die Organisation tätige Besichtiger erforderlich.
4. Die Organisation soll ein umfassendes Vorschriftenwerk für den Entwurf, den Bau und die regelmäßige Besichtigung von Handelsschiffen haben, das veröffentlicht und mit Hilfe von Forschungs- und Entwicklungsprogrammen kontinuierlich weiterentwickelt, fortgeschrieben und verbessert wird.
5. Die Organisation soll ihre Schiffsregister jährlich veröffentlichen lassen.

BESONDERE ANFORDERUNGEN

1. Die Organisation verfügt über
 - (a) eine erhebliche Zahl von Mitarbeitern für technische, Leitungs-, Hilfs- und Forschungsaufgaben;
 - (b) ein weltweites Netz von vor Ort ausschließlich für sie tätigen Mitarbeitern.
2. Die Organisation arbeitet nach einem Ehrenkodex.
3. Die Organisation wird so geleitet und verwaltet, daß die Vertraulichkeit der von der Verwaltung geforderten Auskünfte gewahrt ist.
4. Die Organisation ist bereit, der Verwaltung sachdienliche Auskünfte zu erteilen.
5. Die Leitung der Organisation hat ihre Politik, ihre Ziele und ihre Verpflichtungen bezüglich der Qualitätssicherung schriftlich niedergelegt, und sie stellt sicher, daß diese Politik auf allen Ebenen der Organisation verstanden, umgesetzt und fortgeschrieben wird.

6. Die Organisation hat ein wirksames System für die interne Qualitätssicherung entwickelt und umgesetzt, und sie schreibt dieses System fort; es stützt sich auf geeignete Teile international anerkannter Qualitätssicherungsnormen, steht mit den Normen EN 45004 (Überprüfungsstellen) und EN 29001 - in der Auslegung der IACS-Bestimmungen für die Regelung der Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen - im Einklang und stellt unter anderem sicher, daß
- a) das Vorschriftenwerk der Organisation systematisch erstellt und fortgeschrieben wird;
 - b) dem Vorschriftenwerk der Organisation Folge geleistet wird;
 - c) die Vorschriften für die hoheitlichen Tätigkeiten, zu deren Durchführung die Organisation ermächtigt ist, eingehalten werden;
 - d) die Zuständigkeiten und Befugnisse der einzelnen Mitarbeiter, deren Arbeit sich auf die Qualität der von der Organisation erbrachten Dienste auswirkt, schriftlich niedergelegt werden;
 - e) alle Arbeiten unter kontrollierten Bedingungen ausgeführt werden;
 - f) ein System zur Kontrolle der Tätigkeiten und der Arbeit von Besichtigern sowie technischen und Verwaltungsmitarbeitern, die unmittelbar von der Organisation beschäftigt werden, vorhanden ist;
 - g) ein System zur Qualifizierung von Besichtigern und zur ständigen Auffrischung ihrer Kenntnisse angewandt wird;
 - h) Aufzeichnungen angefertigt werden, die das Erreichen der geforderten Standards auf den von den erbrachten Diensten abgedeckten Gebieten sowie die wirksame Anwendung des Qualitätssicherungssystems belegen;
 - i) ein umfassendes System geplanter und belegter interner Prüfungen der qualitätsrelevanten Arbeiten an allen Standorten der Organisation besteht.
7. Die Organisation muß ihre Fähigkeit nachweisen,
- a) ein vollständiges, eigenes Vorschriftenwerk zu Schiffskörper, Maschinen sowie elektrischen und Steueranlagen zu entwickeln und auf dem neuesten Stand zu halten, dessen Qualität der Qualität international anerkannter technischer Normen entspricht, auf deren Grundlage die Zeugnisse im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens und die Sicherheitszeugnisse für Fahrgastschiffe (hinsichtlich der Angemessenheit der Bauausführung und der wichtigsten

Maschinenanlagen an Bord der Schiffe) und die Freibord-Zeugnisse (hinsichtlich der Angemessenheit der Schiffsfestigkeit) ausgestellt werden können;

- b) alle Überprüfungen und Besichtigungen durchzuführen, die gemäß den internationalen Übereinkommen für die Ausstellung von Zeugnissen vorgeschrieben sind.
- 8. Das Qualitätssicherungssystem der Organisation muß von einem unabhängigen Prüfergremium zertifiziert sein, das von der Verwaltung des Staates, in dem die Organisation niedergelassen ist, anerkannt sein muß.
- 9. Die Organisation soll es Vertretern der Verwaltung und anderen Beteiligten gestatten, sich an der Entwicklung ihres Vorschriftenwerks zu beteiligen.
- 10. Die Organisation muß zur Zusammenarbeit im Rahmen der Hafenstaatkontrolle bereit sein, wenn ein Schiff ihrer Klasse betroffen ist; dies gilt insbesondere bei der Erleichterung der Behebung festgestellter Mängel oder anderer Abweichungen.
- 11. Die Organisation muß der Verwaltung alle sachdienlichen Angaben über den Klassenwechsel oder die Ausklassifizierung von Schiffen machen.

24.09.93

Beschluß des Bundesrates

1. Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen

KOM(93) 218 endg.; Ratsdok. 6919/93

Drucksache: 411/93

2. Vorschlag für eine Verordnung (EWG, Euratom) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG, Euratom) Nr.1552/89 zur Durchführung des Beschlusses 88/376/EWG, Euratom über das System der Eigenmittel der Gemeinschaften

KOM(93) 213 endg.; Ratsdok. 6840/93

Drucksache: 439/93

3. Vorschlag für einen Beschluß des Rates über den Abschluß eines Abkommens zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und Australien über die wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit

KOM(93) 269 endg.; Ratsdok. 7501/93

Drucksache: 483/93

Der Bundesrat hat von den Vorlagen Kenntnis genommen.

Die Beschlüsse sind gemäß § 35 GO BR gefaßt worden.