

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Verordnung (EG) des Rates zur Durchführung der IMO-Entschließung
A.747(18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten
Ballast

KOM(93) 468 endg.; Ratsdok. 11259/93

53/94

KEP-AE-Nr.: 940091

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 14. Januar 1994 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.):

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 08. Dezember 1993 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

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

Die Kommission strebt die Festlegung eines gemeinsamen Standpunktes des Rates im Juni 1994 an.

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

BEGRÜNDUNG

ALLGEMEINES

1. In ihrer Mitteilung "Eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr" (1) vom 24. Februar 1993 macht die Kommission auf das Problem aufmerksam, daß bei Öltankschiffen auch auf die Tanks für getrennten Ballast Hafengebühren erhoben werden.
2. In der Mitteilung wird betont, daß die Hafengebühren und sonstigen Abgaben - wenn die beförderten Ölmengen miteinander verglichen werden - trotz der EntschlieÙung A.722(17) (2) "Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast", die die Versammlung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) im Jahre 1991 angenommen hat, bei Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast (SBT) um 15 bis 20 % höher als bei herkömmlichen Öltankschiffen sind; Ursache hierfür ist die Nichtdurchführung der IMO-EntschlieÙung.
3. Aus Sicherheitsgründen muß ein nichtbeladenes Öltankschiff Ballastwasser mitführen. Die herkömmlichen Öltankschiffe befördern dieses Ballastwasser in Ladetanks, die zuvor mit Öl gefüllt waren. Das Ballastwasser wird dabei durch die etwa 5 % Ölrückstände verunreinigt. Im Verlauf der Seereise wird das verunreinigte Ballastwasser nach einer Tankwäsche gewechselt und durch sauberes Wasser aus dem offenen Meer ersetzt. Anschließend wird das verunreinigte Wasser über Bord gepumpt und führt somit zu einer Verschmutzung der Meeresumwelt. Öltankschiffe moderner Bauart sind indessen mit Tanks ausgerüstet, die ausschließlich als Ballasttanks dienen. Durch den Austausch des Ballastwassers wird die Meeresumwelt bei diesen Öltankschiffen somit nicht verunreinigt.
4. Im MARPOL 73/78 (3) wird das Problem des Ballastwasserwechsels erkannt und gefordert, daß neue Öltankschiffe oberhalb einer bestimmten Tragfähigkeit Tanks für Ballastwasser haben sollten, das frei von Öl ist. Diese Öltankschiffe sind als SBT (4) bekannt.

(1) KOM(93)66 endg., Teil II, Abschnitte 29 bis 33.

(2) EntschlieÙung A.722(17) vom 6. November 1991, jetzt abgelöst durch die EntschlieÙung A.747(18) vom 4. November 1993.

(3) Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 und Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen.

(4) Regel 13 der Anlage I von MARPOL 73/78.

Es wird geschätzt, daß das Verhältnis SBT zu herkömmlichen Tankschiffen weltweit 35:65 beträgt.

5. Ein SBT unterscheidet sich von einem herkömmlichen Öltankschiff darin, daß er über Ballasttanks und Leitungen verfügt, die vom Ladesystem vollkommen getrennt sind und nicht für die Beförderung von Ladung verwendet werden. Diese getrennten Tanks und Rohrleitungen dienen somit ausschließlich der Beförderung bzw. dem Pumpen von Ballastwasser. Der Umstand, daß das aus einem SBT eingeleitete Ballastwasser frei von Öl ist, wirkt sich natürlich positiv auf die Umwelt aus.

6. Da ein Teil der Kapazität eines SBT stets für Ballastwasser reserviert ist, hat ein solches Tankschiff ein geringeres Ladevermögen. Um das gleiche Ladevermögen wie ein herkömmliches Öltankschiff zu haben, müßte die Bruttoreaumzahl (BRZ) ⁽⁵⁾ um 15 bis 20 % höher als bei einem herkömmlichen Öltankschiff sein.

7. Probleme bereitet der Umstand, daß Hafengebühren und sonstige Abgaben sich oft nach der BRZ eines Schiffes richten. Da die BRZ eines SBT um rund 15 bis 20 % höher als die eines herkömmlichen Öltankschiffs ist, muß ein SBT auch um rund 15 bis 20 % höhere Gebühren entrichten. Fazit: Ein umweltfreundliches SBT wird ungerechtfertigterweise mit höheren Gebühren bestraft.

8. Diese Diskriminierung durch das jetzige Tarifsysteem verlangt dringend nach einer Vereinheitlichung der Verfahren zur Vermessung der getrennten Ballasträume in Öltankschiffen, damit Schiffseigner davon überzeugt werden, in umweltfreundliche Öltankschiffe zu investieren, denen auf der Grundlage internationaler Vereinbarungen finanzielle Anreize zugute kommen könnten. Im Hinblick auf ein solches Anreizsystem hat die Versammlung der IMO in Ergänzung zum Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 am 14. November 1977 zunächst die EntschlieÙung A.388(X) angenommen, die durch die EntschlieÙung A.722(17) vom 6. November 1991 geändert wurde, welche jetzt ihrerseits durch die EntschlieÙung A.747(18) vom 4. November 1993 abgelöst wird. Die IMO-EntschlieÙungen sind lediglich Empfehlungen. In den vorgenannten EntschlieÙungen werden die Regierungen aufgefordert, ihren Hafenbehörden und Lotsenvereinigungen den Rat zu erteilen, bei der Festlegung der Gebühren von der BRZ die Raumzahl der Tanks für getrennten Ballast abzuziehen, die gemäß der Formel im Anhang der EntschlieÙung zu ermitteln und im Internationalen SchiffsmeÙbrief (1969) anzugeben ist.

Darüber hinaus hat der Internationale Verband der Seehäfen (IAPH) auf seiner alle zwei Jahre stattfindenden Konferenz 1991 zunächst eine EntschlieÙung zur Unterstützung der IMO-EntschlieÙung A.722(17) und 1993 dann die EntschlieÙung Nr. 2 angenommen, in der es heißt, daß mit dem Ziel einer auf Dauer tragfähigen wirtschaftlichen und betrieblichen Entwicklung der Häfen Anreize in Betracht gezogen werden sollten, "wozu auch eine Regelung gehören

(5) Gemäß dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969.

könnte, bei der der Einsatz umweltfreundlich ausgerüsteter und betriebener Schiffe in der Struktur der Hafengebühren gefördert würde".

9. Die staatlichen Behörden und sonstige öffentliche und private Stellen in vielen Ländern, darunter auch Mitgliedstaaten, setzen sich bei der Festlegung der Gebühren für SBT jedoch nach wie vor über die IMO-Entschlüsse A.388(X), A.722(17) und A.747(18) hinweg. SBT-Eigner werden somit weiterhin finanziell bestraft, und Betreiber und Auftraggeber davon abgebracht, diese umweltfreundlichen Schiffe einzusetzen, da dies für sie einen kommerziellen Nachteil bedeuten würde. Der finanzielle Effekt schwankt je nach Alter des Schiffs zwischen rund 15 und 20 %. Berechnungen zufolge belaufen sich die zusätzlichen Hafengebühren für einen SBT-Supertanker auf 40.000 bis 240.000 USD je Hafenaufenthalt. Dies kann für bestimmte Schiffe in bestimmten Fahrtgebieten jährliche Mehrkosten von bis zum einer Million USD bedeuten, wenn die IMO-Entscheidung nicht durchgeführt wird.

10. Zweck dieser Richtlinie ist es nicht, die Tarifstrukturen der Stellen zu harmonisieren, die den Nutzern Gebühren für in Anspruch genommene Dienstleistungen berechnen. Ebenso wenig soll durch diese Verordnung das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 in Gemeinschaftsrecht übernommen und damit verbindlich werden, da ja alle Mitgliedstaaten dieses Übereinkommen bereits ratifiziert haben und durchführen.

GRÜNDE FÜR DIE VORLAGE EINES VORSCHLAGS FÜR EINE RATSVERORDNUNG

11. a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt?

Ziel dieser Verordnung ist es,

- den Entwurf, den Einbau und die Verwendung von Tanks für getrennten Ballast in Öltankschiffen zu fördern;
- den Einsatz der umweltfreundlichen SBT in der Gemeinschaft dadurch zu fördern, daß zum Schutz der Meeresumwelt die bestehenden internationalen Empfehlungen durchgeführt werden, wonach bei der Festsetzung der Gebühren in Gemeinschaftshäfen die Raumzahl der Tanks für getrennten Ballast bestimmter Öltankschiffe unberücksichtigt bleibt.

Auf seiner Außerordentlichen Tagung vom 25. Januar 1993 drängte der Rat Umwelt und Verkehr die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten zu strenger und konvergenter Durchführung der internationalen Regeln. Auch der Verkehrsministerrat vom 7. und 8. Juni 1993 drang bei der Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten darauf, als eine vorrangige Maßnahme die IMO-Entscheidung A.722(17) über die Vermessung der Ballasträume in SBT durchzuführen. In der Kommissionsmitteilung "Eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr" vom 24. Februar 1993, die vom Verkehrsministerrat am 8. Juni 1993 gebilligt worden ist und deren Ziele von der Kommission in vollem Umfang unterstützt worden sind, war

bereits auf die Notwendigkeit aufmerksam gemacht worden, die IMO-EntschlieÙung A.722(17) (jetzt abgelöst durch die EntschlieÙung A.747(18) vom 4. November 1993) anzuwenden; darin ist der Grundsatz verankert, in allen Gemeinschaftshäfen das Ziel saubererer Meere zu erreichen, zu dem sich alle Mitgliedstaaten bekannt haben.

Aufgrund dieser international vereinbarten Empfehlungen soll somit von den Häfen und anderen Stellen in der Gemeinschaft ein finanzieller Anreiz für die Eigner und Betreiber umweltfreundlicher Öltankschiffe geschaffen werden.

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

Es handelt sich um eine geteilte Zuständigkeit zwischen Gemeinschaft und Mitgliedstaaten. Die Mitgliedstaaten sind dafür zuständig, im Rahmen der IMO das Verfahren für die Berechnung der Schiffsraumzahl auszuarbeiten und sich darauf zu einigen. Die Gemeinschaft ist dann gemäß Artikel 84 Absatz 2 des Vertrages für die einheitliche Anwendung durch öffentliche und private Stellen zuständig. Den Interessen des Marktes ist mit einer einheitlichen Durchführung der IMO-Empfehlung am besten gedient. Die Gemeinschaft legt das rechtliche Fundament - indem sie eine internationale Empfehlung für verbindlich erklärt -, während die öffentlichen und privaten Stellen die geeigneten Maßnahmen zur Durchsetzung dieser Vorschrift treffen müssen.

Anlaß zur Unterbreitung des Vorschlags ist der Umstand, daß die Häfen in den Mitgliedstaaten sehr wenig geneigt sind, den betreffenden IMO-EntschlieÙungen nachzukommen, und dies auch in Zukunft kaum anders sein dürfte, da jeder Hafen für sich genommen Wettbewerbsnachteile fürchtet, wenn er der einzige ist, der dieser EntschlieÙung nachkommt.

Die Gemeinschaft muß somit tätig werden, um den Mitgliedstaaten zu helfen, die IMO-EntschlieÙung durchzusetzen, weil sie ohne die Unterstützung der Gemeinschaft dazu nicht in der Lage sind, obschon sie sich zu den Grundsätzen dieser EntschlieÙung bekannt haben. Die Verordnung sieht einen Mechanismus vor, wonach es den Hafen- und sonstigen Behörden freigestellt wird, mögliche Einnahmeeinbußen durch Festsetzung höherer Gebühren für andere Schiffe aufzufangen.

c) Wieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft?

Elf Mitgliedstaaten sind Hafenstaaten. Vom weltweiten Öltransport entfallen rund 25 % auf Gewässer in Gemeinschaftsnähe. Zählt man die Schiffe im Transit hinzu, so ist die Zahl noch höher. Es geht darum, die Beförderung eines für die Gemeinschaft lebenswichtigen Energieträgers zu gewährleisten. Dabei dürfen allerdings keine unannehmbaren Risiken eingegangen werden. Es ist dafür Sorge zu tragen, daß diese Ladung auf umweltfreundlichen Schiffen befördert wird. Schiffe, die diesen Auflagen genügen, zum Beispiel die SBT, sollten wirtschaftlich nicht benachteiligt werden.

Die Gemeinschaftsdimension wird auch durch die Umweltaspekte bestimmt. In der Umweltpolitik richtet sich die Handlungsebene nach dem geographischen Umfang des Umweltproblems. In diesem Fall läßt es die räumliche Kongruenz ratsam erscheinen, die EG- oder weltweite

Verschmutzung auf Gemeinschaftsebene anzugehen, wenn effiziente und kostenwirksame Lösungen gefunden werden sollen. Ein Mitgliedstaat allein kann das Problem wegen seiner grenzübergreifenden europäischen und letztlich internationalen Dimension nicht lösen.

d) Welches ist die wirksamste Lösung, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?

Die wirksamste Lösung ist, wie in den vorangehenden Abschnitten bereits ausführlich dargelegt, eine Lösung auf Gemeinschaftsebene.

e) Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Gemeinschaftsmaßnahme, und welche Kosten wären mit einem Nichttätigwerden verbunden?

Der konkrete Zusatznutzen dieser Verordnung besteht darin, daß sie die Häfen und sonstigen Stellen in der Gemeinschaft ohne Eingriff in das Rechtssystem der Mitgliedstaaten dazu zwingen wird, das zu tun, was sie bisher trotz einer entsprechenden internationalen Empfehlung versäumt haben, nämlich:

- die internationalen Vorschriften gemeinschaftsweit anzuwenden und die übermäßig hohen Hafen- und sonstigen Gebühren für SBT abzuschaffen;
- zur Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt dahingehend beizutragen, daß sie die Gemeinschaft für SBT und nicht für die ältere Tankschiffgeneration ohne Tanks für getrennten Ballast attraktiv machen. Schätzungen zufolge sind etwa 60 % aller im Mittelmeer verkehrenden Öltankschiffe keine SBT;
- Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Gemeinschaftshäfen zu vermeiden, die dadurch entstehen, daß die einen das international empfohlene System der finanziellen Anreize für Öltankschiffe bei der Erhebung der Hafengebühren anwenden und die anderen nicht. Zu diesem Punkt sei nachstehend noch folgendes erläutert:
 - i) Die Häfen, die dieses Anreizsystem nicht anwenden, haben bei gleicher Handlingtonnage höhere Einnahmen aus den Hafengebühren als die Häfen, die sich an die Regelung halten;
 - ii) oder umgekehrt: Um auf dasselbe Einnahmenniveau zu kommen, müssen die Häfen, die die Anreizregelung anwenden, mehr Tonnen Öl aus anderen Häfen bei sich abfertigen;
 - iii) Eigner oder Betreiber von Öltankschiffen, die in einem festen Fahrtgebiet eingesetzt werden, können ihren Transport (Laden und Löschen) nicht in einen anderen verlegen, wo die Anreizregelung angewandt wird;

- iv) für den Eigner und den Betreiber eines herkömmlichen Öltankschiffs ist es wirtschaftlich günstiger, einen Hafen anzulaufen, in dem die Regelung nicht angewandt wird, da dort die Gebühren für eine transportierte Tonne Öl niedriger als bei einem SBT mit der gleichen Bruttoreaumzahl sind, obwohl ein herkömmliches Öltankschiff eine größere Bedrohung für die Umwelt darstellt als ein SBT.

Es würde folglich zu einer Wettbewerbsverzerrung zwischen den Gemeinschaftshäfen kommen, wenn nicht alle Häfen gleichzeitig das international vereinbarte System der finanziellen Anreize durchführten. Mit dieser Verordnung soll eine derartige Wettbewerbsverzerrung vermieden werden, die zu Lasten der Meeresumwelt ginge, da die Eigner und Betreiber umweltfreundlicher Öltankschiffe die Gewässer rund um die Gemeinschaft meiden, wenn das System der finanziellen Anreize dort nicht einheitlich gehandhabt wird.

Theoretisch kann es zu Wettbewerbsverzerrungen kommen, wenn Gemeinschaftshäfen und Häfen außerhalb der Gemeinschaft denselben Markt versorgen. Dies läßt sich nicht ohne weiteres feststellen. Die Beurteilung dieser Frage wird auf die Zeit nach Einführung der finanziellen Anreizregelung für SBT in der Gemeinschaft verschoben.

- f) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft?

Die optimale Lösung für die Gemeinschaft besteht in einer Ratsverordnung, mit der öffentliche und private Stellen in der Gemeinschaft zur uneingeschränkten Anwendung der internationalen Empfehlung der IMO-Versammlung gezwungen würden. Auf diese Art und Weise käme es zu keinerlei Wettbewerbsverzerrung zwischen den Gemeinschaftshäfen im Zusammenhang mit den SBT. Die Umwelt würde geschont, da sich möglicherweise mehr Eigner und Betreiber zum Einsatz von SBT entschließen würden, und die herkömmlichen Öltankschiffe würden indirekt verdrängt.

- g) Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist?

Dem vordergründigen Ziel, die einschlägigen nationalen Bestimmungen zu harmonisieren und Wettbewerbsverzerrungen zwischen Häfen in der Gemeinschaft zu vermeiden, und dem übergeordneten Ziel, so den Einsatz von SBT zu fördern und die Meeresumwelt zu schützen, wird am ehesten eine Verordnung gerecht. Weitere Erklärungen hierzu in Abschnitt 14.

12. Aus dem Vorstehenden ergibt sich, daß bei der Erhebung von Hafengebühren auf Tankschiffe die IMO-Entscheidung A.747(18) zur Vermessung der Ballasträume in SBT innerhalb der Gemeinschaft unbedingt einheitlich angewandt werden muß, um die Verschmutzung der Meeresumwelt zu verringern. Hierzu muß gewährleistet sein, daß die Raumzahl der ausschließlich zur Beförderung von Ballastwasser dienenden Tanks bei der Berechnung der Gebühren unberücksichtigt bleibt.

13. Mit Maßnahmen auf internationaler Ebene ist dieses Ziel bislang nicht erreicht worden, die vereinbarte IMO-EntschlieÙung wird abgesehen von wenigen Ausnahmen nicht durchgeführt. Außerdem ist eine wirksame Lösung des oben dargestellten Problems auf rein nationaler Ebene nicht möglich. Die Gemeinschaft hingegen kann mit einer verbindlichen Vorschrift sehr wohl eine Lösung anbieten, indem sie die Einhaltung der IMO-EntschlieÙung durchsetzt, d.h. in diesem Fall, indem sie gewährleistet, daß die SBT nicht durch höhere Gebühren als herkömmliche Öltankschiffe benachteiligt werden. Hiermit werden die Mitgliedstaaten von den vorstehend beschriebenen Problemen befreit.

14. Gemäß dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sieht die vorgeschlagene Verordnung folgendes vor: i) Auf Gemeinschaftsebene besteht die Verpflichtung, einen genau umrissenen Weg zu beschreiten, der international akzeptiert ist und von allen Mitgliedstaaten unterstützt wird; ii) die Durchführung der Maßnahmen bliebe den Häfen bzw. den zuständigen Stellen überlassen; iii) die Häfen und sonstigen Stellen sind in ihrer Gebührenpolitik völlig frei, sofern sie den Vermessungsbestimmungen der Verordnung in vollem Umfang nachkommen und die SBT bei der Gebührensatzung nicht benachteiligen; iv) die zuständigen Stellen werden nicht daran gehindert, ihr Gebührensystem so zu ändern, daß es zu keinen Einkommenseinbußen kommt.

15. Es sei im übrigen daran erinnert, daß die Schiffsvermessung gegenwärtig nicht einheitlich geregelt ist. Die Raumzahl eines Öltankschiffs kann gemäß verschiedenen Verfahren ermittelt worden sein: den griechischen Regeln, dem Oslo-Übereinkommen von 1947 oder dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 (London 1969 Rules). Mehrere Staaten sind gerade dabei, die zum Führen ihrer Flagge berechtigten Schiffe entsprechend dem letztgenannten Übereinkommen neu zu vermessen. Um Zweifel auszuschließen, gelten für die Vermessung der getrennten Ballasträume im Sinne dieser Verordnung ausschließlich die London 1969 Rules.

16. Die Mitgliedstaaten haben dafür Sorge zu tragen, daß die Hafen- und sonstigen Behörden in der Gemeinschaft dieser Verordnung nachkommen. Sie müssen der Kommission regelmäßig über die Durchführung der Verordnung und über ihre Auswirkungen berichten.

INHALT DER RATSVERORDNUNG

17. Ziel dieser Verordnung ist es, den Einsatz von SBT in der Gemeinschaft zu fördern und den Schutz der Meeresumwelt zu verbessern; hierzu wird die IMO-EntschlieÙung A.747(18) in der Gemeinschaft für verbindlich erklärt.

18. Diese Verordnung ist außerdem ein wesentlicher Schritt zur Verbesserung der Einhaltung bestehender internationaler Vorschriften im Schiffahrtsbereich. Probleme bei der Durchsetzung dieser internationalen Vorschriften haben zu unterschiedlichen Anwendungsniveaus geführt. Insbesondere sind die international vereinbarten finanziellen Anreize (in Form von ermäßigten Hafen- und sonstigen Gebühren für Öltankschiffe einer bestimmten Bauart) zum Bau und Betrieb umweltfreundlicher Öltankschiffe nicht verwirklicht worden.

19. Ziel dieser Verordnung ist es, eine einheitliche Anwendung der ent-

sprechenden internationalen Vorschriften zu erreichen. Hierzu

- 1. dürfen als SBT nur solche Schiffe bezeichnet werden, die der Definition in des MARPOL-Übereinkommens von 1973/78 genügen.
- 2. muß ein Schiff, das dieser Definition entspricht, als SBT zertifiziert werden und in sein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung einen entsprechenden Eintrag erhalten.
- 3. ist das Schiff gemäß den Bestimmungen des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 zu vermessen, die Raumzahl der Tanks für getrennten Ballast gemäß der Formel in Absatz 4 des Anhangs der Verordnung zu ermitteln und zusammen mit der Angabe gemäß Absatz 3 des Anhangs der Verordnung von der zertifizierenden Behörde unter "Bemerkungen" in den Internationalen Schiffsmeßbrief (1969) einzutragen.
- 4. müssen die zuständigen Stellen bei der Festlegung der Höhe der Gebühren für einen SBT die Raumzahl von dessen Ballasttanks, die unter "Bemerkungen" in seinem Internationalen Schiffsmeßbrief (1969) eingetragen ist, von seiner BRZ abziehen.

BEMERKUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

Artikel 1

Mit dieser Verordnung soll für eine einheitliche Durchführung der IMO-EntschlieÙung A.747(18) ⁽¹⁾ gesorgt und somit der Einsatz umweltfreundlicher Öltankschiffe gefördert werden.

Artikel 2

Dieser Artikel regelt den Geltungsbereich der Verordnung. Sie gilt für Tankschiffe mit Tanks für getrennten Ballast gemäß der Definition in MARPOL 73/78 ⁽²⁾, die die Bestimmungen dieses Übereinkommens und des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 erfüllen und im Besitz eines Internationalen Schiffsmeßbriefs (1969) sind.

Artikel 3

Dieser Artikel richtet sich an die Verwaltungen der Mitgliedstaaten und an andere Stellen, die von den Mitgliedstaaten dazu ermächtigt worden sind, internationale Zeugnisse für Schiffe, die unter ihrer Flagge fahren dürfen, auszustellen.

Absatz 1. Damit ein Öltankschiff die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen in Anspruch nehmen kann, muß es gemäß den Bestimmungen von MARPOL 73/78 entworfen und gebaut sein und betrieben werden. Ein solches Schiff wird als Öltankschiff mit Tanks für getrennten Ballast (SBT) zertifiziert.

Absatz 2. Öltankschiffe, auf die diese Regelung anwendbar ist, müssen an Bord einen gültigen Internationalen Schiffsmeßbrief (1969) mitführen, aus dem hervorgeht, daß das Schiff gemäß dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 vermessen ist. Um den Verwaltungsaufwand für die öffentlichen und privaten Stellen, die Gebühren von einem SBT verlangen, zu verringern, muß darüber hinaus eine Erklärung im Nachtrag zum Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung abgegeben werden, daß die Tanks für getrennten Ballast den Bestimmungen von MARPOL 73/78 genügen. Ferner soll die Raumzahl der Tanks für getrennten Ballast in einer bestimmten Rubrik des Internationalen Schiffsmeßbriefs (1969) des jeweiligen Öltankschiffs angegeben werden.

Die Raumzahl der Tanks für getrennten Ballast muß gemäß den Bestimmungen des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 und gemäß dem im

(1) Tritt an die Stelle der IMO-EntschlieÙung A.722(17) vom 6. November 1991.

(2) Internationales Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 und Protokoll von 1978.

Anhang dieser Verordnung beschriebenen Verfahren ermittelt werden; der Anhang entspricht wörtlich dem Anhang der IMO-EntschlieÙung A.747(18). Dieses Konzept dient einzig der harmonisierten Anwendung der finanziellen Anreizregelung in der Gemeinschaft, wozu die IMO-EntschlieÙung implizit auffordert, um über eine Senkung der Gebühren für umweltfreundliche Tank-schiffe den Einsatz von SBT zu fördern.

Der Grund dafür, daß die in dem Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Schiffe ausschließlich gemäß dem Internationalen Schiffsvermessungs-Überein- kommen von 1969 vermessen werden dürfen, ist der, daß zur Zeit verschiedene, z.T. noch auf älteren Vorschriften beruhende Vermessungsverfahren angewandt werden dürfen und auch angewandt werden und daß die Flaggenstaaten die Raum- zahl der Schiffe, die zum Führen ihrer Flagge berechtigt sind, gegenwärtig - während der international vereinbarten Übergangsperiode - neu festsetzen.

Artikel 4

Dieser Artikel betrifft die öffentlichen und privaten Stellen in den Mit- gliedstaaten.

Der Artikel besagt, daß diese Stellen das System der finanziellen Anreize, zu dessen Einführung die IMO-EntschlieÙung indirekt auffordert, bei umwelt- freundlichen Tankschiffen nur dann anwenden müssen, wenn diese Schiffe an- hand ihrer internationalen Zeugnisse auch tatsächlich als umweltfreundlich identifiziert werden können. Dies ist der Fall, wenn das Schiff den Bestim- mungen von Artikel 3 in vollem Umfang genügt und als ein SBT betrieben wird. Nur dann muß also die Raumzahl der Tanks für getrennten Ballast bei der Festsetzung der Gebührenhöhe unberücksichtigt bleiben.

Artikel 5

Gemäß diesem Artikel kann der Anhang der Verordnung von der Kommission nach dem Komitologieverfahren geändert werden, um eventuellen Weiterentwicklungen der einschlägigen internationalen Übereinkommen und EntschlieÙungen Rechnung zu tragen.

Artikel 6

Dieser Artikel beschreibt das bei Kommissionsentscheidungen einzuhaltende Verfahren.

Artikel 7

Diese Verordnung richtet sich unmittelbar an private und öffentliche Stellen und muß nicht in einzelstaatliches Recht umgesetzt werden, sofern das mit- gliedstaatliche Rechtssystem dies nicht verlangt. Alle Mitgliedstaaten müssen der Verordnung jedoch nachkommen, das heißt, die Durchführung der Verordnung kontrollieren und anderen Mitgliedstaaten bei dieser Kontrolle Unterstützung leisten. Außerdem sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, Rechtsvorschriften zur Ahndung von Verstößen gegen diese Verordnung in Kraft zu setzen.

Artikel 8

Die Verordnung soll am 1. Januar 1995 in Kraft treten. Mit der Wahl dieses Zeitpunkts soll den betreffenden Stellen in der Gemeinschaft genügend Zeit eingeräumt werden, ihre Gebührensysteme für Leistungen für die Schifffahrt neu zu ordnen, so daß es durch die Einführung des finanziellen Anreizsystems zugunsten umweltfreundlicher Öltankschiffe nicht zu Einkommenseinbußen kommt.

KOMMISSION

Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates zur Durchführung der IMO-Entschlie­ßung A.747(18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast

KOM(93) 468 endg. — SYN 481

(Von der Kommission vorgelegt am 8. Dezember 1993)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Es kommt nach wie vor zu betriebs- und unfallbedingten Meeresverschmutzungen durch Öltankschiffe, und die Ölbeförderung mit Tankschiffen herkömmlicher Bauart stellt eine stetige Bedrohung der Meeresumwelt dar.

Im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) sind international vereinbarte Regeln für den Bau und den Betrieb umweltfreundlicher Öltankschiffe aufgestellt worden.

Die internationalen Übereinkommen enthalten Bestimmungen über die Erteilung von Zeugnissen für Öltankschiffe; mit der Vermessung von Tanks für getrennten Ballast in Öltankschiffen hat sich die IMO eingehend befaßt.

Bis auf einen Mitgliedstaat haben alle Mitgliedstaaten das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL 73/78) ratifiziert und durchgeführt; das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 haben alle Mitgliedstaaten ratifiziert und durchgeführt.

Entsprechend der Empfehlung der IMO-Versammlung vom 4. November 1993 (*) wird angestrebt, die Konstruktion umweltfreundlicher Tankschiffe und die Verwendung von Tanks für getrennten Ballast in Öltankschiffen zu fördern.

Der Rat hat anerkannt, daß entweder auf Gemeinschafts- oder auf nationaler Ebene ein verstärktes Tätigwerden erforderlich ist, um angemessen auf die Erfordernisse der Sicherheit im Seeverkehr und der Verhütung der Meeresverschmutzung reagieren zu können; es ist wünschenswert, den Einsatz von Tankschiffen, die der Regel 13F der Anlage I von MARPOL 73/78 in der geänderten Fassung vom 6. März 1992 genügen, und den Einsatz von Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast zu fördern.

Es sollte vermieden werden, die Schiffseigner und -betreiber zu benachteiligen, die umweltfreundlich konstruierte und betriebene Öltankschiffe einsetzen.

Gebühren für Öltankschiffe, deren Höhe sich nach der Raumzahl der Tanks für getrennten Ballast richtet, bedeuten einen betrieblichen Nachteil für diejenigen, die einen wichtigen Schritt in Richtung auf eine saubere Umwelt unternommen haben.

Kein Hafen möchte gern im Wettbewerb ins Hintertreffen geraten, wenn er als einziger die IMO-Entschlie­ßung anwendet.

Die IMO-Entschlie­ßung A.722(17) wurde zwar vereinbart, ist von den Mitgliedstaaten aber nicht durchgeführt worden.

In der Umweltpolitik richtet sich die Handlungsebene nach dem geographischen Umfang des Umweltproblems. In diesem Fall läßt es die räumliche Kongruenz ratsam erscheinen, die EG- oder weltweite Verschmutzung auf

(*) Entschlie­ßung A.747(18) vom 4. November 1993, durch die die Entschlie­ßung A.722(17) vom 6. November 1991 außer Kraft gesetzt wird.

Gemeinschaftsebene anzugehen, wenn effiziente und kostenwirksame Lösungen gefunden werden sollen. Ein Mitgliedstaat allein kann das Problem wegen seiner grenzübergreifenden, internationalen Dimension nicht lösen.

Zum Schutz der Meeresumwelt vor Verschmutzung durch Öltankschiffe herkömmlicher Bauart ist es für die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten sowie für den Wirtschaftszweig am günstigsten, wenn die internationalen Regeln, die für alle Stellen gelten, die Gebühren von Öltankschiffen verlangen (unter anderem die Hafenbehörden und die Lotsenorganisationen), in der Gemeinschaft einheitlich durchgeführt werden.

Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip ist die Vereinbarung über die Vermessung der Ballasträume von Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast in der IMO-EntschlieÙung A.747(18) bestätigt, am 4. November 1993 vereinbart, im Beisein der Mitgliedstaaten getroffen worden.

Damit angesichts der räumlichen Kongruenz Maßnahmen für die gesamte Gemeinschaft ergriffen, Wettbewerbsverzerrungen im Seeverkehr innerhalb der Gemeinschaft vermieden sowie effiziente und kostenwirksame Lösungen gefunden werden, erscheint ein abgestimmtes Vorgehen in Form einer Verordnung am geeignetsten; unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips würden somit die vereinbarten Regeln in der Gemeinschaft durchgeführt.

Die Flaggenstaaten oder andere Stellen, die das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung und den Internationalen Schiffsmeßbrief (1969) ausstellen, sowie die Schiffseigner und diejenigen, die Gebühren von Öltankschiffen verlangen, müssen gemeinsam an einem besseren Schutz der Meeresumwelt arbeiten, indem sie gemäß der Empfehlung der IMO-Versammlung und den Grundsätzen im Anhang dieser Verordnung die Raumzahl der Tanks für getrennten Ballast in Öltankschiffen bei der Berechnung ihrer Gebühren unberücksichtigt lassen.

Der Einsatz umweltfreundlicher Öltankschiffe kommt sowohl den Küstenstaaten als auch dem Wirtschaftszweig zugute, der mit dieser Verordnung gefördert wird.

Diese Verordnung bezweckt weder die Vereinheitlichung von Gesetzen und Vorschriften, die die Mitgliedstaaten auf der Grundlage der obenerwähnten Übereinkommen erlassen haben, noch die Harmonisierung des Systems der Gebühren für die Hafenbenutzung und für die Inanspruchnahme von Hafendienstleistungen.

Diejenigen, die die von der IMO empfohlene Regelung anwenden, sollten finanziell nicht gegenüber jenen benachteiligt werden, die die Regelung nicht anwenden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Ziel dieser Verordnung ist die Durchsetzung der im Anhang befindlichen EntschlieÙung A.747(18) (1) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) vom 4. November 1993 in der Gemeinschaft, um so den Einsatz von Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast zu fördern.

Artikel 2

Diese Verordnung gilt für Öltankschiffe, die in eigens hierfür bestimmten Tanks gemäß Regel 1 Nummer 17 der Anlage I von MARPOL 73/78 (2) getrennten Ballast mitführen können, die als Öltankschiffe mit Tanks für getrennten Ballast entworfen und gebaut wurden, ausgerüstet sind und betrieben werden, die den Bestimmungen des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 genügen und für die ein Internationaler Schiffsmeßbrief (1969) ausgestellt ist.

Artikel 3

(1) Die Regierung des Flaggenstaats oder eine andere hierzu befugte Stelle zertifiziert ein Öltankschiff, das als Tankschiff gemäß den Bestimmungen von MARPOL 73/78 entworfen und gebaut wurde, ausgerüstet ist und betrieben wird und diesen Bestimmungen in vollem Umfang genügt, als ein Öltankschiff mit Tanks für getrennten Ballast. Dies ist von der zertifizierenden Stelle deutlich an dem hierfür vorgesehenen Platz im Nachtrag zum Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung anzugeben.

(2) Bei Ausstellung des Internationalen Schiffsmeßbriefs (1969) für ein Öltankschiff mit Tanks für getrennten Ballast, das gemäß dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 vermessen worden ist, trägt die zuständige Stelle gemäß Nummer 3 des Anhangs dieser Verordnung unter „Bemerkungen“ die gemäß Nummer 4 des Anhangs ermittelte Raumzahl der Tanks für getrennten Ballast ein.

Artikel 4

Bei der Festsetzung der Tarife für Öltankschiffe wird die Raumzahl der Tanks für getrennten Ballast eines Öltankschiffs, das Artikel 3 genügt und in seinem Internationalen Schiffsmeßbrief (1969) unter „Bemerkungen“ einen entsprechenden Eintrag hat, nicht berücksichtigt.

Artikel 5

Gemäß dem Verfahren des Artikels 6 kann die Kommission diese Verordnung ändern, um Änderungen der

(1) Tritt an die Stelle der IMO-EntschlieÙung A.722(17) vom 6. November 1991.

(2) Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 und Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen.

IMO-Entschließung A.747(18) und der einschlägigen Übereinkommen sowie neue internationale Übereinkommen zu berücksichtigen.

Artikel 6

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuß mit beratender Funktion unterstützt, der sich aus den Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt. Dieser Ausschuß wird von der Kommission einmal jährlich oder, wenn es die Durchführung dieser Verordnung erfordert, auch häufiger einberufen.
- (2) Der Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung.
- (3) Für die in Artikel 5 erwähnten Angelegenheiten gilt das folgende Verfahren:
 - a) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt eine Stellungnahme zu diesem Entwurf — erforderlichenfalls durch eine Abstimmung — innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann.
 - b) Die Stellungnahme wird in das Protokoll aufgenommen; darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.
 - c) Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

Artikel 7

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen bis spätestens 1. Januar 1995 die gegebenenfalls für die Durchführung dieser Verordnung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

Diese Vorschriften regeln unter anderem die Durchführung der Kontrolle, die Kontrollverfahren und -mittel sowie die bei Verstößen zu verhängenden Geldbußen.

- (2) Die Mitgliedstaaten leisten einander Amtshilfe bei der Durchführung dieser Verordnung und bei der Überprüfung ihrer Einhaltung.

- (3) Im Rahmen dieser Amtshilfe übermitteln die Verwaltungen einander und der Kommission jährlich alle verfügbaren Angaben

— über Verstöße von Hafenbehörden und anderen gegen diese Verordnung;

— über verhängte Geldbußen.

- (4) Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Verordnung Bezug. Sie regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

- (5) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Verordnung fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission setzt die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

Artikel 8

Nach Eingang der gemäß Artikel 7 zu übermittelnden Berichte der Mitgliedstaaten überprüft die Kommission jährlich die Durchführung der Verordnung.

Artikel 9

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1995 in Kraft.

Artikel 10

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

ANHANG (*)

Damit für die Vermessung von Tanks für getrennten Ballast in Öltankschiffen eine einheitliche Grundlage besteht, haben die Verwaltungen, die zur Ausstellung internationaler Zeugnisse befugten Stellen und die Personen, die von Öltankschiffen Gebühren erheben, folgende Grundsätze zu beachten:

1. Das Schiff wird gemäß Nummer 5 des Nachtrags zum Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung als ein Öltankschiff mit Tanks für getrennten Ballast zertifiziert; die Anordnung der Tanks für getrennten Ballast wird unter Nummer 5.2 dieses Nachtrags angegeben.
2. Tanks für getrennten Ballast sind Tanks, die gemäß der Definition in Regel 1 Nummer 17 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 ausschließlich der Beförderung von getrenntem Ballast dienen. Die Tanks für getrennten Ballast sollen für die Aufnahme und das Einleiten von Wasser aus dem Meer

(*) Dieser Anhang entspricht wörtlich dem Anhang der IMO-Entschließung A.747(18) vom 4. November 1993.

bzw. ins Meer vorgesehene, getrennte Pump- und Leitungsvorrichtungen haben. Es sollen keine Leitungsverbindungen zwischen den Tanks für getrennten Ballast und dem Frischwassersystem bestehen. Die Tanks für getrennten Ballast sollen nicht für die Beförderung von Ladung oder für die Lagerung von Schiffsvorräten oder -material genutzt werden.

3. Zur Raumzahl der Tanks für getrennten Ballast in Öltankschiffen erfolgt im Internationalen Schiffsmeßbrief (1969) unter „Bemerkungen“ folgender Eintrag:

„Die Tanks für getrennten Ballast genügen Regel 13 der Anlage I des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978, und die Raumzahl dieser ausschließlich für die Beförderung von getrenntem Ballast genutzten Tanks beträgt“

Die reduzierte Bruttoreaumzahl, die der Berechnung raumzahlabhängiger Gebühren zugrunde gelegt werden sollte, beträgt“

4. Die Raumzahl der obenerwähnten Tanks für getrennten Ballast wird nach der Formel

$$K_1 \times V_b$$

ermittelt; hierin bedeuten

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (oder entsprechend dem Tabellenwert in Anhang 2 des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969);

V = Zahlenwert des in Kubikmeter gemessenen Inhalts aller geschlossenen Räume, definiert gemäß Regel 3 des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969;

V_b = Zahlenwert des in Kubikmeter gemessenen Inhalts der Tanks für getrennten Ballast, berechnet gemäß Regel 6 des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969.

18.03.94

Beschluß

des Bundesrates

Vorschlag einer Verordnung (EG) des Rates zur Durchführung der IMO-Entscheidung A.747(18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast

KOM(93) 468 endg.; Ratsdok. 11259/93

Der Bundesrat hat in seiner 667. Sitzung am 18. März 1994 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, in Verhandlungen mit den Organen der Europäischen Union darauf hinzuwirken, daß das Regelungsvorhaben grundlegend überdacht wird und anstelle der vorgesehenen Verordnung eine Richtlinie erlassen wird, die den Mitgliedstaaten im Rahmen der Zielsetzung einen Gestaltungsspielraum gibt. Darüber hinaus ist insbesondere darauf hinzuwirken,

- Artikel 4 dahingehend zu präzisieren, daß ausschließlich Hafen- und Lotsgebühren erfaßt werden. Außerdem ist die Bestimmung dahingehend zu ergänzen, daß neben dem vorgesehenen Abzug der SBT-Tanks von der BRZ-Vermessung auch eine entsprechende pauschalierte Ermäßigung dieser Gebühren ermöglicht wird,
- in Artikel 5 die Wörter "sowie neue internationale Übereinkommen" zu streichen,
- Artikel 6 und in Artikel 7 Abs. 1 den Satz 2 und die Absätze 2 und 3 sowie Artikel 8 zu streichen.