

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an das Europäische Parlament und den Rat über die Sicherheit des Erdöltransports zur See

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle)

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 94/57/EG des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden

Vorschlag einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe

KOM(2000) 142 endg.; Ratsdok. 7245/00

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 5. Mai 2000 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 23. März 2000 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Seeverkehr" beraten.

Da sich die Vorschläge auf Artikel 80 Absatz 2 EGV stützen, findet das Mitentscheidungsverfahren Anwendung. Der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 411/93 = AE-Nr. 931685 und
Drucksache 316/94 = AE-Nr. 941107.

**MITTEILUNG DER KOMMISSION
AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT**

ÜBER DIE SICHERHEIT DES ERDÖLTRANSPORTS ZUR SEE

INHALTSVERZEICHNIS:

EINLEITUNG

I. EINZELHEITEN DES PROBLEMS

A : Öltransport zur See

1. Umfang
2. Öltankerflotten
3. Tankerunfälle

B : Tankschiffsicherheit

1. Entwicklungen in der Tankschiffsicherheit
2. Schwächen der derzeitigen Regelung

II. MASSNAHMENVORSCHLÄGE

A : Vorschläge für sofortige Rechtssetzungsmaßnahmen

1. Hafenstaatkontrolle
2. Klassifikationsgesellschaften
3. Einhüllen- und Doppelhüllenöltankschiffe

B : Vorschläge für spätere Maßnahmen

1. Erhöhte Transparenz
2. Überwachung der Navigation
3. Die Erweiterung
4. Einrichtung einer Struktur auf europäischer Ebene für die Sicherheit auf See
5. Mitverantwortung aller Beteiligten

C : Freiwillige Vereinbarung mit der Wirtschaft

SCHLUSSFOLGERUNGEN

ANHÄNGE

I-A Tankschiffunglücke

I-B Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe

VORSCHLÄGE FÜR RECHTSVORSCHRIFTEN

I. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates über die Hafenstaatkontrolle.

II. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 94/57/EG des Rates über Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen

III. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe.

EINLEITUNG

1. Am 12. Dezember 1999 ist die ERIKA, ein 25 Jahre altes Einhüllen-Öltankschiff, das unter maltesischer Flagge fuhr und von TOTAL-FINA gechartert worden war, 40 Meilen südlich der äußersten Westspitze der Bretagne auseinandergebrochen. Von den geladenen 30 000 Tonnen Schweröl flossen über 10 000 Tonnen ins Meer. Rund 400 Kilometer Küste wurden von der Ölpest verseucht, die Fauna, Flora, Fischerei und Fremdenverkehr schweren Schaden zugefügt hat sowie Konsequenzen für die öffentliche Gesundheit haben kann.

Es handelt sich nicht um den ersten Unfall dieser Art, der sich vor den Küsten der Europäischen Union ereignet. Erinnert sei insbesondere an den Untergang der Öltankschiffe Torrey-Canyon, Olympic Bravery, Boehlen, Amoco-Cadiz, Tanio, Aegean Sea, Braer usw.

Man muß wissen, daß 70 % der Erdöleinfuhren der Union an der bretonischen Küste entlang und durch den Ärmelkanal transportiert werden, was erklärt, weshalb es immer wieder dieselben Regionen sind, die regelmäßig von Katastrophen heimgesucht werden.

Wie die Reaktionen auf den Untergang der ERIKA gezeigt haben, toleriert die Öffentlichkeit solche Unfälle nicht länger. Sie will, was sich vor allem im Europäischen Parlament¹ und im Ministerrat² gezeigt hat, daß auf Gemeinschaftsebene hart durchgegriffen wird. Eine solche Katastrophe hätte auch im Mittelmeer verheerende Auswirkungen.

2. Feststeht, daß der Rahmen, in dem bislang internationale Maßnahmen für die Sicherheit auf See getroffen werden, nämlich die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO), nicht ausreicht, um die Ursachen solcher Katastrophen wirksam zu bekämpfen. Der Handlungsspielraum der IMO ist durch ein großes Handicap eingeschränkt: Sie hat nicht die Möglichkeit, in angemessener Weise zu kontrollieren, wie ihre Regeln in der ganzen Welt angewendet werden, so daß die IMO-Regeln nicht überall mit gleicher Strenge durchgesetzt werden. Dieser Entwicklung leistet der seit einigen Jahrzehnten im Seeverkehr zu beobachtende Trend zu "Billigflaggen", von denen einige den Vorschriften der internationalen Übereinkommen nicht genügen, eher noch Vorschub.

Aus diesem Grund hatte der Europäische Rat nach der Katastrophe der Amoco-Cadiz im Jahre 1978 die Kommission aufgefordert, Vorschläge zur Überwachung und Verringerung der Ölverschmutzung des Meeres zu unterbreiten. Daraufhin wurden ehrgeizige Vorschläge gemacht, herausgekommen sind schließlich aber nur einfache Erklärungen oder Entschließungen, welche die Mitgliedstaaten veranlassen sollen, die IMO- und IAO-Übereinkommen zu ratifizieren. Allerdings wurde eine Richtlinie erlassen, in der Mindestanforderungen an bestimmte Tankschiffe festgelegt sind.

Sobald sich der von einem Unfall ausgehende Impuls abgeschwächt hatte, war bei den Mitgliedstaaten die Tendenz festzustellen, Zwangsmaßnahmen der Gemeinschaft zu vermeiden, zumal die Entscheidungen damals noch einstimmig gefaßt werden mußten.

¹ Entschließungen des Europäischen Parlaments vom 20. Januar 2000 und 2. März 2000.

² Tagung des Rates "Allgemeine Angelegenheiten" vom 24. Januar 2000.

3. Erst Mitte der neunziger Jahre und nach Einführung der qualifizierten Mehrheit für die Entscheidungsfindung begann der Rat, erste Schritte einer gemeinsamen Politik für die Sicherheit auf See zu unternehmen, z.B.

- sorgte er für eine strengere Anwendung der internationalen Übereinkommen in der Gemeinschaft und
- verabschiedete gemeinschaftseigene Vorschriften auf den Gebieten, wo es keine oder nur unzureichende IMO-Regeln gab.

Der Untergang der ERIKA macht deutlich, welches Risiko die alten Schiffe darstellen und daß die derzeitigen Vorschriften, vor allem was die Zahl der Kontrollen in den Häfen betrifft, die überdies von den Mitgliedstaaten nicht streng genug angewendet werden, speziell für die Gemeinschaft über die IMO-Regeln hinaus verschärft werden müssen. Der gleiche Trend war nach der Katastrophe der Exxon Valdez in den Vereinigten Staaten zu beobachten, wo die Rechtsvorschriften des Bundes verschärft wurden.

Daher schlägt die Kommission neben einer Reihe von Maßnahmen, die unverzüglich getroffen werden könnten, längerfristige, komplexere vor, für die sie gegen Ende des Jahres eine zweite Reihe von Vorschlägen vorlegen will.

4. Zur kurzfristigen Regelung schlägt die Kommission mit dieser Mitteilung dem Parlament und dem Rat drei Maßnahmenpakete vor :

- zunächst eine Verstärkung der Kontrollen bei Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und konsequenterweise ein strengeres Durchgreifen bei Schiffen, die eindeutig den Normen nicht genügen. **Es wird vorgeschlagen, alle Schiffe, die älter als 15 Jahre sind und in den vorangehenden zwei Jahren mehr als zweimal festgehalten wurden, aus den Häfen der Union zu verbannen und sie auf eine "schwarze Liste" zu setzen**, welche die Kommission alle sechs Monate veröffentlicht. Des weiteren müssen die Kontrollen bei allen Schiffen mit zunehmendem Schiffsalter verschärft werden und systematisch einen der Ballasttanks einschließen. Die Schiffe müssen vor Einlaufen in die Häfen eine Reihe von Informationen liefern, damit die Überprüfungen ausreichend vorbereitet werden können. Die Mitgliedstaaten müssen sich verpflichten, die Schiffe häufiger und gründlicher zu kontrollieren, damit keine "Billighäfen" entstehen. Dazu müssen sie vor allem mehr Besichtiger einstellen und diese besser ausbilden.
- Der zweite Vorschlag sieht **eine genauere Kontrolle der Klassifikationsgesellschaften** vor, an welche die Mitgliedstaaten ihre Befugnis delegieren, den Zustand der Schiffe zu prüfen. Die Kommission behält sich vor, in einem einfachen Verfahren einer Gesellschaft ihre Zulassung vorläufig oder endgültig zu entziehen. Die Gesellschaften selbst müssen die volle Verantwortung für Versäumnisse tragen. Die Erstzulassung der Klassifikationsgesellschaften wird ebenso wie der Fortbestand der Zulassung auf Gemeinschaftsebene auch von den Leistungen der Gesellschaften in bezug auf die Sicherheit und die Verhütung von Verschmutzungen abhängig gemacht. Außerdem müssen die zugelassenen Einrichtungen **strengere Qualitätskriterien** erfüllen. Sie müssen u.a. bestimmte **Verfahren** einhalten, **wenn ein Schiff die Klassifikationsgesellschaft wechselt**, beispielsweise der neuen Gesellschaft die **vollständige Akte** des Schiffes übersenden.

- Schließlich wird vorgeschlagen, **Einhüllen-Öltankschiffe** generell nach einem Zeitplan, wie er bereits in den Vereinigten Staaten besteht (2005, 2010, 2015 je nach Tonnage), generell **zu verbieten**.

Diese drei Vorschläge bilden ein Ganzes und die ersten beiden gelten nicht nur für Öltankschiffe, sondern auch für andere Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Stoffe befördern. Die Informationen, die bei den Kontrollen in den Häfen oder bei der Prüfung durch die Klassifikationsgesellschaften gesammelt werden, sollen weiten Kreisen vor allem über die Datenbank EQUASIS zugänglich gemacht werden, damit der Zustand eines Schiffes allgemein bekannt ist und die Verantwortung jedes einzelnen bei einem Unfall eindeutig feststeht.

5. In einem zweiten Schritt will die Kommission Ergänzungsvorschläge unterbreiten, die folgendes zum Ziel haben :

- **systematischen Informationsaustausch zwischen allen Beteiligten durch Ausbau der EQUASIS-Datenbank.** Dabei gilt es festzustellen, welche Berufssparten (Reeder, Versicherer, Klassifikationsgesellschaften) zu einem Höchstmaß an Transparenz bereit sind und welche nicht.
- **bessere Überwachung der Navigation, vor allem in den von Öltankschiffen am häufigsten befahrenen Gebieten.** Abgesehen von der obligatorischen Abgabe einer "Erklärung", wie sie in einem von dem Rat noch nicht angenommenen Vorschlag der Kommission vom Dezember 1993 vorgesehen war, muß geprüft werden, wie Schiffe mit besonders hohem Sicherheitsrisiko auch jenseits der Hoheitsgewässer überwacht werden können. In dieser Frage haben sich die Mitgliedstaaten bislang sehr reserviert gezeigt, weil sie, so ihr Argument, eine mögliche Kollision mit dem internationalen Seerecht befürchten.
- **eventuelle Einrichtung einer Struktur auf Europäischen Ebene für die Sicherheit auf See,** die vor allem die Aufgabe hätte, die Durchführung und Wirksamkeit der einzelstaatlichen Kontrollen zu überwachen, um mehr Einheitlichkeit zu gewährleisten,
- **größere Verantwortung aller, die am Öltransport zur See beteiligt sind.** Die Verantwortung der einzelnen ist in internationalen Übereinkommen geregelt. Die Kommission will sich nun für eine Stärkung der Entschädigungen, die aufgrund der kollektiven Entschädigungsregelungen verfügbar sind, in der Art des IOPCF, aber auch für den Grundsatz einsetzen, daß der Reeder und der Ladungseigner die Verantwortung zu tragen haben.

6. Mehr Sicherheit im Seeverkehr läßt sich nicht einfach anordnen. Dazu müssen Vorschriften, die häufig hochtechnisch sind, erlassen und die verschiedenen Zwänge der Union, wie Umweltschutz oder Verteidigung ihrer industriellen Interessen - ihrer Fähigkeit zur Flottenerneuerung - und ihrer internationalen Interessen, miteinander in Einklang gebracht werden. Die Europäische Union kann als größte Handelsmacht der Welt nicht riskieren, die Konsequenzen einseitiger Maßnahmen, die ihre Tätigkeit in der übrigen Welt behindern könnten, außer acht zu lassen, denn der größte Teil der europäischen Flotte treibt ausschließlich zwischen den Häfen von Drittländern Handel.

In der vorliegenden Mitteilung will die Kommission, bevor sie neue Rechtsvorschriften der Gemeinschaft vorschlägt, daran erinnern, daß vor allem auf sozialem Gebiet (Ausbildung der Seeleute usw.) mehrere der verabschiedeten Vorschriften noch immer nicht ordnungsgemäß angewendet werden. Einige sind noch nicht in innerstaatliches Recht umgesetzt worden, andere werden nur unzulänglich angewendet und sind Gegenstand von Vertragsverletzungsverfahren.

Außerdem muß die Kommission, wenn sie die Zunahme der Billigflaggen beklagt, auch darauf hinweisen, daß ein großer Teil der von europäischen Gesellschaften kontrollierten Schiffe die Flagge von Drittländern aus Steuergründen führen. Daher ist die Kommission der Auffassung, daß bei den Beitrittsverhandlungen mit Zypern und Malta verlangt werden sollte, daß diese Länder die Gemeinschaftsvorschriften über die Sicherheit auf See so schnell wie möglich und spätestens zum Zeitpunkt ihres Beitritts anwenden.

7. Um so rasch wie möglich zu handeln und neue Katastrophen wie die der ERIKA zu verhindern, schlägt die Kommission, ohne die Verabschiedung des ersten Richtlinienpakets abzuwarten, vor, daß sich die Mineralölgesellschaften in einer **freiwilligen Vereinbarung** verpflichten, keine Tankschiffe mehr zu chartern, die älter als 15 Jahre sind (außer wenn durch entsprechende Kontrollen festgestellt wurde, daß sie sich in einem zufriedenstellenden Zustand befinden), und sonstige Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zu treffen. Die Diskussionen über die freiwillige Vereinbarung sollten auch zu Verbesserungen hinsichtlich der Verantwortung führen.
8. Alle vorgeschlagenen Maßnahmen sollen helfen, Unfälle wie den der ERIKA zu vermeiden und damit das Meer und die Küsten besser zu schützen. Die Kommission erinnert daran, daß im gemeinsamen Standpunkt des Rates vom 16. Dezember 1999 zum Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates über eine gemeinschaftliche Grundlage für die Kooperation auf dem Gebiet der unfallbedingten oder absichtlichen Meeresverschmutzung (2000-2006) Maßnahmen zur Bekämpfung von Verschmutzungen vorgesehen sind.
9. Abgesehen von den in dieser Mitteilung vorgeschlagenen Maßnahmen hält die Kommission die Häufung der betriebsbedingten Verschmutzungen durch alle Schiffstypen und die besonders große Gefahr einer Verschmutzung durch Bunkeröl bei Unfällen ebenfalls für besorgniserregend. Sie will daher ebenfalls prüfen, welche Vorsorgemaßnahmen die Gemeinschaft in dieser Hinsicht treffen könnte.

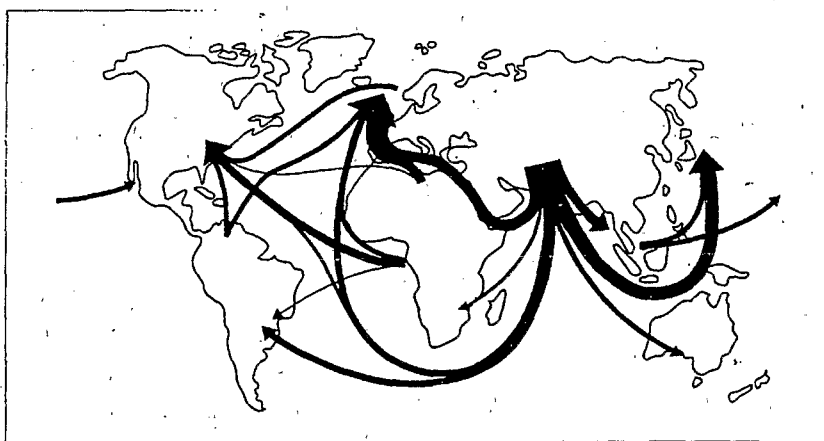
I - EINZELHEITEN DES PROBLEMS

A - ÖLTRANSPORTE ZUR SEE

1. Umfang

a) Weltweite Öltransporte

Mehr als jede andere Ware wird Öl weltweit verschifft. 1998 wurden über 2 Mrd. Tonnen³ an Rohöl und Raffinaten zur See befördert, was, bezogen auf das Gewicht, 40 % der gesamten zur See beförderten Fracht ausmacht.



Weltweite Öltransporte

Die Hauptseewege für Rohöl führen von den wichtigsten Erdölquellen im Nahen Osten bzw. in den Golfstaaten nach Südostasien, Japan/Südkorea, Europa und in die USA, von Nordafrika nach Europa und aus der Karibik in die USA.

Der EU-Ölhandel ist der bedeutendste der Welt: Die Rohölimporte betragen etwa 27 % des weltweiten Rohölhandels, während die der USA 25 % ausmachen. Im Ölhandel wird unterschieden zwischen Rohöl und Raffinaten. Gemessen an der Tonnage, stellt Rohöl etwa drei Viertel des weltweiten Handels dar (1,59 Mrd. t), während der Anteil der Raffinate bei einem Viertel liegt (0,43 Mrd. t).

90% des gesamten Öltransports der Europäischen Union (Im- und Exporte) erfolgt auf dem Seeweg. Der Rest wird per Pipeline, zu Land und über Binnenwasserwege befördert.

Für die kommenden Jahre ist mit einer Zunahme des Transports per Tanker zu rechnen, da die Nachfrage nach Erdölerzeugnissen im Zuge des erwarteten Marktwachstums steigen dürfte.

b) Öltransporte in der EU

In der EU gibt es außerordentlich viele Öltransporte zur See. Zwar beläuft sich die Nachfrage nach Öl nur auf etwa 640 Millionen Tonnen, doch werden jedes Jahr rund 800 Millionen Tonnen zu, von und zwischen Gemeinschaftshäfen befördert. Darin ist der inländische Handel innerhalb der einzelnen Staaten nicht eingeschlossen.

³ EUROSTAT- und OECD/IEA-Statistiken, Journal de la Marine Marchande.

Etwa 70 % des Tankerverkehrs führt in der EU an den Atlantik- und Nordseeküsten vorbei. Die restlichen 30 % entfallen auf das Mittelmeer. In diesen beiden Regionen beträgt das Verhältnis von Rohöl zu Raffinaten etwa 2/3 bis 1/3.

Außerdem gibt es noch eine Reihe von Tankschiffen, die EU-Gewässer durchfahren, aber in keinem europäischen Hafen anlegen, beispielsweise im Mittelmeer vom Nahen Osten durch die Straße von Gibraltar.

c) Seeverkehrsströme in der EU - Rohöl

Die Rohöleinfuhren der EU kommen hauptsächlich aus dem Nahen Osten, während das Nordseeöl vor allem nach Nordamerika exportiert wird.

Maßgebend für die Verkehrsströme sind die Lage des Hafens und der Standort der Raffinerie, da alles hereinkommende Rohöl in die Raffinerien geht und diese die Ölprodukte liefern. Die größten Ölhäfen der EU sind Rotterdam (mit einem Jahresumschlag von 100,8 Mio. t Rohöl), Marseilles (48,3 Mio. t.), Le Havre (37 Mio. t.), Trieste (35,7 Mio. t.) und Wilhelmshaven (32,6 Mio. t.).

Vorherrschend im Rohölverkehr sind große Tankschiffe. Das für Europa bestimmte Öl aus dem Nahen Osten wird in der Regel in Großtankern (VLCC)⁴ von mehr als 200 000 t Tragfähigkeit⁵ um Afrika herum oder mit "Suezmax-Tankern" von 120-140 000 t Tragfähigkeit durch den Suez-Kanal befördert.

d) Seeverkehrsströme in der EU - Ölprodukte

Der Produktverkehr ist komplexer, er umfaßt EU-Importe und -Exporte, Verkehrsströme innerhalb der EU und innerhalb der Mitgliedstaaten. Der gesamte Produktverkehr beläuft sich auf etwa 205 Mio. t im Jahr.

Die EU-Importe und -Exporte belaufen sich zusammen auf 135 Mio. t, während der innergemeinschaftliche Verkehr 70 Mio. t ausmacht. Besonders rege ist der Verkehr mit Ölprodukten im Nordseegebiet. Dort werden im allgemeinen kleinere Tankschiffe eingesetzt (chargierfähige Ölproduktentanker von 5-50 000 t Tragfähigkeit).

Wieviele Produktentanker zu einem bestimmten Zeitpunkt innerhalb der EU-Gewässer eingesetzt sind, läßt sich nur schwer sagen, da die Zahl schwankt. Groben Schätzungen zufolge dürften es aber etwa 1 500 bis 2 000 meist kleinere Schiffe sein. Diese spielen beim Vertrieb der Ölprodukte in der EU eine wichtige Rolle.

Beim Produktentankerverkehr ist außerdem zu unterscheiden zwischen "dunklen Produkten" (Bitumen, Schweröl usw.) und "hellen Produkten" (Kerosin, Benzin usw.). Viele helle Produkte sind sehr leicht entflammbar und werden in technisch modernsten Tankschiffen transportiert. Bei Dunkelölen ist die Feuer- und Explosionsgefahr sehr viel geringer. Sie werden in der Regel in älteren Tankschiffen befördert, deren wirtschaftliche Nutzungsdauer dem Ende zugeht.

⁴ oder Supertankern (ULCC) von mehr als 300 000 t Tragfähigkeit.

⁵ Tragfähigkeit ist das Gewicht von Fracht, Brennstoff und Lagervorräten in Tonnen, die auf einem Schiff transportiert werden.

Auch wenn Dunkelöle eigentlich weniger gefährlich sind, darf man nicht vergessen, daß sie, wenn sie ins Meer gelangen, eine sehr viel größere Verschmutzung verursachen können als helle Produkte oder gar Rohöl, die zum großen Teil verdunsten⁶.

Die **Erika** war ein 35 000-Tonnen-Produktentanker, der schweres Heizöl (d.h. ein dunkles Produkt) transportierte.

2. Öltankerflotten

Weltflotte

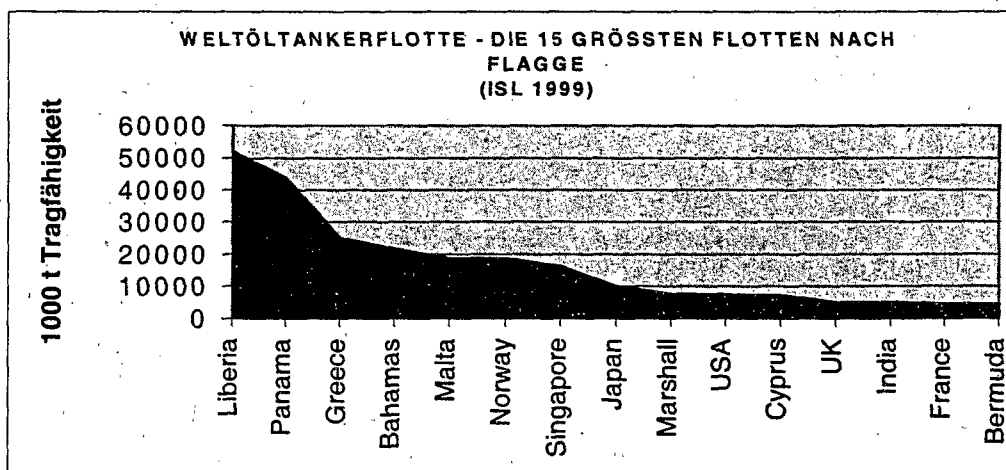
Nachdem auf den globalen wie auch auf den innergemeinschaftlichen Umfang der Öltransporte hingewiesen worden ist, muß nunmehr auf die derzeitige Tankerflotte eingegangen werden⁷.

Die Welttankerflotte besteht aus Öltankschiffen (für Rohöl und Ölprodukte), Chemikalien-tankschiffen und Flüssiggastankschiffen. Bezogen auf die Tonnage, ist die Öltankerflotte bei weitem die größte. Dies ist der größte Schifffahrtssektor überhaupt und schließt die größten Schiffe der Welt ein.

Am 1. Januar 1999 bestand die Weltöltankerflotte aus 7 030 Schiffen⁸ mit einer Tragfähigkeit von insgesamt 289 Mio. t. Dies entsprach 38,5 % der Welthandelsflottentonnage.

Das durchschnittliche Alter lag 1999 in der Welttankerflotte bei 18 Jahren (im Vergleich zu 16,7 Jahren 1995). Von der gesamten 1999er Flotte waren 41 % (2 939 Schiffe) vor 1979 gebaut, d.h. mehr als 20 Jahre alt. Diese Schiffe verfügten über 36 % der Gesamttankertonnage.

Die folgende Abbildung zeigt die 15 größten Öltankerflotten der Welt, die über 85 % der Gesamttonnage verfügen.

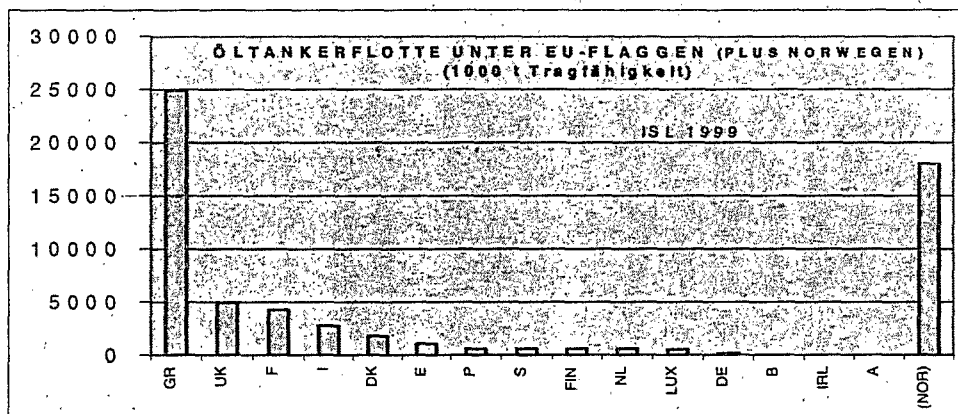


⁶ Durch Unfall kann Öl auch aus anderen Schiffen als Tankern ins Meer gelangen, da die Schiffe häufig große Mengen schweren Heizöls als Bunkeröl mit sich führen. Auch wenn dieser Aspekt in der vorliegenden Mitteilung nicht berücksichtigt wird, stellt er doch eine erhebliche Gefahr dar, auf die innerhalb der IMO bereits hingewiesen wurde.

⁷ Quelle: Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) Bremen, Jahrbuch und verschiedene Ausgaben der Zeitschrift FOCUS 1999, ISL-Handelsflotten-Datenbank (Datensammlung auf der Basis vierteljährlicher Aktualisierungen des LMIS), Sjöfartens Analys Institut, Göteborg, Generaldirektion TREN - Statistisches Jahrbuch.

Europäische Flotte

Die Öltankerflotte der EU umfaßt 855 Tankschiffe⁹ mit einer Gesamttragfähigkeit von 43,2 Mio. t, das sind 14,9 % der Weltflotte. Allerdings werden schätzungsweise etwa 35 % der Weltöltankerflotte von in der EU ansässigen Unternehmen kontrolliert¹⁰. EU-Schiffe fahren u.a. unter der Flagge von Liberia, Panama, Zypern, Malta und den Bahamas.



Das durchschnittliche Alter der in der EU-registrierten Öltankschiffe betrug 1999 19,1 Jahre (1995 noch 18,9) und liegt damit über dem Weltdurchschnitt. Mehr als 45 % der in der EU registrierten Schiffe ist älter als 20 Jahre.

Viele Öltankschiffe, die die Flagge eines EU-Staates führen und von einem EU-Unternehmen kontrolliert werden, verkehren zwischen Ländern, in denen sie nicht registriert sind, beispielsweise zwischen dem Nahen Osten und Japan. Sie laufen selten oder sogar nie EU-Häfen an.

Es sollte auch darauf hingewiesen werden, daß die sechstgrößte Tankerflotte der Welt in Norwegen registriert ist (18 Mio. t), das heißt, daß die Tankschiffe unter der Flagge eines EWR-Staates über 20 % der Welttankerflotte ausmachen.

3. Tankerunfälle

Zwischen Januar 1992 und März 1999 gingen 593 Handelsschiffe verloren (etwa 8 Mio. t Tragfähigkeit). Davon waren 77 Tanker, die, obgleich sie nur 13 % der gesamten Handelsflotte ausmachten, über 31 % der Tonnage verfügten.

Gemessen an dem Anteil der Tankschiffe an der Weltflotte (18,2 % bezogen auf die Zahl der Schiffe und 38,5 % bezogen auf die Tonnage) ist die Sicherheitsbilanz dieser Schiffe relativ gut. Anhang 1 enthält eine Übersicht über die größten Tankerunfälle in EU-Gewässern.

⁸ Schiffe mit einem Bruttoreaumgehalt von 300 Registertonnen und mehr.

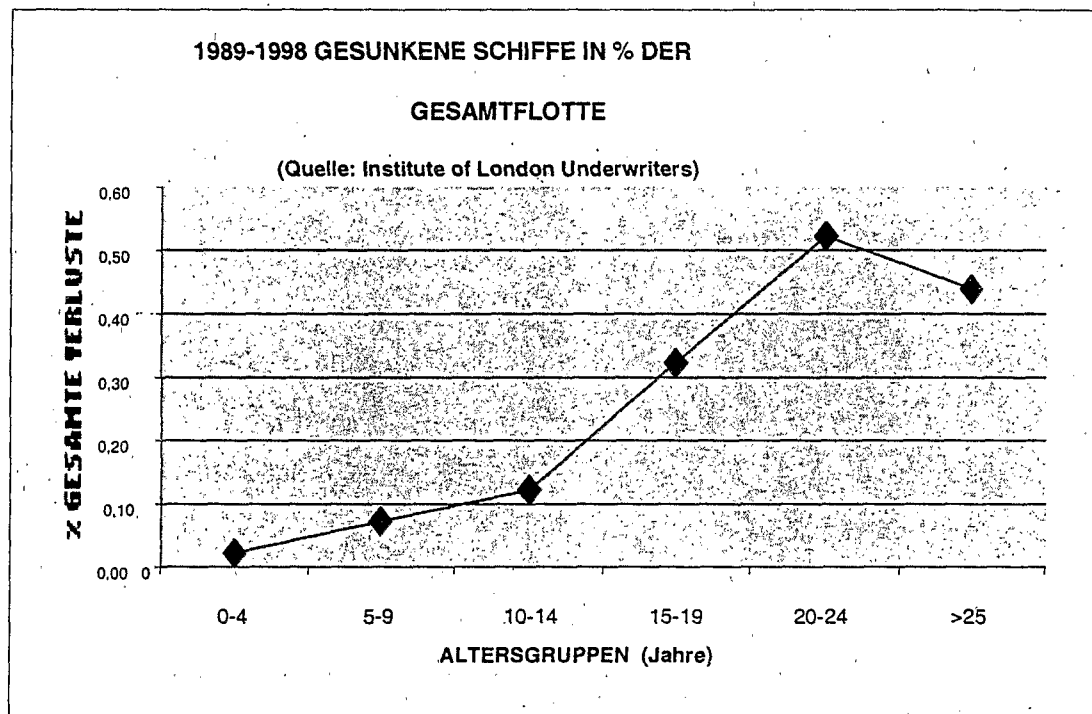
⁹ Zu Dänemark zählen DOR, DIS, Faröern und Grönland. Zu Frankreich zählen Kerguelen, Neukaledonien, Französisch-Polynesien, Martinique, Guadeloupe, St.Pierre und Miquelon, Mayotte, Reunion, Wallis und Fortuna-Inseln, Französisch-Guyana. Zu den Niederlanden zählen die Niederländischen Antillen und Aruba. Zu Portugal zählen Madeira (und Macao). Zu Spanien zählen die Kanarischen Inseln. Zum Vereinigten Königreich zählen die Insel Man, die Kanal-Inseln, die Britischen Virgin-Inseln, Montserrat, St.Helena, Turks & Caicos-Inseln, Anquilla und die Falkland-Inseln.

¹⁰ Kontrolle: das Land, in dem das Unternehmen, das über eine Mehrheitsbeteiligung an der Flotte verfügt, seinen Sitz hat.

Auch wenn sich die meisten der genannten Unfälle vor den nördlichen und westlichen Küsten der EU ereigneten, muß darauf hingewiesen werden, daß Tankschiffunfälle im Mittelmeer die Umwelt und die Wirtschaft außerordentlich stark schädigen können.

Unfälle sind häufig auf menschliches Versagen zurückzuführen (z.B. fehlerhaftes Navigieren oder Lotsen). Andere Ursachen sind Konstruktionsschäden, Feuer und Explosion.

Zwischen Schiffsalter und Schiffsunfällen gibt es einen allgemeinen Zusammenhang. Die folgende Abbildung zeigt den Anteil aller zwischen 1989 und 1998 gesunkenen Schiffe an den einzelnen Altersgruppen:



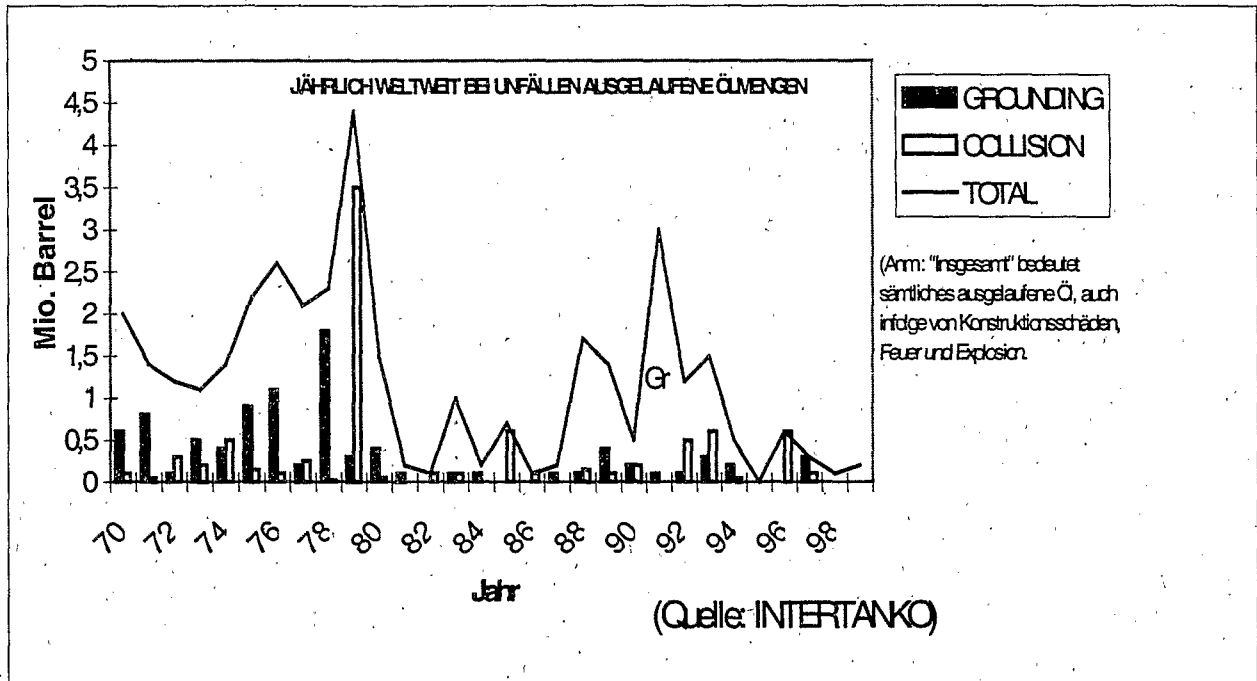
Außerdem zeigen die Zahlen im Anhang 1, daß von den 77 zwischen 1992 und 1999 verunglückten Tankschiffen 60 über 20 Jahre alt waren. Allerdings waren einige von ihnen, die auf Grund gelaufen waren und große Verschmutzungen in Europa verursacht haben, vergleichsweise jung¹¹.

Konstruktionsschäden sind eine andere häufige Ursache für Unfälle, die große Verschmutzungen hervorrufen. Die Besorgnis darüber nimmt immer mehr zu.

Für gravierende Konstruktionsschäden gibt es mehrere Beispiele, das schlimmste ist die Explosion der **Betelgeuse**, die 1979 in der Bantry Bay, Irland, durch Brechen des Rumpfes verursacht wurde und 50 Menschen tötete. Die **Nakhodka** erlitt 1997 vor Japan ein ähnliches Schicksal wie die Erika, als sie, mit schwerem Heizöl beladen, zerbrach und eine ausgedehnte Verschmutzung verursachte.

¹¹ Auch wenn das Thema dieser Mitteilung Tankerunfälle und die dadurch entstehenden Verschmutzungen sind, sollte doch darauf hingewiesen werden, daß die größten durch Tankschiffe verursachten Verschmutzungen betrieblicher Art sind, wie sie durch das Reinigen von Tanks und das Ablassen von Ladungsresten entstehen. Die IMO hat bereits eine Reihe von Maßnahmen getroffen, die zu einer Verringerung solcher Verschmutzungen geführt haben, und die Hafenauffanganlagen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände werden ein weiteres Stück dazu beitragen.

Diese Unfälle wurden u.a. auch auf die fortgeschrittene Korrosion in Ballasttanks zurückgeführt. In dem Monat, als die **Erika** verunglückte, lief das russische Tankschiff **Volgoneft 248**, ebenfalls mit schwerem Heizöl beladen, vor Istanbul bei Unwetter auf Grund, brach entzwei und verursachte eine erhebliche Verschmutzung.



Dank der Maßnahmen, die zur Verbesserung der Sicherheit und zur Verringerung der durch solche Unfälle entstehenden Verschmutzung getroffen wurde, sind die Unfälle und die Verschmutzung durch Öl erheblich zurückgegangen. Allerdings besteht noch kein Grund zur Zufriedenheit. Seit dem Unfall der **Torrey Canyon** hat die Reaktion der europäischen Bürger eine Kehrtwende vollzogen: Aus der widerwilligen Hinnahme der Verschmutzung als Preis für wirtschaftliche Entwicklung wurden Unduldsamkeit und Empörung. Man muß wissen, daß durch keine andere Art von Meereskatastrophe jemals solch riesige Gebiete des marinen Lebensraums wie auch das Leben und die Arbeit einer solch großen Zahl von Menschen Schaden erlitten haben. **Auch wenn der Trend zur Erhöhung der Tankschiffsicherheit begrüßt wird, muß und kann noch sehr viel mehr getan werden, um Unfälle dieser Art zu vermeiden.**

B - TANKSCHIFFSICHERHEIT

1. Entwicklungen in der Tankschiffsicherheit

Nach einer Reihe schwerer Tankschiffunfälle, bei denen große Mengen Öl ins Meer gelangten, wurden auf internationaler Ebene verschiedene strikte Maßnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsstandards getroffen. Der Erfolg dieser Maßnahmen läßt sich an den jüngsten Unfallstatistiken ablesen.

a) IMO-Vorschriften

Nach dem Unfall der *Torrey Canyon* im Jahre 1967 wurde deutlich, welche Bedrohung die rasche Zunahme des Tankerverkehrs und der Schiffsgröße tatsächlich für die Umwelt darstellt. Klar war, daß die Ölverschmutzung durch Tankschiffe verhindert und die bei solchen Unfällen geltenden Entschädigungsregelungen verbessert werden mußten.

Der Maßnahmenplan, den die IMO nach dem Unfall der *Torrey Canyon* aufstellte, führte zu einer Reihe von Übereinkommen, in denen die durch solche Unfälle hervorgerufenen rechtlichen und betrieblichen Probleme geregelt wurden. Dabei ging es nicht nur um unfallbedingte, sondern auch um betriebsbedingte Verschmutzung.

1973 wurde das Internationale Übereinkommen der IMO zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL)¹² geschlossen. Unter das Übereinkommen fällt jede von einem Schiff ausgehende Verschmutzung, nicht nur durch Öl, sondern auch durch Chemikalien, Abwasser, Abfälle und sonstige schädliche Stoffe. Als letztes wurde ein Anhang über Luftverschmutzung durch Schiffe vereinbart.

Zu den im MARPOL-Übereinkommen vorgesehenen Maßnahmen gehört das Waschen mit Rohöl, das verhindern soll, daß Ladetanks mit Seewasser gewaschen werden. Auf Rohöltankschiffen wurden Inertgassysteme eingeführt, die ein Entflammen in Laderäumen verhindern. Eine andere Maßnahme war die Einführung von Tanks für getrennten Ballast (SBT). Die Maßnahmen sind in dem Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Protokoll von 1978) und in dem Protokoll von 1978 zu dem MARPOL-Übereinkommen von 1973 vorgesehen.

Später, nach dem Unfall der **Exxon Valdez** im Jahre 1989 wurden in das MARPOL-Übereinkommen weitere Vorschriften aufgenommen, damit Einhüllen-Tankschiffe nach und nach ausgemustert und durch Zweihüllen-Tankschiffe oder Schiffe gleichwertiger Konstruktion ersetzt werden (weitere Einzelheiten s. Teil II, A.3).

b) Maßnahmen in der EU

Auch auf Gemeinschaftsebene wurde eine Reihe von Maßnahmen für die Sicherheit und gegen die Verschmutzung sowie bezüglich der Überprüfung von Schiffen getroffen. Sie stützen sich zum großen Teil auf die internationalen IMO-Vorschriften oder ergänzen diese. Die Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle¹³ regelt die Überprüfung aller Schiffe und enthält besondere Vorschriften für die Überprüfung von Tankschiffen. Die Richtlinie 94/57/EG enthält gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden¹⁴.

Die IMO-Entscheidung über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast (SBT) ist in eine Verordnung¹⁵ umgesetzt worden, die vorsieht, daß Schiffe mit SBT weniger Hafengebühren zu zahlen haben.

Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Güter zu oder von EU-Häfen befördern, haben laut Richtlinie 93/75/EWG¹⁶ Angaben über ihre Ladung zu übermitteln.

Die vorgeschlagene Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände¹⁷ soll sicherstellen, daß die MARPOL-Vorschriften, nach denen die Häfen solche Einrichtungen bereitstellen müssen, auch erfüllt werden.

c) Maßnahmen in bezug auf den Schiffsbetrieb

¹² Geändert durch das Protokoll von 1978 (MARPOL 73/78).

¹³ Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995.

¹⁴ Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994.

¹⁵ Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates vom 21. November 1994.

¹⁶ Richtlinie 93/75/EWG des Rates vom 13. September 1993.

¹⁷ Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 2/2000.

Im Rahmen der IMO wurde eine Reihe wichtiger Maßnahmen ergriffen, die das Risiko verringern sollen, daß die Schiffe während der Fahrt auf Grund laufen oder kollidieren. In Gebieten mit dichtem Schiffsverkehr wurde der Verkehr getrennt. Dabei wurden Richtungsfahrwasser geschaffen, die das Risiko einer Frontalkollision erheblich reduzieren (z.B. Straße von Dover). Sie halten auch den Verkehr von der Küste entfernt (z.B. Ushant). Die Verkehrstrennung hat in den jeweiligen Gebieten die Zahl der Kollisionen erheblich sinken lassen.

Die Navigationsausrüstung ist zuverlässiger und genauer geworden. Radaranlagen können heute die Daten anderer Schiffe automatisch auswerten, so daß der Navigationsoffizier die Kollisionsgefahr sehr viel leichter abschätzen kann. Präzisionsnavigation mit Hilfe der Satellitentechnologie (GNSS) liefert kontinuierlich ein genaues Bild von der Position des Schiffes. Dadurch sinkt die Gefahr, daß das Schiff während der Fahrt auf Grund läuft, ganz erheblich.

Weitere technische Verbesserungen werden zur Zeit eingeführt. So wird die Navigation in Zukunft durch elektronische Kartendisplay- und Informationssysteme (ECDIS) und die Weiterentwicklung des globalen Navigationssystems GALILEO noch genauer werden. Durch den Einbau von Transpondern auf Schiffen (AIS) werden sich die Schiffe von Land aus erkennen lassen und die Navigationsoffiziere bessere Informationen erhalten, anhand deren sie die Kollisionsgefahr genauer abschätzen können. Die Wettervorhersagen sind genauer geworden, und eine wetterabhängige Routenplanung für die Schiffe kann Schäden verringern helfen und wirtschaftliche Vorteile bringen.

d) Schulung und der Faktor Mensch

Bei vielen Unfällen spielt der Faktor Mensch eine große Rolle. Nachdem man erkannt hatte, daß die Sicherheit auf See zum wesentlichen Teil von der Schulung und Kompetenz der Besatzung abhängt, wurde das IMO-Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW 78) geschlossen. Allerdings traten seine Grenzen sehr schnell zutage, so daß das Übereinkommen rigoros überarbeitet wurde und 1997 das neue STCW-Übereinkommen in Kraft trat.

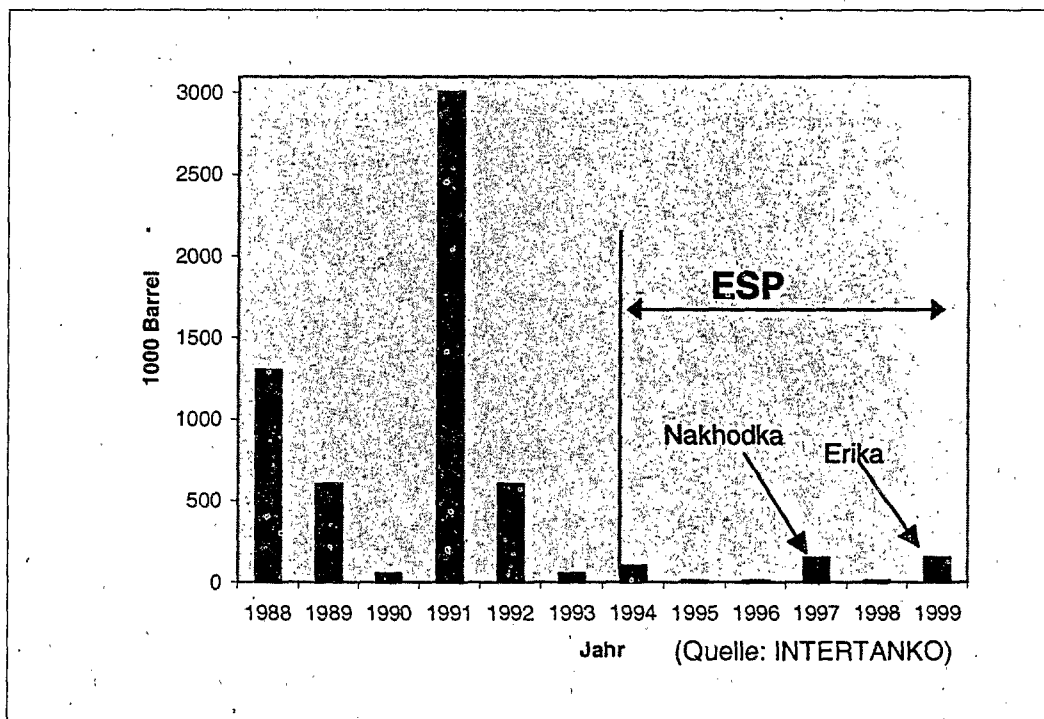
Die Weiterentwicklung technischer Ausbildungshilfen wie der Simulatoren hat dazu beigetragen, daß die Seeleute wirksamer geschult werden können.

Außerdem wurde eine Reihe von IAO-Regeln für die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Schiffen aufgestellt. Die jüngsten, die die Arbeitszeit an Bord regeln, gehen auch auf die Frage der Ermüdung ein, die, wie sich herausgestellt hat, bei Unfällen auf See eine zunehmend größere Rolle spielt. Die Kommission wird die Arbeiten des Internationalen Arbeitsamts weiterhin mit großem Interesse verfolgen, um den Abschluß der Verhandlungen über die Aufgabe von Schiffen, den Tod von Seeleuten und ihnen zugefügten Schaden zu beschleunigen.

Eine andere wichtige Regelung, der Internationale Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM) ist seit 1998 verbindlich. Der ISM-Code soll für einen sicheren Betrieb der Schiffe und sichere Arbeitsbedingungen sorgen und verlangt bei bestimmten Gefahren Vorsorgemaßnahmen. Außerdem sollen die organisatorischen Fähigkeiten der Besatzung, vor allem was die Sicherheit und die Reaktion im Notfall betrifft, ständig verbessert werden.

e) Konstruktionsverbesserungen

Dank einer genauen Überwachung der Konstruktionsteile und der Spannungen in den Schiffshüllen sind die Verluste infolge von Konstruktionsschäden zurückgegangen. Bessere Spannungsüberwachungsgeräte und Computer, die für die richtige Beladung sorgen, haben dazu beigetragen, die Spannungen innerhalb zulässiger Grenzen zu halten. Zur weiteren Überprüfung des Zustands alternder Tankschiffe schreibt das MARPOL-Übereinkommen (ab 1993) ein verbessertes Besichtigungsprogramm (ESP) vor, das bei Rohöl-Tankschiffen von über 20 000 Tonnen und Produktentankschiffen von über 30 000 Tonnen durchgeführt werden muß. Dieses verlangt eine sehr viel genauere Prüfung der Tankschiffhülle als früher. Die IMO-Leitlinien enthalten die Einzelheiten solcher Besichtigungen, die mit zunehmendem Schiffsalter immer strenger werden. Später wurde dieser Geltungsbereich erweitert, so daß die ESP-Vorschriften ab 1996 auf alle Tankschiffe von über 500 Tonnen Anwendung finden. Die ESP-Vorschriften haben merklich dazu beigetragen, daß die Verluste und Zwischenfälle, die zu Verschmutzungen führten, abgenommen haben. Dies ist deutlich aus der folgenden Abbildung zu ersehen.



Jährlich infolge von Konstruktionsschäden, Feuer oder Explosion auslaufende Ölmengen

f) Neue Tankschiffkonstruktionen¹⁸

Ab 1996 gebaute Tankschiffe müssen nach dem MARPOL-Übereinkommen eine Doppelhülle aufweisen oder gleichwertige Konstruktionsanforderungen erfüllen. Einhüllen-Tankschiffe sollen nach und nach ausgemustert werden. Bei Schiffen mit Doppelhülle ist die Gefahr einer Verschmutzung vor allem bei leichteren Zusammenstößen oder bei Auflaufen auf Grund wesentlich geringer. Der Erhalt der baulichen Festigkeit ist vor allem bei den Ballasträumen dieser Schiffe von wesentlicher Bedeutung. Durch moderne, wirksame Beschichtungen und einem Korrosionsschutz läßt sich vermeiden, daß innerhalb kurzer Zeit

¹⁸

Die Leitaktion des 5. Rahmenprogramms "Landverkehrstechnologien und Meerestechnologien" zielt auf eine Verbesserung der Effizienz, der Sicherheit und des Umweltschutzes bei Schiffen ab.

in den Ballasträumen die von älteren Tankschiffkonstruktionen bekannten Schäden auftreten. Wichtig ist, daß die Beschichtungen und der Korrosionsschutz mit zunehmendem Schiffsalter ständig auf Fehlerfreiheit kontrolliert werden.

Tankerflotte am 1.1.2000 – Anteil der Doppelhüllenschiffe (Quelle: INTERTANKO)			
Größe (t Tragfähigkeit)	Zahl der Tanker	Doppelhüllen	% Doppelhüllen
< 5 000	2249	32	1,4%
5 – 20 000	1155	296	25,6%
20 – 80 000	1538	424	27,5%
80 – 200 000	975	417	42,8%
> 200 000	493	164	33,3%
INSGESAMT	6410	1333	20,8%

2. Schwächen der derzeitigen Regelung

a) Eigentum und Charterpraxis

Alle technischen Verbesserungen können nicht darüber hinwegtäuschen, daß es auf dem Markt bestimmte Trends gibt, die ernsthaft Sorge bereiten. Die Mineralölgesellschaften haben ihre Tankerflotten zum großen Teil veräußert. Dafür sind viele kleine, unabhängige Tankschiffeigner in den Markt eingestiegen. Heute kontrollieren die Mineralölgesellschaften nur noch ein Viertel der Weltflotte, während die unabhängigen Tankschiffeigner drei Viertel kontrollieren.

Zudem ist unter den unabhängigen Tankschiffeignern eine gewisse Zersplitterung festzustellen. Durch Aufteilen ihrer Flotte auf Ein-Schiff-Unternehmen - häufig in Form von "Briefkasten"-Firmen, die in Drittländern registriert sind - können die Eigner ihr finanzielles Risiko vermindern. Häufig läßt sich nur schwer feststellen, welche finanziellen Interessen sich dahinter verbergen und wer die eigentlichen Entscheidungsträger und Verantwortlichen für den sicheren Schiffsbetrieb sind.

Auch bei Charterern zeigt sich ein ähnlicher Trend. Die großen Ölfördergesellschaften stehen im Wettbewerb mit Ölhandelsgesellschaften, bei denen es sich sowohl um weltweit operierende Großunternehmen als auch um in Marktnischen tätige Gesellschaften handelt. Regelmäßig werden neue Ölhandelsgesellschaften gegründet, während andere verschwinden oder fusionieren. Im Mineralölhandel und auf dem Chartermarkt herrscht reger Wettbewerb. Ein wesentlicher Teil des Geschäftes besteht darin, auf dem Markt den billigsten Tankerraum zu finden. Der schnelle Charakter des Marktes zeigt sich auch darin, daß die Entwicklung weg von langfristigen Verträgen zwischen Charterern und Reedereien und hin zu kurzfristigen Charterverträgen (dem sogenannten Spotmarkt) geht, wie die folgende Tabelle zeigt.

	1974	1999
von Mineralölgesellschaften kontrollierte Schiffe	40%	25%
langfristige Charter zwischen Mineralölgesellschaften und Reedereien	50%	25%
kurzfristige Charter / Spotmarkt	10%	50%

(Quelle: INTERTANKO)

Der Preiswettbewerb am Spotmarkt ist hart. Wie Marktbeobachtungen zeigen, gibt es bei den Frachtraten zwischen neueren und älteren Tankschiffen keine großen Unterschiede, die Preise werden häufig von dem zur Verfügung stehenden ältesten, billigsten Frachtraum bestimmt. Auf einem solchen Markt ist es daher schwierig, Qualität bezahlt zu bekommen, was dazu führt, daß kleine Unternehmen mit niedrigen Kosten Marktanteile gewinnen zu Lasten von Gesellschaften mit altem, gutem Ruf. Damit erhöht sich auch das Sicherheitsrisiko.

b) Durchsetzung der Vorschriften

Angesichts der oben beschriebenen wirtschaftlichen Realität sind strengere Überprüfungsvorschriften notwendig, damit die Sicherheit nicht leidet und Unternehmen mit hohem Qualitätsstandard keinem unlauteren Wettbewerb ausgesetzt werden.

Für die Einhaltung der internationalen Regeln ist in erster Linie der Flaggenstaat zuständig (in dem das jeweilige Schiff registriert ist). Leider muß man feststellen, daß nicht alle Flaggenstaaten dieser Aufgabe mit der notwendigen Verantwortung nachkommen. Zwar sind die Flaggenstaaten an die von ihnen unterzeichneten internationalen Übereinkommen und die darin festgelegten Regeln gebunden, aber die IMO verfügt nicht über die polizeiliche Gewalt, um sicherzustellen, daß die Staaten diesen Regeln auch Folge leisten. So können skrupellose Unternehmen ihre Schiffe unter Flaggen registrieren lassen, bei denen sie wissen, daß die Staaten nicht die volle Einhaltung der internationalen Regeln verlangen. Aus diesem Grund haben Hafenstaaten mit den Überprüfungen, die aufgrund der Hafenstaatkontrollvorschriften stattfinden, einen Schutzwall gegen Substandard-Schiffe errichtet. Dabei wird ein Teil der Schiffe, die die Häfen eines Staates anlaufen, überprüft, um festzustellen, ob die internationalen Sicherheits-, Umweltschutz- und Besatzungsregeln eingehalten werden. Bei der Hafenstaatkontrolle stehen Konstruktionsfragen nicht im Mittelpunkt. Da die Hafenstaatkontrolle während des Liegens im Hafen, bei dem in der Regel beladen oder gelöscht wird, vorgenommen wird, ist die Möglichkeit, Lade- und Ballasträume zu besichtigen, beschränkt und eine Überprüfung der Hülle unterhalb der Wasserlinie praktisch unmöglich.

Die Konstruktion der Schiffe wird von Klassifikationsgesellschaften überprüft und überwacht. Dies sind hochspezialisierte private Gesellschaften mit langjähriger Erfahrung in der Schifffahrt, die Hunderte, in einigen Fällen sogar Tausende von Fachleuten beschäftigen und von mächtigen Forschungs- und Rechenzentren unterstützt werden. Die Klassifikationsgesellschaften prüfen den Zustand eines Schiffes anhand der technischen Normen, die jede Gesellschaft für die Ausstellung des Klassifikationszeugnisses festgelegt hat. Zudem sind sie häufig befugt, im Namen des Flaggenstaates zu prüfen, ob die Sicherheits- und Umweltschutzvorschriften der internationalen Übereinkommen erfüllt werden, und die vorgeschriebenen Zeugnisse auszustellen.

In den letzten Jahren hat der zunehmend kommerzielle Charakter der Klassifikationsgesellschaften zu einem harten Wettbewerb zwischen den Gesellschaften um die Kunden geführt. Gleichzeitig festzustellen waren ein besorgniserregender Trend zu einer starken Vermehrung von Gesellschaften unterschiedlichen Standards und eine wachsende Tendenz bei den Eignern zum Wechsel der Klassifikationsgesellschaft.

Damit die bauliche Festigkeit der Öltankschiffe gewährleistet ist, müssen die Klassifikationsgesellschaften bei ihren Aufgaben auf jeden Fall die strengstmöglichen Normen zugrundelegen. Auch wenn die zehn Mitglieder der Internationalen Vereinigung der Klassifikationsgesellschaften (IACS) bestrebt sind, angemessene Normen aufzustellen und dafür zu sorgen, daß sie eingehalten werden, gibt es doch nach wie vor ernsthafte Zweifel daran, ob das ganze Klassifikationssystem ausreicht, um den erforderlichen Qualitätsstandard zu

gewährleisten. Viele in der Branche glauben, daß nicht alle IACS-Mitglieder die strengen Normen erfüllen. Offensichtlich gibt es Unterschiede zwischen den einzelnen IACS-Mitgliedern, aber auch innerhalb der Klassifikationsgesellschaften, wo angeblich unterschiedliche Normen je nach Flaggenstaatverwaltung und/oder Kunde gelten.

Die Kommission ist wie viele in den einzelnen Sektoren der maritimen Wirtschaft der Auffassung, daß die Leistungen der Klassifikationsgesellschaften nicht immer den geforderten Standard aufweisen.

c) Reaktion der Branche

Die Gemeinschaft begrüßt es, daß die Branche bereits tätig geworden ist, um die Probleme anzupacken, die durch den **Erika**-Unfall zutage getreten sind. Vor allem die IACS hat erkannt, daß die Überprüfung der Konstruktion alternder Schiffe dringend verbessert werden muß, vor allem was die Stahlschäden in den Ballasttanks betrifft.

Auf einer Sondersitzung ihres Vorstandes am 16. Februar in Hamburg hat die IACS die Sicherheitsfrage bei Öltankschiffen ausführlich erörtert und eine Reihe von Maßnahmen angekündigt. Dazu gehören Verbesserungen bei der Besichtigung von mehr als 15 Jahre alten Tankschiffen. In Zukunft muß in elektronischer Form Buch geführt werden, auch über die Dickenmessungen. Die Daten werden der Gesellschaft zugeleitet, welche die Klassifikation des Schiffes übernimmt. Zu den speziellen Maßnahmen gehören eine jährliche Überprüfung der Ballasttanks, die neben geheizten Ladetanks liegen, sowie gründlichere Zwischenbesichtigungen. Für mehr Transparenz soll die verstärkte Weitergabe der Informationen sorgen. Die Kommission und die Mitgliedstaaten wollen die ordnungsgemäße Durchführung der von den IACS-Mitgliedern beschlossenen Maßnahmen genauestens verfolgen, und zwar im Rahmen der Überprüfungen durch die Klassifikationsgesellschaften, die aufgrund der Richtlinie 94/57/EG des Rates anerkannt wurden.

Auch die Mineralölindustrie hat auf den Unfall reagiert. Die Branche diskutiert zur Zeit im Rahmen des internationalen Forums der Mineralölgesellschaften (OCIMF), wie sich die von den OCIMF-Mitgliedern benutzten privaten Überprüfungen verbessern lassen. Die meisten Mineralölgesellschaften haben ein eigenes Überprüfungssystem innerhalb ihres Unternehmens eingerichtet. Die Handelsabteilung chartert nur Tankschiffe, die von ihrer technischen Abteilung überprüft worden sind. Die Überprüfungsverfahren und die Prüfberichte sind bis zu einem gewissen Grad vereinheitlicht, und die Daten werden in einer gemeinsamen OCIMF-Datenbank (SIRE) gespeichert, in der etwa 4 000 Tankschiffe verwaltet werden und die jedes Jahr rund 10 000 Prüfberichte liefert. Als einen ersten Schritt hat sich das OCIMF bereit erklärt, die in der SIRE-Datenbank gespeicherten Berichte über private Überprüfungen den Besichtigern der Hafenstaaten im Rahmen des EQUASIS-Projekts zur Verfügung zu stellen (siehe II-B-1), was dazu beitragen dürfte, die für die Hafenstaatkontrolle zur Verfügung stehenden Mittel effizienter zu nutzen.

Maßnahmen sind notwendig ...

Die **Erika** war ein 25 Jahre altes Produktentankschiff mit Tanks für getrennten Ballast, das schweres Heizöl beförderte. Sie verfügte über die vorgeschriebenen Zeugnisse und hatte ein Jahr vor dem Unfall die alle fünf Jahre stattfindende Besichtigung erfolgreich bestanden. Bei einer eingehenderen Überprüfung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle im Mai waren keine Mängel festgestellt worden. Sie war auch vom Charterer überprüft und als tauglich für ihre Aufgabe befunden worden. Wie konnte das Schiff daher auseinanderbrechen und eine solche Umweltkatastrophe verursachen?

Die **Erika** hat alle an der Tankschiffahrt Beteiligten vor eine große Herausforderung gestellt. Sie zeigt, daß wir weiter denken müssen als bis zur reinen Überprüfung der Zeugnisausstellung und bis zur Oberflächenkontrolle, wenn wir verhindern wollen, daß sich solche Tankerunfälle wiederholen. Die Verantwortung dafür, daß die Tankschiffe die notwendigen Sicherheits- und Umweltschutznormen einhalten, tragen die Eigentümer und die Flaggenstaaten. Allerdings sind einige Staaten und Eigentümer offensichtlich weniger gewissenhaft als andere. In dieser komplexen Branche gibt es zudem einen deutlichen Mangel an Transparenz, so daß die Identität der für ein einzelnes Tankschiff Verantwortlichen häufig durch "Briefkasten"-Firmen in Drittländern verschleiert wird. Darum ist es unbedingt erforderlich, daß die Hafenstaaten und die zuständigen Einrichtungen der Branche vor allem in bezug auf ältere Tankschiffe energischer vorgehen, damit Konstruktionsschäden und Substandard-Schiffe entdeckt werden, bevor sie zur Gefahr für die Umwelt werden. Große Sorge bereitet auch die Tatsache, daß das Durchschnittsalter der Tankschiffe weltweit wie auch in der EU relativ hoch ist und noch immer zunimmt. Mit Hilfe neuer, umweltfreundlicherer Schiffe muß hier für eine Trendwende gesorgt werden.

Alles in allem wird ein Maßnahmenpaket benötigt, das einen Wandel in diesem Wirtschaftszweig herbeiführen kann. Für qualitätsbewußte Reedereien, Charterer, Klassifikationsgesellschaften und sonstige wichtige Einrichtungen sollte es stärkere Anreize geben. Gleichzeitig sollte das Netz um jene enger gezogen werden, die versuchen, auf kurze Sicht persönliche wirtschaftliche Vorteile auf Kosten der Sicherheit und der Meeresumwelt zu erringen.

2. MASSNAHMENVORSCHLÄGE

Insbesondere folgende Ziele liegen den Vorschlägen der Kommission zugrunde:

- eine weitergehende Vereinheitlichung der Überprüfungsverfahren und -praktiken,
- Verstärkung der Synergieeffekte der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, insbesondere der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle und der Richtlinie über Klassifikationsgesellschaften;
- strengere Auflagen für Schiffe, die ein hohes Risiko für die Umwelt darstellen, bei gleichzeitiger Belohnung der Betreiber von Qualitätsschiffen oder umweltfreundlicheren Schiffen;
- Beseitigung der Unklarheiten, die auf die Vielzahl der Kontrollen und Überprüfungen aller Art zurückzuführen sind: jede Partei (Reeder, Charterer, Flaggenstaat, Klassifikationsgesellschaft und für die Hafenstaatkontrolle zuständige Behörde) sollte sich auf ihre Aufgaben und Befugnisse beschränken;
- Einbeziehung aller, die zum Betrieb von Substandard-Schiffen beitragen, in die Verantwortung;
- Bemühung um mehr Transparenz in der Seeschifffahrt durch die Verschärfung der Pflicht zur Veröffentlichung von Informationen über Überprüfungen und über das Festhalten von Schiffen sowie durch die Entwicklung der Schiffsqualitätsdatenbank EQUASIS;
- bessere Überwachung einer ordnungsgemäßen Anwendung der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, indem der Kommission die dazu notwendigen Mittel an die Hand gegeben werden.

Die Kommission schlägt zwei Arten von Maßnahmen vor:

- Der erste Teil enthält die Vorschläge der Kommission zu Rechtsvorschriften. Drei Vorschläge sind dieser Mitteilung beigelegt. Dabei handelt es sich um die Änderung der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle (Richtlinie 95/21/EG), die Änderung der Richtlinie über Klassifikationsgesellschaften (Richtlinie 94/57/EG) sowie eine Verordnung über die beschleunigte Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen (TEIL A).
- Im zweiten Teil der Mitteilung sind die Grundzüge vorgesehener Maßnahmen dargelegt, die die Transparenz der Informationen über die Schiffsqualität, die Überwachung der Navigation, gegebenenfalls die Einrichtung einer Struktur auf Europäischer Ebene für die Sicherheit auf See und vor allem die Mitverantwortung der verschiedenen Akteure der Seeschifffahrt betreffen (TEIL B).

A - VORSCHLÄGE FÜR SOFORTIGE RECHTSETZUNGSMASSNAHMEN

1. Hafenstaatkontrolle

Die Hafenstaatkontrolle wurde aufgrund der Nachlässigkeit und Verantwortungslosigkeit mancher Schiffsbetreiber oder Flaggenstaaten eingeführt, die sich selten an die IMO-Sicherheitsvorschriften hielten. Dabei wird grundsätzlich die Einhaltung internationaler Vorschriften durch Überprüfungen von Schiffen, die Häfen anlaufen, geprüft.

In Europa¹⁹ schlossen die Seebehörden 1982 ein Verwaltungsabkommen, die Pariser Vereinbarung, mit dem Ziel, einheitliche Überprüfungsverfahren einzuführen. 1995 verabschiedete der Rat die Richtlinie 95/21/EG, die die Pariser Vereinbarung verbindlich macht und sie erheblich verschärft. Diese Richtlinie ist der Grundpfeiler der Maßnahmen der Gemeinschaft gegen Schiffe, die den internationalen Sicherheitsnormen nicht genügen. Neben den Rechtsvorschriften ist die Bedeutung der Ausbildung der Besichtigter für die Einheitlichkeit der Überprüfungen in den Häfen hervorzuheben. Die Kommission hat die Einrichtung eines Fachlehrgangs finanziert und beabsichtigt, darauf aufbauend im Jahr 2000 und 2001 Lehrgänge für Besichtigter verschiedener Seebehörden der Mitgliedstaaten der Pariser Vereinbarung zu veranstalten.

Die Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle wurde mehrfach geändert, um die Verfahren zu vereinheitlichen und wirksamer zu machen. Der Unfall der ERIKA hat jedoch gewisse Schwachpunkte in der Hafenstaatkontrolle ans Licht gebracht, insbesondere bei der Überprüfung von Schiffen, die entweder aufgrund ihres Alters oder aufgrund des Verschmutzungspotentials der Ladung statistisch höhere Risiken darstellen. Darüber hinaus beeinträchtigen nach Meinung der Kommission mangelnde Transparenz in der Seeschifffahrt und mangelnde Synergie der Beteiligten (für die Hafenstaatkontrolle zuständige Besichtigter, Klassifikationsgesellschaften, usw.) die Wirksamkeit der Hafenstaatkontrolle.

Daher schlägt die Kommission in den ersten Rechtsvorschriftsvorschlag zu dieser Mitteilung vor, die Richtlinie 95/21/EG nach folgenden Grundsätzen zu ändern:

a) ein strikteres Vorgehen gegen Schiffe, die ganz offensichtlich den Normen nicht genügen

- Anlaufverbot für Schiffe von über 15 Jahren, die in den vorangegangenen 2 Jahren öfter als zweimal festgehalten wurden und auf der "schwarzen Liste" der Flaggenstaaten stehen, deren Schiffe überdurchschnittlich oft festgehalten werden. Diese Strafmaßnahme richtet sich gegen Reeder und Flaggenstaaten, denen nachgewiesen wurde, daß sie die Instandhaltung der unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe wiederholt vernachlässigt haben. Die Kommission veröffentlicht alle sechs Monate die Liste der Schiffe, für die ein Anlaufverbot ausgesprochen wurde.

¹⁹

Die Pariser Vereinbarung gilt weit über die Grenzen der Europäischen Union hinaus, da auch Länder wie Kanada, Rußland und Kroatien unterzeichnet haben.

- Systematische Überprüfung der Schiffe, deren "Prioritätsfaktor"²⁰ besonders hoch ist, in den Häfen.

b) Erweiterte Kontrollen von Öltankschiffen und anderen Risikoschiffen

- Die unverbindlichen Bestimmungen der geltenden Richtlinie werden für Risikoschiffe²¹ verbindlich: diese Schiffe müssen von nun an jährlich beim Anlaufen eines Hafens der Gemeinschaft einer erweiterten Überprüfung unterzogen werden. Die Pflicht zur Voranmeldung vor dem Einlaufen wird eingeführt, damit die Überprüfung besser vorbereitet werden kann.
- Diese Maßnahmen werden für Öltankschiffe noch weiter verschärft: für diese Schiffe gilt die erweiterte Überprüfungsregelung bereits ab einem Alter von 15 Jahren und nicht ab 20 bzw. 25 Jahren wie in der derzeit gültigen Fassung der Richtlinie. Darüber hinaus haben die Besichtigter mindestens einen der Ballasttanks auf eventuelle Korrosionsschäden zu untersuchen.

c) Erweiterte Informationspflichten

Zweck:

- Verstärkte Wirksamkeit: die Besichtigter erhalten durch die obligatorische Abfrage der Schiffsqualitätsdatenbank EQUASIS mehr Informationen über die zu besichtigenden Schiffe. Darüber hinaus haben sie in ihren Berichten die Art der durchgeführten Kontrolle anzugeben: dadurch wird vermieden, daß der Besichtigter im nächsten angelaufenen Hafen die gleichen Punkte überprüft.
- Synergie: der Flaggenstaat und die Klassifikationsgesellschaften werden über die Ergebnisse der Überprüfungen informiert, wodurch sie bei einer Verschlechterung des Zustands eines Schiffes schneller einschreiten können.
- mehr Transparenz: die Liste der zu veröffentlichenden Informationen über die Überprüfungen und Festhaltemaßnahmen wird insbesondere um den Namen des Charterers ergänzt.

d) Bessere Überwachung der Anwendung der Richtlinie

Die Mitgliedstaaten haben der Kommission detaillierte Informationen zu übermitteln, damit diese die Wirksamkeit der Richtlinie besser beurteilen und die Einhaltung der Bestimmungen in den Mitgliedstaaten überwachen kann. Fälle, in denen die Richtlinie nicht ordnungsgemäß angewandt wurde, lassen sich so leichter feststellen und können gegebenenfalls Gegenstand eines Vertragsverletzungsverfahrens nach Artikel 226 EG-Vertrag werden.

²⁰ Der "Prioritätsfaktor" funktioniert folgendermaßen: Nach verschiedenen Kriterien wie Alter, Flagge, frühere Festhaltemaßnahmen usw. erhalten Schiffe Punkte. Die Schiffe mit den meisten Punkten sind vorrangig zu überprüfen. Dadurch kann man gezielt Risikoschiffe überprüfen, die Auswahl der zu überprüfenden Schiffe vereinheitlichen und so unterschiedliche Praktiken in verschiedenen Häfen vermeiden.

²¹ Bei Risikoschiffen handelt es sich nach dem Anhang der Richtlinie um Öltankschiffe, Gas- und Chemikaliertankschiffe, Massengutfrachter ab einem bestimmten Alter sowie Fahrgastschiffe.

2. Klassifikationsgesellschaften

Klassifikationsgesellschaften²² spielen bei der Schiffssicherheit eine wesentliche Rolle. Die Schifffahrt wäre ohne die Fachkompetenz dieser Einrichtungen nur schwer vorstellbar. Besonders der Konkurrenzdruck, der auf den Klassifikationsgesellschaften lastet, sowie die wachsende Zahl von Einrichtungen, die ohne ausreichende Fachkenntnisse und unprofessionell in diesem Bereich tätig sind, führten in den letzten Jahrzehnten in der Schifffahrt zu einem deutlichen Vertrauensverlust.

Die Gemeinschaft reagierte 1994 zunächst mit der Verabschiedung der Richtlinie 94/57/EG des Rates, mit der die gemeinschaftsweite Anerkennung der Klassifikationsgesellschaften geregelt wurde, auf diese Probleme. In dieser Richtlinie geht es um die allgemeine Frage der Qualität der Klassifikationsgesellschaften, die für die Seebehörden der Mitgliedstaaten tätig sein dürfen. Die im Anhang der Richtlinie aufgeführten Kriterien sollten gewährleisten, daß nur äußerst zuverlässige und fachlich kompetente Einrichtungen für EU-Mitgliedstaaten tätig werden dürfen. Die allgemeinen Bestimmungen dieser Richtlinie hatten zum Ziel, daß die einschlägigen Sicherheitsbestimmungen an Bord von Schiffen einheitlich und gewissenhaft angewandt werden. Zudem wurde mit der Richtlinie die Kontrolle der Klassifikationsgesellschaften zwingend eingeführt, die für Mitgliedstaaten tätig sind, um sicherzustellen, daß die anerkannten Einrichtungen nach wie vor die Anforderungen der Richtlinie erfüllen, und um ihre Leistung zu beurteilen.

Die Richtlinie ist eine der ersten Maßnahmen einer Gemeinschaftspolitik für Sicherheit auf See. Ihre Umsetzung in einzelstaatliches Recht in den Mitgliedstaaten ist ein langwieriger und komplizierter Prozeß. Die Kommission hat 12 Vertragsverletzungsverfahren wegen Nichteinhaltung der Umsetzungsfristen der Richtlinie eingeleitet, und der letzte Mitgliedstaat hat die Richtlinie erst 1998 umgesetzt. Auch hat die Kommission weitere Vertragsverletzungsverfahren - von denen einige noch anhängig sind - wegen Nichteinhaltung der Pflicht zur Zusammenarbeit zwischen den Seebehörden und den Einrichtungen, die für sie tätig werden dürfen, eingeleitet.

Nach der Umsetzung der Richtlinie kamen in einigen Punkten Unzulänglichkeiten zum Vorschein. Die Anerkennung der Klassifikationsgesellschaften blieb beispielsweise den Mitgliedstaaten völlig überlassen. Eine einheitliche zentralisierte Kontrolle dessen, ob die Einrichtung, die einen Antrag auf Anerkennung gestellt hat, die Kriterien der Richtlinie erfüllt, existierte nicht. Auch was die regelmäßige Überprüfung der anerkannten Einrichtungen anbelangt, war kein einheitliches und zentralisiertes Verfahren vorgesehen. Die Leistung der Einrichtung, was Sicherheit und Verschmutzungsverhütung anbelangt - gemessen an der Gesamtzahl der klassifizierten Schiffe, ungeachtet der jeweiligen Flaggen - wurde nicht als zwingende Voraussetzung für die Anerkennung der Klassifizierungsgesellschaften bzw. zur Verlängerung der Anerkennung betrachtet.

Aufgrund der Erfahrungen mit der Umsetzung der Richtlinie wurden einige Punkte festgelegt, in denen die Bestimmungen der Richtlinie verschärft werden können. Daraus haben sich die vorgeschlagenen Änderungen ergeben, die in den zweiten Rechtsvorschriftsvorschlag zu dieser Mitteilung im einzelnen beschrieben sind.

²²

Siehe I-B, Absatz 2 b).

Die wichtigsten Punkte der vorgeschlagenen Änderungen sind:

- Die Kommission entscheidet im Komitologieverfahren über die Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften und über den Entzug der Anerkennung. Die regelmäßige Überprüfung der anerkannten Einrichtungen nimmt die Kommission gemeinsam mit dem Mitgliedstaat vor, der die Anerkennung vorschlägt.
- Für die anerkannte Einrichtung wird eine neue Sanktion eingeführt: der auf ein Jahr befristete Entzug der Anerkennung, der bei Nichtbeseitigung der Mängel zum endgültigen Entzug führt.
- Eine gute Leistung der anerkannten Einrichtungen, was die Schiffssicherheit und die Verhütung von Verschmutzung anbelangt – im Verhältnis zur Gesamtzahl der klassifizierten Schiffe, ungeachtet der jeweiligen Flaggen – wird zur zwingenden Voraussetzung für die Anerkennung und die Verlängerung der Anerkennung.
- In der Gemeinschaft gelten einheitliche Bedingungen für die finanzielle Haftung der anerkannten Einrichtung, die für die Mitgliedstaaten die vorgeschriebenen Aufgaben durchführt. Die Haftung ist unbegrenzt bzw. kann auf unterschiedliche Beträge begrenzt sein, je nachdem, wie fahrlässig die Klassifikationsgesellschaft gehandelt hat.
- Die anerkannten Einrichtungen müssen strengeren Qualitätsanforderungen genügen. Sie müssen beispielsweise bestimmte Verfahren einhalten, wenn die Klassifizierung von Schiffen geändert wird, und den für die Hafenstaatskontrolle zuständigen Behörden mehr Angaben über die Schiffe machen. Um insbesondere zu gewährleisten, daß eine Klassifikationsgesellschaft, die ein Schiff von einer anderen Gesellschaft übernimmt, den Zustand des Schiffes genau kennt, hat die alte Klassifikationsgesellschaft der neuen bei der Übertragung des Schiffes die vollständige Schiffsakte zu übergeben.
- Die Pflichten der Mitgliedstaaten in ihrer Eigenschaft als Flaggenstaaten zur Gewährleistung der Sicherheit auf See werden verschärft.

3 Einhüllen- und Doppelhüllenöltankschiffe

a) Derzeitige Situation und Probleme

Die meisten vorhandenen Öltankschiffe haben nur eine Hülle. In diesen Schiffen trennt lediglich die Boden- und Seitenwand das Öl vom Meerwasser. Wird diese Hülle bei einem Zusammenstoß oder beim Auflaufen des Schiffes auf Grund beschädigt, kann der Inhalt des Ladetanks auslaufen und zu einer erheblichen Meeresverschmutzung führen. Dieses Risiko kann verhütet werden, wenn die Ladetanks in ausreichendem Abstand von der Außenhülle mit einer zweiten inneren Hülle umschlossen werden. Eine solche "Doppelhüllenbauart" schützt die Ladetanks bei Unfällen und reduziert so das Verschmutzungsrisiko.

Infolge des Unfalls der "Exxon Valdez" im Jahr 1989 verabschiedeten die Vereinigten Staaten im Jahr 1990 den "Oil Pollution Act" (OPA 90), da ihrer Meinung nach die internationalen Normen für die Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe nicht ausreichten.

Mit diesem Gesetz haben sie einseitig sowohl für neue Öltankschiffe als auch für alte Schiffe durch Altersgrenzen (ab 2005 zwischen 23 und 30 Jahren) und Fristen für die Ausmusterung von Einhüllentankschiffen (2010 und 2015) Doppelhüllen vorgeschrieben.

Aufgrund der einseitigen Maßnahme der Amerikaner sah sich die IMO gezwungen, ihrerseits 1992 im Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) die Doppelhülle vorzuschreiben. Nach dem Übereinkommen müssen sämtliche nach Juli 1996 ausgelieferten Öltankschiffe über eine Doppelhülle oder gleichwertigen Konstruktion (Siehe Anhang I-B) verfügen. Nach diesem Zeitpunkt wurden daher keine Einhüllenschiffe mehr gebaut.

Einhüllen-Öltankschiffe mit einer Tragfähigkeit von 20 000 Tonnen, die vor dem 6. Juli 1996 ausgeliefert wurden, müssen nach dem internationalen Übereinkommen spätestens im Alter von 25 bzw. 30 Jahren über eine Doppelhülle verfügen, je nachdem, ob sie Tanks für getrennten Ballast haben²³.

Daher lassen sich drei Kategorien von Einhüllen-Öltankschiffen unterscheiden:

- **Kategorie 1:** Einhüllen-Öltankschiffe **ohne schutzbringend angeordnete Ballasttanks** um die Ladetanks. Aufgrund der Doppelhüllenanforderung wird diese Kategorie zwischen 2007 und 2012 ausgemustert.
- **Kategorie 2:** Einhüllen-Öltankschiffe, deren **Ladetanks in Bereichen angeordnet sind, die teilweise durch Tanks für getrennten Ballast geschützt sind**. Die Ausmusterung dieser Kategorie aufgrund der Doppelhüllenanforderung wird erst 2026 abgeschlossen (anstatt 2010 bzw. 2015 wie im OPA 90).
- **Kategorie 3:** Einhüllen-Öltankschiffe, **die nicht unter die Größenkategorien des MARPOL fallen**, für die die Doppelhüllenanforderung nicht gilt.

²³

Mit Tanks für getrennten Ballast soll das Risiko der Verschmutzung beim Betrieb des Schiffes verhindert werden, indem sichergestellt wird, daß das Ballastwasser nie mit dem Öl in Kontakt kommt. Außerdem sind die Ballasttanks an den Stellen angeordnet, wo der Aufprall beim Auflaufen des Schiffes auf Grund oder bei einer Kollision wahrscheinlich am heftigsten ist.

Da es fast unmöglich ist, in ein Einhüllen-Öltankschiff eine Doppelhülle einzubauen und die festgelegten Altersgrenzen praktisch mit der Lebensdauer eines Schiffes zusammenfallen, haben sowohl die amerikanische Regelung als auch das MARPOL-Übereinkommen die Ausmusterung der Einhüllen-Tankschiffe zur Folge.

Aufgrund der Unterschiede zwischen der amerikanischen und der internationalen Regelung werden jedoch ab 2005 Einhüllen-Öltankschiffe, die wegen ihres Alters nicht mehr in amerikanischen Hoheitsgewässern fahren dürfen, stattdessen in anderen Gebieten eingesetzt werden, darunter auch in der Europäischen Union, und dort das Verschmutzungsrisiko erhöhen.

b) Vorgeschlagene Maßnahmen der Gemeinschaft

Die Kommission ist besorgt über diese Situation, da die Unfallraten statistisch höher sind, je älter Schiffe sind. Die Gemeinschaft muß vor 2005 Maßnahmen ergreifen, da ab diesem Zeitpunkt die Einhüllen-Öltankschiffe, die wegen ihres Alters nicht mehr in amerikanischen Hoheitsgewässern fahren dürfen, verstärkt in europäischen Gewässern eingesetzt werden.

Die Kommission schlägt daher vor, die Einhüllen-Öltankschiffe in der Gemeinschaft schneller durch Schiffe mit Doppelhülle oder Schiffe mit entsprechenden Sicherheitsstandards zu ersetzen.

Diese Regelung muß mit den im OPA 90 vorgesehenen Altersgrenzen und Fristen abgestimmt werden, um zu verhindern, daß die in den USA verbotenen Öltankschiffe verstärkt in Europa eingesetzt werden. Der Vorschlag wird auch der Überalterung der Öltankschiff flotte entgegenwirken: alte Einhüllen-Schiffe werden durch entsprechende neue Schiffe mit Doppelhülle ersetzt, wodurch die Gefahr der unfallbedingten Ölverschmutzung weltweit reduziert wird.

Der Vorschlag der Kommission für eine Gemeinschaftsregelung im Anhang sieht folgenden Zeitplan für die Ausmusterung der Einhüllen-Öltankschiffe vor:

	USA (OPA 90)	International (MARPOL)	EU (VORSCHLAG)
<u>Kategorie 1:</u> Einhüllen-Öltankschiffe, "MARPOL-Größe", ohne schutzbringend angeordnete Tanks	2010	2007/2012	2005
<u>Kategorie 2:</u> Einhüllen-Öltankschiffe, "MARPOL-Größe", mit teilweise geschütztem Ladetankbereich	2010/2015	2026	2010
<u>Kategorie 3:</u> Einhüllen-Öltankschiffe, unter MARPOL-Größe	2015	keine Frist	2015

Der Vorschlag für eine Gemeinschaftsregelung gilt für alle Einhüllen-Öltankschiffe mit einer Tragfähigkeit von 600 Tonnen, die unter der Flagge eines Mitgliedstaates fahren. Ihre Einhaltung ist Voraussetzung für den Zugang aller Schiffe, ganz gleich, unter welcher Flagge sie fahren, zu den Häfen der Mitgliedstaaten.

Um den Einsatz von Öltankschiffen mit Doppelhülle zu unterstützen, schlägt die Kommission schließlich finanzielle Anreize in Form einer Senkung der Hafen- und Lotsengebühren vor. Gleichzeitig wird der Einsatz von Einhüllen-Öltankschiffen mit nach dem Alter der Schiffe gestaffelten höheren Gebühren belegt.

Die Kommission ist sich der wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen des Vorschlags auf die Industrie bewußt und beabsichtigt, den Vorschlag eingehender zu prüfen. Dennoch ist es wichtig, der schon laufenden Ausmusterung von Einhüllen-Öltankschiffen einen weiteren Anstoß zu geben, indem vorgeschlagen wird, in der Europäischen Gemeinschaft einen dem amerikanischen Ausmusterungsplan ähnlichen Zeitplan für die Ausmusterung von Einhüllen-Öltankschiffen anzuwenden und mit Nachdruck alle Bemühungen unterstützt werden, auch auf internationaler Ebene (IMO) diesen beschleunigten Ausmusterungsplan durchzusetzen.

Der Kommission ist bewußt, daß sich der Ersatz von Einhüllen-Tankschiffen durch Doppelhüllen-Tankschiffe auf die Preise von Erdölerzeugnissen auswirken wird. Eine Studie zur Bewertung des amerikanischen "Oil Pollution Act", die 1998 vom amerikanischen "National Research Council" veröffentlicht wurde, kam zu dem Schluß, daß der "OPA 90" die Kosten von Erdölerzeugnissen um schätzungsweise 10 US Cent pro Barrel erhöhen wird, was etwa einem Zehntel der Transportkosten entspricht, die ihrerseits nur 5 bis 10% der gesamten Erzeugungskosten ausmachen. Letztlich würde sich der Endpreis der Erdölerzeugnisse hierdurch um weniger als 1% erhöhen. Die Kommission ist der Ansicht, daß die zusätzlichen Kosten für Säuberungsarbeiten, die nach einem Tankschiffsunglück wie dem der ERIKA anfallen, und die sich Schätzungen zufolge auf etwa 200 Millionen EURO belaufen, nicht die Vorteile der vorgeschlagenen Maßnahmen aufwiegen, wenn sich hiermit erneute Unfälle dieser Art in Gemeinschaftsgewässern vermeiden lassen. Daher betrachtet sie diesen Preis als angemessen, wenn sich damit das Risiko der Meeresverschmutzung wirksam verringern läßt.

Ferner möchte die Kommission der Industrie ein unmißverständliches und schnelles Zeichen geben, um Unsicherheit und unnütze Verzögerungen von Investitionen in neue Doppelhüllen-Öltankschiffe zu vermeiden. Die großen Werftenverbände erkennen an, daß für die nähere Zukunft genügend Kapazitäten für den Bau von Doppelhüllen-Öltankschiffen vorhanden sind, um der infolge dieses Vorschlags zu erwartenden größeren Nachfrage nach diesem Schiffstyp nachkommen zu können.

B. VORSCHLÄGE FÜR SPÄTERE MASSNAHMEN

Neben den sofortigen Rechtsvorschriften, die vorstehend dargelegt wurden, wird die Kommission in absehbarer Zeit eine Reihe anderer Maßnahmen vorschlagen. Diese Vorschläge betreffen verschiedene Aspekte, darunter Verbesserungen der bestehenden Entschädigungsregelung bei einer Ölverschmutzung, Maßnahmen zur Erhöhung der Transparenz von sicherheitsrelevanten Informationen in der Schifffahrt, die Einrichtung einer Struktur auf europäischen Ebene für die Sicherheit auf See sowie die Verbesserung der Seeverkehrsüberwachung an europäischen Küsten. Nachstehend sind die Maßnahmen kurz beschrieben.

1. Erhöhte Transparenz

Der Mangel an verfügbaren Informationen, die für die Sicherheit der Schifffahrt von Bedeutung sind, ist nach Ansicht der Kommission ein ernsthaftes Problem. Zwar werden Informationen über Schiffe von vielen verschiedenen Stellen erfaßt, sie sind jedoch weit verstreut und auch für die maritime Wirtschaft oft schwer zugänglich. Die Kommission ist der Ansicht, daß sämtliche maritimen Wirtschaftszweige für die Sicherheit und die Qualität der Schiffe, mit denen sie zu tun haben, mitverantwortlich sind. Zudem sollten die grundlegenden Informationen über Schiffe, über ihre Sicherheitsüberwachung und ihren Betrieb, vorgenommenen Überprüfungen usw. nicht den unmittelbar Beteiligten vorbehalten bleiben. Der derzeitige Mangel an Transparenz in der Schifffahrt ist daher inakzeptabel und liegt weder im Interesse der Wirtschaft noch der Öffentlichkeit.

Zur Erhöhung der Transparenz in der Schifffahrt hat sich die Kommission gemeinsam mit der französischen Seebehörde für die Einrichtung einer neuen Datenbank über die Schiffssicherheit, EQUASIS, eingesetzt, die Daten über die Sicherheit und Qualität von Schiffen und über die Schiffsbetreiber erfaßt, welche ohne weiteres über das Internet abgerufen werden können (www.EQUASIS.org). EQUASIS wird für alle, die mit der Schiffssicherheit zu tun haben oder dafür verantwortlich sind, insbesondere für Charterer, denen daran gelegen ist, Schiffe in gutem Zustand auszuwählen, sowie für Besichtigter des Hafenstaates belangreich sein. Eine erste Version der EQUASIS-Datenbank wird im Mai 2000 zur Verfügung stehen. Das System wird allerdings zweifellos aktualisiert und weiterentwickelt.

In der ersten Phase wird EQUASIS Einzelheiten über den Typ, die Flagge, das Alter und den Eigner sämtlicher Handelsschiffe der Welt erfassen. Informationen über die Überprüfungen der Hafenstaatkontrollregionen Europa, Asien-Pazifik und Vereinigte Staaten werden ebenfalls verfügbar sein. Darüber hinaus wird die Datenbank einige grundlegende Informationen über die Klassifikation und die Versicherung der Schiffe enthalten. Zur Zeit wird über die Ergänzung dieser Daten um weitere Informationen aus Überwachungssystemen der Wirtschaft, von Flaggenstaaten sowie detailliertere Klassifikationsdaten verhandelt. EQUASIS wird nur Sachinformationen, keine Beurteilungen oder Ranglisten von Schiffen enthalten. Sie soll lediglich dazu dienen, daß jeder Benutzer die Qualität und die Sicherheit eines Schiffes anhand der Daten selbst beurteilen kann.

Die Kommission und Frankreich arbeiten seit 1998 an der Einrichtung dieser Datenbank. Inzwischen haben auch die Seebehörden Japans, Spaniens, Singapurs, des Vereinigten

Königreichs, die Küstenwache der Vereinigten Staaten sowie die Internationale Seeschiffsorganisation ihre Bereitschaft bekundet, sich an dem System zu beteiligen. Die französische Seebehörde wird eine Stelle einrichten, die für die Verwaltung von EQUASIS zuständig sein wird.

Einige wichtige Gruppen der maritimen Wirtschaft, darunter Schiffseigner, Charterer, Versicherungsunternehmen und Klassifikationsgesellschaften, haben sich bereit erklärt, Informationen in das System einzuspeisen und im Redaktionsausschuß von EQUASIS mitzuarbeiten. Bei dem Redaktionsausschuß handelt es sich um ein Beratungsgremium für Informationsanbieter, das für die Qualität der auf EQUASIS erhältlichen Informationen zuständig ist. Die erste Orientierungssitzung des Redaktionsausschusses fand am 15. Februar 2000 in Brüssel statt.

Die Kommission wird weiterhin kontinuierlich an der Verbesserung der EQUASIS-Datenbank arbeiten. EQUASIS soll in naher Zukunft zu einer umfassenden Datenbank werden, mit Hilfe derer sämtliche öffentlichen oder privaten Zweige der maritimen Wirtschaft problemlos Zugriff auf die verschiedensten Einzelheiten über die Sicherheit der gesamten Handelsschiff flotte der Welt erhalten. Die Informationen werden von solcher Qualität und Ausführlichkeit sein, daß sich kein Charterer, Versicherungsunternehmen, Finanzierungsunternehmen usw. eines Substandard-Schiffes darauf berufen kann, vom schlechtem Zustand des Schiffes keine Kenntnis gehabt zu haben. Im Hinblick darauf müssen besondere Anstrengungen unternommen werden, um die Behörden der Flaggen- und Hafenstaaten sowie die Klassifikationsgesellschaften dazu zu bewegen, einen größeren Beitrag zu leisten.

2. Überwachung der Navigation

Nach dem Unfall der ERIKA wurden Vorschläge zur Verstärkung der Überwachung potentiell gefährlicher Schiffe vor den Küsten der Europäischen Union gemacht. Insbesondere wurde hervorgehoben, daß die Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle nicht immer ausreichend sind, da besonders gefährliche Schiffe die Küstengewässer eines oder mehrerer Mitgliedstaaten durchfahren haben werden, bevor das Problem in einem Hafen festgestellt wird.

Auch wurden radikale Maßnahmen vorgeschlagen, beispielsweise Kontrollen von Schiffen jenseits der Hoheitsgewässer, ja sogar die Einschränkung oder das Verbot des Einsatzes bestimmter besonders gefährlicher Schiffe in den ausschließlichen Wirtschaftszonen der Mitgliedstaaten. Fahreinschränkungen oder -verbote jenseits der Hoheitsgewässer und in noch größerem Maße über die ausschließlichen Wirtschaftszonen hinaus sind jedoch nicht nur hinsichtlich der Vereinbarkeit mit dem internationalen Seerecht, sondern auch hinsichtlich der praktischen Überwachbarkeit der Maßnahmen problematisch.

Hingegen ist es nach Ansicht der Kommission durchaus legitim, wenn sich ein Staat, vor dessen Küsten es besonders häufig zu Unfällen kommt, besser über die Fahrten von Schiffen mit Ladungen, die ein besonderes Verschmutzungsrisiko oder sonstiges Risiko darstellen²⁴,

²⁴ Wenn beispielsweise aufgrund von Überprüfungen in anderen Regionen der Welt vor dem Anlaufen eines Hafens eines Mitgliedstaates bereits bekannt ist, daß ein Schiff ein erhebliches Risiko für die Sicherheit der Schifffahrt und die Meeresumwelt darstellt. Ein weiteres Beispiel dafür ist ein Schiff, das

informiert und diese überwacht. Die Kenntnis der Ladung ist im übrigen von wesentlicher Bedeutung, wenn es darum geht, gegen das Verschmutzungsrisiko oder die aufgetretene Verschmutzung bei einem Unfall vorgehen zu können.

Es gibt bereits geltende Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, aufgrund der Schiffe mit gefährlicher oder umweltschädlicher Ladung gezwungen werden können, sich bei den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zu melden: die Richtlinie 93/75/EWG. Diese Maßnahme gilt jedoch nur für Schiffe, die Häfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen. Im Dezember 1993 wurde der Vorschlag für eine Richtlinie²⁵ vorgelegt, die zum Ziel hat, die Meldepflicht der Richtlinie 93/75/EWG auf Schiffe auszudehnen, die die Küstengewässer der Gemeinschaft durchfahren. Trotz der Zustimmung des Europäischen Parlaments wurde im Rat bisher immer noch keine definitive politische Einigung erzielt.

Die Kommission beabsichtigt, zu gegebener Zeit neue Vorschläge zur Sicherheit der Seeschifffahrt zu unterbreiten. Dabei werden folgende Punkte berücksichtigt:

a) Seit 1993 hat sich die internationale Rechtslage stark geändert. Die Europäische Gemeinschaft hat im März 1998 die Seerechtskonvention der Vereinten Nationen ratifiziert. Zudem wurde eine neue Bestimmung in das SOLAS-Übereinkommen (Regel V/8-1) eingeführt, nach der die Küstenstaaten für sämtliche Schiffe, auch für Schiffe im Transit, obligatorische Meldesysteme einrichten können.

b) Die IMO hat mehrere obligatorische Berichterstattungssysteme für die europäischen Küsten gebilligt, beispielsweise für die Straße von Gibraltar, für das Kap Finisterre, für die Küsten von Ouessant und die Meerenge von Pas-de-Calais. In der Praxis gibt es daher eine (mögliche) Kette von Meldesystemen an den Küsten, die sich von der Straße von Gibraltar bis zur Nordsee erstreckt. Mit diesen Systemen wird auch der Verkehr in den jeweiligen Zonen überwacht.

c) In der Kommunikationstechnologie sind folgende wichtigen Entwicklungen zu verzeichnen:

- Die wichtigste ist zweifellos die Einführung automatischer Schiffserkennungssysteme oder Transponder. Die IMO hat die Spezifikationen und einen provisorischen Zeitplan festgelegt, der die obligatorische Einrichtung dieser Systeme an Bord sämtlicher Schiffe mit über 300 Tonnen ab 2002 vorsieht.
- Eine zweite bemerkenswerte Entwicklung ist die verstärkte Nutzung von Telematiknetzen für die Datenübertragung. In diesem Zusammenhang ist auf die Initiative der Kommission hinzuweisen, die sich um eine Vereinbarung zwischen mehreren Mitgliedstaaten über die Einrichtung eines Netzes für den informatisierten Datenaustausch (EDI) zwischen den Verwaltungen der Mitgliedstaaten zur Umsetzung der Richtlinie 93/75/EWG bemüht (bisher haben 5 Mitgliedstaaten und Norwegen diese Vereinbarung unterschrieben, andere Staaten könnten in Kürze beitreten).

die Erlaubnis erhält, eine Reparaturwerft anzulaufen, nachdem es festgehalten worden ist, und die betreffende Behörde eine Überwachung der Fahrt des Schiffes für angebracht hält.
(KOM(93) 647 endg.).

d) *Der Aufbau des internationalen Navigations- und Ortungssystems* hat inzwischen in der Europäischen Union durch das Projekt GALILEO Vorrang. Dank dieser Initiative wird ein zuverlässiger und hochpräziser Dienst aufgebaut (3 m auf hoher See und 1 m in Hafengebieten), der im Rahmen der Positionsmeldesysteme für Schiffe, die in europäischen Gewässern oder in der Nähe unterwegs sind, als Bezugssystem dienen wird. Galileo leistet in Kombination mit ECDIS²⁶ einen einzigartigen Beitrag zur Verbesserung der Navigations- und Sicherheitsbedingungen. Das satellitengestützte System bietet darüber hinaus die Möglichkeit, Seenotsignale zu übertragen, wie es das GMDSS²⁷-Konzept vorsieht. Daneben beabsichtigt die Kommission, Satellitenbilder zum Aufspüren umweltverschmutzender Schiffe einzusetzen. Die maritime Wirtschaft arbeitet eng an der Entwicklung der Galileo-Dienste mit und kann daher auch andere Anwendungsmöglichkeiten für das System vorschlagen.

Gestützt auf alle diese Elemente kann die Kommission eine umfassende Umgestaltung des in der Richtlinie 93/75/EWG und im Richtlinienvorschlag KOM(93) 647 beschriebenen Meldesystems vorschlagen²⁸. Mit dem neuen Vorschlag dürfte die Überwachung von Schiffen in europäischen Gewässern wirksamer und einfacher werden und mit dem internationalen Seerecht vereinbar sein.

3. Die Erweiterung

Der Europäische Rat von Luxemburg hat im Dezember 1997 beschlossen, Verhandlungen mit den nachstehenden sechs Bewerberländern für den Beitritt zur Europäischen Union aufzunehmen: Zypern, Ungarn, Polen, Estland, Tschechische Republik und Slowenien. Im Dezember 1999 hat der Europäische Rat in Helsinki beschlossen, die Anzahl der Verhandlungspartner um folgender Länder zu erweitern: Slowakei, Rumänien, Lettland, Litauen, Bulgarien und Malta. Des weiteren hat der Europäische Rat in Helsinki auch die Beitrittsbewerbung der Türkei angenommen.

Unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit auf See sind die Beitrittsverhandlungen eine Herausforderung. Wenn die 13 Länder der Europäischen Union heute beitreten, würde sich der Anteil der festgehaltenen Schiffe mit europäischer Flagge im Durchschnitt von derzeit 5,73% (1998) auf 13,26% erhöhen. Dieser hohe Prozentsatz ist auf den Anteil der mangelhaften Schiffe zurückzuführen, die unter der Flagge bestimmter Beitrittsländer fahren. Dies gilt u.a. für Malta und Zypern, die über die viert- bzw. fünftgrößte Flotte der Welt verfügen.

Eine solche Verschlechterung des Sicherheitsstandards der Schiffe in der Europäischen Union ist nicht tragbar und läßt sich mit der Erweiterung nicht rechtfertigen. Daher ist es von grundlegender Bedeutung, daß sich die Beitrittsländer dazu verpflichten, die internationalen

²⁶ Bei ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) handelt es sich um ein elektronisches Seekartendarstellungssystem, mit dem man laufend das nautische Umfeld eines Schiffes, einschließlich der aktuellen Koordinaten, auf einem Bordcomputer anzeigen kann.

²⁷ GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) ist das globale maritime Notfall- und Sicherheitssystem. Dabei handelt es sich um ein Funkkommunikationssystem, das in erster Linie der schnellen Benachrichtigung der landgestützten Such- und Rettungsstellen sowie der sich in der Nähe befindlichen Schiffe in Notfällen dient.

²⁸ Ein weiterer Aspekt bei Unfällen auf See sind Zufluchtshäfen für Schiffe, die in Schwierigkeiten geraten. Die örtlichen Behörden lassen oft ein Schiff, das als bedenklich oder als Verschmutzungsrisiko eingestuft wird, nur ungern in den Hafen einlaufen. Wenn das Schiff weiter auf See hinaus geschickt wird, könnte sich die Gefahr aber erhöhen oder zu einer großflächigen Verschmutzung führen. Dieses Problem könnte in diesem Zusammenhang ebenfalls behandelt werden.

und europäischen Sicherheitsnormen so schnell wie möglich und spätestens zum Zeitpunkt ihres Beitritts in strenger Weise zu befolgen.

Die Kommission hat ihre ernsthaften Bedenken bereits zum Ausdruck gebracht und konkrete Gespräche mit diesen Ländern mit dem Ziel aufgenommen, dies zu ändern. Insbesondere hat sich die Kommission einen Überblick über die Umsetzung des Gemeinschaftsrechts in Zypern verschafft. In ihrem Gesamtbericht über die Erweiterung für den Europäischen Rat von Helsinki hat sie erklärt, daß Zypern und Malta erhebliche Anstrengungen unternehmen müssen, um das Niveau der anderen Mitgliedstaaten zu erreichen. Die zypriotische Regierung hat bereits konkrete Maßnahmen verabschiedet, deren Anwendung die Kommission derzeit überprüft. Weitere Maßnahmen sollen folgen.

Im Hinblick auf die unzureichenden Sicherheitsstandards der Flotten der meisten Beitrittskandidaten, insbesondere auf die Notwendigkeit, sowohl die Flaggenstaatenbehörden als auch ihre Hafenstaatkontrollsysteme zu verbessern, hat die EU in den geänderten Beitrittspartnerschaften für die meisten Beitrittsländer, darunter auch Zypern und Malta, der Angleichung der Rechtsvorschriften über die Sicherheit auf See kurzfristige Priorität eingeräumt.

Im Rahmen der Beitrittsverhandlungen sind bessere Leistungen der Beitrittsländer in ihrer Eigenschaft als Flaggenstaaten für die Kommission von grundlegender Bedeutung. Sie ist bereit, ihnen jegliche Hilfe und Fachkenntnisse zur Verfügung zu stellen, wird aber in jedem Fall verlangen, daß diese Länder die einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften zum Zeitpunkt ihres Beitritts anwenden.

4. Auf dem Weg zu einer europäischen Struktur für die Sicherheit auf See

Nachdem infolge des Unfalls der ERIKA Zweifel über die Wirksamkeit der Sicherheitskontrollen in den Häfen der Gemeinschaft aufgekommen waren, wurde vielerseits die Schaffung eines Organs der europäischen Küstenwachen oder eine Europäische Behörde für die Sicherheit auf See gefordert.

Vor 10 Jahren wäre es nicht zu einer solchen Debatte gekommen. Heute ist die Lage ganz anders. Ein Teil der Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten im Bereich der Sicherheit auf See wurde auf die Gemeinschaft übertragen. Der europäische Rechtscorpus deckt die wesentlichen Aspekte der geltenden internationalen IMO-Übereinkommen ab. Sein übergeordnetes Ziel ist eine wirksame und einheitliche Anwendung der internationalen Sicherheitsvorschriften in der Europäischen Union.

Eine europäische Einrichtung²⁹ müßte sich darauf beschränken, die Mitgliedstaaten und die Kommission bei der Anwendung und Überwachung der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft sowie bei der Beurteilung der Wirksamkeit der Maßnahmen zu unterstützen. Daher müßte eine solche Einrichtung Sachinformationen oder statistische Daten erfassen und analysieren können, ohne entscheidungsbefugt zu sein. Sie könnte auch punktuell mit Beurteilungs- oder Auditaufgaben betraut werden (beispielsweise die Beurteilung von Klassifikationsgesellschaften anhand der im Anhang der Richtlinie 94/57/EG aufgeführten Kriterien). Die Mitgliedstaaten und vor allem die Kommission in ihrer Rolle als Exekutive

²⁹

Jedwede Entscheidung über diese Frage sollte im Hinblick auf das Ergebnis der allgemeinen Debatte über die Auslagerung von Kommissionsaufgaben gefällt werden.

oder "Hüterin" des Gemeinschaftsrechts wären dann dafür verantwortlich, geeignete Maßnahmen zu treffen.

Es wäre unrealistisch oder zumindest verfrüht, die Einrichtung eines gemeinsamen europäischen Einsatzorgans, eine europäische Küstenwacht, ins Auge zu fassen, die die Aufgaben der einzelstaatlichen Seebehörden übernehmen würde.

Die Unterschiede zwischen den Verwaltungseinrichtungen der einzelnen Mitgliedstaaten, die für die Sicherheit auf See zuständig sind, sind groß: manche sind zivil, andere militärisch, sie haben darüber hinaus sehr unterschiedliche Zuständigkeiten, angefangen von der Überprüfung von Schiffen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle oder im Auftrag der Flaggenstaaten bis zu Aufgaben der Fischereipolizei, des Zolls, der Drogenbekämpfung und der Einwanderungskontrolle. Im Gegensatz zu anderen Ländern wie den Vereinigten Staaten, die nur eine einzige Verwaltung haben und daher viel einfacher einheitliche Verfahren einführen und deren Einhaltung überprüfen können, muß die Europäische Union die sehr unterschiedlichen Verwaltungstraditionen der Mitgliedstaaten berücksichtigen.

Die Kommission ist daher der Ansicht, daß die Schaffung einer europäischen Struktur für die Sicherheit auf See erwogen werden sollte, der folgende Aufgaben anvertraut würden:

- Beurteilung und Audits der Klassifikationsgesellschaften,
- Überprüfungen der Bedingungen vor Ort, unter denen die Hafenstaatkontrollen von den Mitgliedstaaten vorgenommen werden,
- Beitrag zu europäischen Lehrgängen für Besichtiger der Hafenstaaten und der Flaggenstaaten,
- Informationsbesuche in den Beitrittsländern zur Beurteilung, inwieweit die Seebehörden dieser Länder die Aufgaben der Flaggenstaaten und Hafenstaaten erfüllen,
- Informationssammlung und statistische Berechnungen
- Nutzung der Datenbanken der Kommission (Beispiel: Datenbank mit Informationen über die Überprüfung von Fahrgastschiffen nach der Richtlinie 1999/35/EG).

Sämtliche Aufgaben dürfen nur von hochqualifizierten Schiffssicherheitsexperten durchgeführt werden, die sowohl umfassende Fachkenntnisse mitbringen als auch die europäischen und internationalen Schiffssicherheits- und Verschmutzungsbekämpfungsvorschriften eingehend kennen. Es sollte geprüft werden, ob dieser Struktur auf längere Sicht weitere Aufgaben übertragen werden sollten, beispielsweise im Bereich der Navigationskontrolle dank der Möglichkeiten, die die neuen Ortungstechnologien bieten.

5. Mitverantwortung aller Beteiligten

a) Geltende Haftungsregelung bei Ölverschmutzungsschäden

Die geltende Haftungsregelung für die Schifffahrt wurde im Laufe von Jahrhunderten entwickelt und ist daher sehr komplex. Sie setzt sich aus einem Sammelsurium internationaler Übereinkommen über bestimmte Haftungsarten und verschiedenen Regeln über die Haftungsbegrenzung, Versicherung und Gerichtsbarkeit zusammen, wobei oft einzelstaatliches Recht gilt, je nachdem, ob die Übereinkommen von den betreffenden Staaten ratifiziert wurden - und wenn, in welcher Fassung. Im allgemeinen trägt der Schiffseigner die Hauptverantwortung, und nicht die anderen Beteiligten (wie Schiffsbetreiber, Reeder, Ladungseigentümer, Charterer, Zwischenhändler oder Klassifikationsgesellschaften). Andererseits haben die Schiffseigner das Recht, ihre finanzielle Haftung auf einen in der Regel relativ niedrigen Höchstbetrag zu begrenzen.

Für Ölverschmutzungsschäden gibt es jedoch eine spezielle internationale Haftungsregelung. Sie ist daher vergleichsweise unkompliziert. Sämtliche EU-Küstenstaaten sind Vertragsparteien der Protokolle von 1992 zum internationalen Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (Haftungsübereinkommen) und zum internationalen Übereinkommen über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (Fondsübereinkommen) bzw. werden sie demnächst ratifizieren. Diese beiden Übereinkommen sehen ein zweistufiges Haftungssystem vor, das Verschmutzungsschäden, darunter Schutzmaßnahmen und in begrenztem Umfang den Umweltschaden, bei Unfällen in Küstengewässern (bis zu 200 Meilen) von Staaten abdeckt.

Die erste Stufe besteht in der Haftung des Schiffseigners, die im Haftungsübereinkommen geregelt ist. Die Haftung des Schiffseigners ist verschuldungsunabhängig, sie gilt also unabhängig von seiner Schuld oder Fahrlässigkeit. Der Eigner kann seine Haftung im Normalfall auf einen Betrag begrenzen, der vom Raumgehalt des Schiffes abhängt, derzeit maximal 80 Millionen € für die größten Schiffe, im Fall von Erika nur rund 13 Millionen €. Der Schiffseigner kann sich nur dann nicht mehr auf den Höchstbetrag seiner Haftung berufen, wenn der Schaden nachweislich auf sein persönliches Handeln oder Unterlassen mit der Absicht, einen Schaden zu verursachen, zurückzuführen ist oder wenn er grob fahrlässig und im Bewußtsein gehandelt hat, daß es wahrscheinlich zu einem solchen Schaden kommen wird. Nach dem Haftungsübereinkommen muß der Schiffseigner darüber hinaus haftpflichtversichert sein, und können Geschädigte direkt die Versicherung verklagen.

Die Regelung nach dem Haftungsübereinkommen wird durch den internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (IOPC-Fonds) ergänzt. Dieser wurde durch das Fondsübereinkommen geschaffen, um die Opfer zu entschädigen, wenn die Haftungssumme des Schiffseigners zur Deckung des Schadens nicht ausreicht. Der Fonds wird durch Beiträge von Unternehmen finanziert, die Öl beziehen. In drei Fällen können Ansprüche gegen den Fonds geltend gemacht werden. Der häufigste Fall ist der, wenn der Schaden den Haftungshöchstbetrag des Schiffseigners übersteigt. Der zweite Fall tritt ein, wenn ein Schiffseigner einen der (wenigen) im Haftungsübereinkommen vorgesehenen Ausschlußgründe geltend machen kann. Der letzte Fall ist der, wenn der Schiffseigner finanziell nicht imstande ist, seiner Pflicht nachzukommen. Der Höchstbetrag der Entschädigung durch den Fonds liegt bei rund 185 Millionen €.

Opfer einer Ölverschmutzung können ihre Forderungen direkt an den Fonds stellen. Der Fonds wird den Geschädigten direkt entschädigen, sofern die Forderung gerechtfertigt ist und die einschlägigen Kriterien erfüllt. Übersteigt die Gesamtsumme der als berechtigt befundenen Forderungen die Höchstgrenze des Fonds, werden sämtliche Forderungen proportional gekürzt. Können sich der Geschädigte und der Fonds nicht einigen, kann der Geschädigte seinen Anspruch gegen den Fonds vor den Gerichtshöfen des Staates geltend machen, in dem der Schaden aufgetreten ist. Seit der Einrichtung des Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden im Jahr 1978 wurden in rund 90 Fällen Forderungen gestellt, von denen die meisten von dem Fonds direkt beglichen und außergerichtlich geregelt wurden.

Im allgemeinen hat sich diese zweistufige Regelung als effizient erwiesen. Insbesondere im Vergleich zu anderen Bereichen der Haftung bei Verschmutzungsschäden, für die es derzeit keine Regelung gibt (wie für Unfälle, bei denen andere gefährliche und schädliche Stoffe als Öl oder Bunkeröl aus anderen Schiffen als Öltankschiffen auslaufen), ist diese Regelung sehr fortschrittlich. Daher ist die Kommission der Ansicht, daß die derzeitige Entschädigungsregelung für Ölverschmutzungsschäden als Grundlage für künftige Maßnahmen dienen sollte. Eine allgemeine europäische Umwelthaftungsregelung, wie sie im vor kurzem erschienenen Weißbuch der Kommission zur Umwelthaftung³⁰ vorgeschlagen wird, ist für die Fälle eine geeignete Grundlage, in denen es auf Gemeinschaftsebene noch keine einheitliche Regelung gibt. Die Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden ist jedoch bereits weltweit einheitlich geregelt. Auf dieser Regelung und den international anerkannten Konzepten, die sie beinhaltet, könnten und sollten europäische Maßnahmen beruhen.

b) Vorgeschlagene Maßnahmen zur Verbesserung der derzeitigen Regelung

Ob eine Haftungs- und Entschädigungsregelung ausreichend ist, hängt davon ab, ob zumindest folgende drei Kriterien erfüllt sind:

- (1) Die Opfer werden schnell und unbürokratisch ohne langwierige Gerichtsverfahren entschädigt.
- (2) Die Entschädigungshöchstgrenze sollte hoch genug sein, um zulässige Forderungen bei sämtlichen Katastrophenszenarien infolge eines Öltankerunfalls decken zu können.
- (3) Die Regelung sollte die Betreiber von Tankschiffen sowie Verloader davon abhalten, Öl in Tankern zu transportieren, die nicht in einwandfreiem Zustand sind.

Die Kommission vertritt die Ansicht, daß die Regelung des Haftungsübereinkommens und des Fondsübereinkommens hinsichtlich des ersten Punktes ausreicht. Im allgemeinen wurden Forderungen schnell und ohne langwierige Rechtsstreitigkeiten abgewickelt.

Hinsichtlich des zweiten Punktes sind Maßnahmen nötig. Solange die Höchstsummen nicht ausreichen, um jeden möglichen Schaden zu decken, werden die Opfer einer Ölkatastrophe, bei der sehr großer Schaden entstanden ist, eine geringere Entschädigung erhalten als Opfer

³⁰

KOM(2000)66 endg. vom 9. Februar 2000.

eines kleineren Unfalls. Das ist im Grundsatz fragwürdig. Außerdem haben einige Ölunfälle in jüngster Zeit gezeigt, daß selbst bei vergleichsweise kleinen Ölmengen die derzeitige Höchstgrenze möglicherweise zu niedrig angesetzt ist.

Auch, was Punkt 3 angeht, ist die derzeitige Regelung unzulänglich. Das Recht des Schiffseigners auf Begrenzung seiner Haftung ist zur Zeit praktisch unantastbar. Verlader tragen sogar keinerlei Mitverantwortung. Die Tatsache, daß Schiffe in erschreckendem Zustand weiterhin für den Transport von Öl eingesetzt werden, zeigt, daß Charterer nicht genügend von der bewußten Wahl qualitativ unzureichender Schiffe abgeschreckt werden, was untragbar ist.

Aus diesen Gründen schlägt die Kommission folgende Maßnahmen vor:

i) Verbesserung der internationalen Regelung

Als erster Schritt ist die sofortige Erhöhung der Höchstgrenzen sowohl im Rahmen des Haftungsübereinkommens als auch des Fondsübereinkommens nötig. Wird die erforderliche Mehrheit erreicht, können die Höchstgrenzen im vereinfachten Verfahren der stillschweigenden Annahme erhöht werden, das durch die Protokolle von 1992 eingeführt wurde.³¹ Diese Maßnahme würde die vorhandenen Entschädigungsmittel beträchtlich (um rund 50%) erhöhen und würde die finanzielle Belastung auf Schiffseigner und Ölbezieher verteilen.

Vorerst soll nun die Notwendigkeit einer grundlegenden Änderung des Haftungs- und des Fondsübereinkommens geprüft werden. Insbesondere ist zu klären, ob die derzeit geltenden Kriterien dafür, wann sich der Schiffseigner nicht mehr auf seinen Höchstbetrag berufen kann, akzeptabel sind. Des weiteren ist die Frage eingehend zu prüfen, ob die Definition von Verschmutzungsschäden erweitert werden sollte.

Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten dringend dazu auf, jegliche Anstrengung zur Verbesserung der Haftungsregelung bei Ölverschmutzung auf internationaler Ebene tatkräftig zu unterstützen.

ii) Ein dritter europäischer Fonds

Die Kommission weiß, daß die internationalen Verfahren, die zur Erreichung konkreter Ergebnisse befolgt werden müssen, langwierig sind und keine Erfolgsgarantie bieten. Daher ist sie der Ansicht, daß zusätzlich auf europäischer Ebene Maßnahmen nötig sind, um eine angemessene Entschädigung der Opfer einer Ölverschmutzung in europäischen Gewässern sicherzustellen.

Eine solche Entschädigung kann durch die Schaffung eines dritten, europäischen Haftungsfonds gewährleistet werden, der bei international anerkannten, die Höchstgrenzen übersteigenden Forderungen Entschädigungszahlungen leistet. Die Haftung im Rahmen eines

³¹ Artikel 15 des Protokolls von 1992 zum Haftungsübereinkommen und Artikel 33 des Protokolls von 1992 zum Fondsübereinkommen. Eine Änderung aufgrund dieser Artikel tritt frühestens 36 Monate nach ihrer Annahme durch den Rechtsausschuß der IMO in Kraft.

dritten, europäischen Fonds könnte auf den gleichen Grundsätzen und Regeln wie im Rahmen des IOPC-Fonds beruhen, wobei jedoch der Höchstbetrag für sämtliche Katastrophenszenarien ausreichen muß. Der Fonds würde durch ähnliche Beiträge von europäischen Erdölbeziehern finanziert, wie diese zum IOPC-Fonds leisten. Ein absoluter Höchstbetrag von 1 Mrd. € gilt als ausreichend, um sämtliche Schäden decken zu können. Diese Höchstgrenze entspricht sowohl dem Höchstbetrag des Entschädigungsfonds für Ölverschmutzung, der in den Vereinigten Staaten auf Bundesebene eingerichtet wurde, als auch der geltenden Versicherungspraxis, was die Haftpflicht von Schiffseignern bei Ölverschmutzungsschäden anbelangt.

Sinnvoll dürfte dazu ein Übereinkommen zwischen den EU-Mitgliedstaaten über zusätzliche Beiträge zum europäischen Fonds sein.

iii) Haftung für Schaden

Die Kommission wird auch eine EU-Regelung in Erwägung ziehen, im Rahmen derer jeder, der einen Ölverschmutzungsschaden verursacht oder dazu beigetragen hat, für den Schaden verschuldungsunabhängig haftbar gemacht wird. Davon betroffen sein können sowohl die Reederei als auch der Charterer, insofern sie den betreffenden Transport kontrollieren. Dies würde die Umsetzung des Verursachersprinzips stärken und wäre daher im Sinne des Weißbuches der Kommission zur Umwelthaftung vom 9. Februar 2000 (KOM(2000) 66 endg.).

iv) Bestrafung für große Fahrlässigkeit

Die Kommission ist darüber hinaus der Meinung, daß jeder, der aufgrund grober Fahrlässigkeit eine Ölverschmutzung verursacht oder dazu beigetragen hat, eine abschreckende Strafe erhalten sollte.

Eine solche verschuldungsabhängige Strafe könnte Schiffseignern wie auch Charterern und anderen Verladern auferlegt werden. Die Strafen sollten sinnvollerweise an den Staat entrichtet werden, in dem es zu der Verschmutzung kam, da dieser Staat im Regelfall für die Reinigungs- und Rettungsarbeiten verantwortlich ist. Die Strafen könnten zudem nach verschiedenen gemeinsamen Grundsätzen gestaffelt sein, beispielsweise könnte berücksichtigt werden, wie die verantwortliche Partei nach dem Unfall gehandelt hat und wie kooperativ sie sich gezeigt hat, und könnte so vorbeugende Wirkung entfalten.

Nach Ansicht der Kommission sollte daher im Lichte der Grundsätze des EG-Vertrags, geprüft werden, wie eine solche verschuldungsabhängige Strafregelung in der Gemeinschaft eingeführt werden könnte. Ein Rechtsakt der Gemeinschaft, in dem die gemeinsamen Grundsätze für die Einführung einer geeigneten Strafregelung auf Ebene der Mitgliedstaaten festgelegt sind, scheint das richtige Mittel zu sein.

C. FREIWILLIGE VEREINBARUNG MIT DER WIRTSCHAFT

Vor dem Inkrafttreten der vorgeschlagenen Rechtsvorschriften und vor dem Bekanntwerden der Ergebnisse der in der zweiten Phase durchgeführten Maßnahmen schlägt die Kommission - womit Sie ihre "Quality Shipping"-Initiative unterstützt - vor, mit Mineralölgesellschaften schon einmal die Bedingungen einer freiwilligen Vereinbarung zu besprechen. Eine solche Vereinbarung enthielte bestimmte Grundsätze für die Aktivitäten der Mineralölgesellschaften, z.B.:

- Erdöl wird nicht in Schiffen, die älter sind als 15 Jahre, transportiert, es sei denn, es wurde in einer angemessenen Überprüfung festgestellt, daß sie sicher sind.
- Die Schiffscharterpraxis wird transparenter.
- Die Unternehmen leisten einen Beitrag zu einem dritten, europäischen Fonds zugunsten der Opfer einer Ölverschmutzung.
- Ihre eigenen Überprüfungsregelungen müssen wirksamer werden.
- Es muß genau festgelegt werden, wer beim Chartern von Öltankschiffen die Verantwortung trägt.

Die Kommission wird auf der Ratssitzung der Verkehrsminister im Oktober 2000 über die Ergebnisse der Gespräche berichten.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Kommission schlägt dem Europäischen Parlament und dem Rat vor,

- die drei an dieser Mitteilung angehängten Vorschläge für Rechtsvorschriften so schnell wie möglich zu verabschieden,
- den im zweiten Maßnahmenpaket beschriebenen allgemeinen Grundsätzen zuzustimmen,
- zur Kenntnis zu nehmen, daß die Kommission Gespräche über freiwillige Vereinbarungen mit der Mineralölindustrie aufnehmen und darüber Bericht erstatten wird.

ANHANG 1-A

TANKSCHIFFUNGLÜCKE

In diesem Anhang werden zunächst Einzelheiten des **Erika**-Unglücks dargestellt. Im weiteren folgt eine kurze Aufstellung bedeutender Tankschiffunglücke in den Gewässern der Europäischen Union sowie einiger anderer Beispiele, die für den Fall der **Erika** von Belang erscheinen.

A. Die ERIKA-Katastrophe - Zusammenfassung der Ereignisse

1. Der Schiffbruch

Die **Erika** lief am 10. Dezember 1999 von Dünkirchen aus mit einer Ladung von ungefähr 30.000 Tonnen Schweröl für Livorno in Italien. Charterer war das Mineralölunternehmen Total-Fina. Am Nachmittag des 11. Dezember bei Annäherung an das Verkehrstrennungsgebiet von Ushant begann das Schiff, an Steuerbord stark Schlagseite zu machen. Man dachte zu diesem Zeitpunkt, daß ein Teil der Ladung durch ein Leck in einen Ballasttank übergetreten sei. Der Kapitän setzte einen Notruf ab, der aber später annulliert wurde, nachdem man die Schlagseite durch eine Verlagerung von Ballast ausgeglichen hatte. Das Schiff änderte seinen Kurs, um den Ölhafen von Donges (Frankreich) als Schutzhafen anzulaufen.

Seit dem Abend des 11. Dezember zeigten sich zunehmend Risse im Hauptdeck oberhalb des Ballasttanks Nr. 2, und die Schlagseite wurde stärker. Unter sich verschlechternden Wetterbedingungen versuchte die Besatzung abermals, die Schlagseite durch Verlagerung von Ballast und Ladung auszugleichen.

In den frühen Morgenstunden des 12. Dezember wurde ein zweiter Notruf gesendet, aus dem hervorging, daß ein Teil der Rumpfbeplattung fortgerissen worden war. Die französischen Behörden leiteten unmittelbar eine Such- und Rettungsaktion ein. Um 6.45 Uhr hatte die Evakuierung der Mannschaft per Hubschrauber begonnen. Kurz nach 8.00 Uhr riß der Rumpf auf Höhe des Ballasttanks Nr. 2 auf und zerbrach in zwei Teile. Das Schiff befand sich zu diesem Zeitpunkt auf einer Position 40 Seemeilen südlich der Pointe de Penmarc'h. Die gesamte Besatzung konnte in Sicherheit gebracht werden.

Rettungsschlepper begannen damit, die Rumpfhälften von der Küste fortzuschleppen. Beide Teile sanken jedoch am 13. Dezember.

2. Näheres über das Schiff:

Die **Erika** war ein 1975 in Japan gebautes Einhüllentankschiff mit einer Tragfähigkeit von 37.000 Tonnen. Sie lief seit 1993 unter maltesischer Flagge und war von der italienischen Klassifikationsgesellschaft RINA klassifiziert worden, zu der sie im Juni 1998 von Bureau Veritas übergewechselt war. Eigner des Schiffes war die auf Malta registrierte Tevere Shipping Company. Beim Umbau des Tankschiffs 1997 wurden Tanks für getrennten Ballast ausgewiesen.

Während seiner Lebensdauer von 25 Jahren wurde das Schiff siebenmal umgetauft und von vier verschiedenen Klassifikationsgesellschaften klassifiziert. Bevor es in Malta registriert wurde, fuhr es unter liberianischer und japanischer Flagge.

Die Datenbank SIRENAC der Pariser Vereinbarung über Hafenstaatkontrolle zeigt an, daß die **Erika** seit 1997 vier Überprüfungen unterzogen wurde. Zwar waren gewisse Unzulänglichkeiten aufgedeckt, aber keine größeren baulichen Probleme festgestellt worden.

1998 unterzog die RINA das Schiff in Montenegro einer Sonderbesichtigung, woraufhin an seinen Tanks 100 Tonnen Stahl erneuert wurden. Im November 1999 (kurz vor dem Unglück) empfahl ein Besichtiger der RINA, Dickenmessungen an den Längssteifen der Ballasttanks vorzunehmen. Das Schiff erhielt die Genehmigung zur Weiterfahrt unter der Bedingung, daß die Messungen im Januar 2000 durchgeführt würden.

3. Vorläufige Schlußfolgerungen

Der vorläufige Bericht über die Untersuchung des Unglücks durch französische Behörden³² führt zu der Schlußfolgerung, daß ein umfangreiches Versagen von Verbänden des Schiffes eingetreten war, wodurch zunächst Teile der Ladung von Ladetanks in Ballasttanks übertraten und Schlagseite verursachten, die durch eine Gewichtsverlagerung an Bord ausgeglichen werden mußte. Unter sich verschlechternden Wetterbedingungen riß später der Rumpf im Bereich des Ballasttanks Nr. 2 vollständig auf, so daß das Schiff in zwei Teile zerbrach.

4. Folgen des Schiffbruchs

Sobald die Europäische Kommission von dem Auseinanderbrechen und Sinken der **Erika** Kenntnis erhielt, aktivierte sie unverzüglich ihr Notfallteam und bot den französischen Behörden die Dienste der Sachverständigen der Task Force "Meeresverschmutzung" der Gemeinschaft auf Kosten der Kommission an. Sie stellte auch einen Beamten zur Verfügung, der die Verbindung zwischen den französischen Behörden und hilfswilligen ausländischen Schiffen sicherte. Die Menge des anfänglich ausgelaufenen Schweröls wurde auf 10 000 Tonnen geschätzt. Der Ölteppich befand sich in 60 km Abstand vor der französischen Küste (Süd-Bretagne).

Die beiden Hälften des Schiffes liegen in 120 m Wassertiefe und enthalten vermutlich ungefähr 15 000 Tonnen Öl. Seit dem Untergang trat Berichten zufolge mehr Öl aus dem Wrack aus. Nach dem Unglück einigte sich die Ladungseignerin Total Fina SA mit der französischen Regierung auf Maßnahmen, um ein weiteres Austreten von Öl aus den beiden Schiffshälften zu verhindern. Sie erklärte sich bereit, alle damit verbundenen Untersuchungen und, sofern durchführbar, die Entsorgung des Öls aus dem Wrack direkt zu finanzieren.

Die Kosten des gesamten durch den Schiffbruch verursachten Schadens sind noch nicht bekannt, aber eine Anzahl Forderungen ging bereits bei dem von den Versicherern des Schiffes (Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.) in Lorient eingerichteten Forderungsbüro und dem IOPC 1992 Fund³³ ein.

³² NAUFRAGE DU PETROLIER "ERIK" (Schiffbruch des Öltankschiffs "Erika") veröffentlicht durch das Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement (Ministerium für Verkehrsinfrastruktur und Wohnen) am 13.01.2000.

³³ Siehe Kapitel 2 Absatz 5 zu Einzelheiten über Haftungs- und Entschädigungsregelungen.

B. Weitere Tankschiffunglücke

Von Januar 1992 bis März 1999 gingen Berichten zufolge weltweit 593 Handelsschiffe aller Typen mit einer Tragfähigkeit von insgesamt 8,0 Million Tonnen dwt verloren.

Schiffs- typ	0-4 Jahre		5-9 Jahre		10-14 Jahre		15-19 Jahre		20-24 Jahre		25+		TOTAL	
	Anzahl Schiffe	1000 tdwt	Anzahl Schiffe	1000 tdwt	Anzahl Schiffe	1000 tdwt	Anzahl Schiffe	1000 tdwt	An- zahl Schif- fe	1000 tdwt	An- zahl Schif- fe	1000 tdwt	Anzahl Schiffe	1000 tdwt
Tank- schiffe (alle)	-	-	2	280	2	42	13	985	35	1032	25	188	77	2527
Alle Schiffe	10	100	11	343	50	611	114	2083	202	3424	206	1477	593	8037

Tankschiffverluste im Vergleich zu Gesamtschiffsverlusten (über 500 BRZ)

Im gleichen Zeitraum wurden weltweit 77 Tankschiffe (alle Kategorien) mit einer Tragfähigkeit von 2,5 Millionen Tonnen dwt als Verlust gemeldet. Tankschiffe machten zahlenmäßig nur 13 % der Totalverluste aus. Bei der verlorengegangenen Tonnage, angegeben in Tonnen Tragfähigkeit, wirken sich die Verluste jedoch stärker aus: der Anteil der Tankschiffe beträgt 31 % der weltweiten Totalverluste.

Seit die **Torrey Canyon** 1967 auf das Seven Stones' Riff vor Lands End lief, ereigneten sich mehrere größere Tankschiffunglücke, die zu schweren Ölverschmutzungen führten. In allen Fällen außer einem handelte es sich um große Tankschiffe, die Rohöl beförderten. Als einzige Ausnahme beförderte die **Erika** Schweröl.

URSACHEN

Tankschiffunglücke lassen sich in drei Hauptkategorien gliedern:

Auflaufen wegen Navigations- oder Lotsenfehlern (Sea Empress, Torrey Canyon, Aegean Sea)

Auflaufen wegen mechanischen Versagens (Amoco Cadiz, Braer)

Feuer und Explosion während Betriebstätigkeiten an Bord (Haven)

Kollision mit einem anderen Schiff und darauffolgend Feuer/Explosion (British Trent)

Kollision mit einem anderen Schiff und daraufhin Verschmutzung (kein Feuer)

Versagen von Verbänden (Betelgeuse, Mimosa, Erika).

GRÖßERE TANKSCHIFFUNGLÜCKE IN EU-GEWÄSSERN, DIE ZU VERSCHMUTZUNG FÜHRTEN							
NAME	DA-TUM	ORT	FLAG-GE	TDW.(t)	AUSGE-LAUFE-NE ÖLMEN-GE ³⁴ (T)	TYP	URSACHE
TORREY CANYON	1967	Vor Lands End	LIB	120000	119000	Rohöl	Navigationsfehler- Auflaufen
URQUIOLA	1976	La Coruña	SPA	110000	100000	Rohöl	Navigationsfehler - Auflaufen
AMOCO CADIZ	1978	Vor der bretonischen Küste	LIB	220000	223000	Rohöl	Versagen der Ruderanlage - Auflaufen
BETELGEUSE	1979	Bantry Bay (EIR)	FRA	115000	44000	Rohöl	Nachgeben des Rumpfs beim Löschen der Ladung. Korrodierte Ballasttanks
HAVEN	1991	Vor Genua	CYP	232163	144000	Rohöl	Feuer & Explosion
AEGEAN SEA	1992	La Coruña	GR	114000	74000	Rohöl	Auflaufen & Explosion Menschliches Versagen
BRAER	1993	Shetland-Inseln	LIB	84700	85000	Rohöl	Ausfall der Maschine - Auflaufen Inkompetenz der Mannschaft
SEA EMPRESS	1996	Milford Haven	LIB	147000	72000	Rohöl	Navigationsfehler- Auflaufen
ERIKA	1999	Vor der bretonischen Küste	MAL	37000	10000+	Schwer-öl	In zwei Teile zerbrochen - gesunken.

Größere Tankschiffunglücke in EU-Gewässern, die zu Verschmutzung führten

TORREY CANYON

Torrey Canyon war ein Tankschiff von 120 000 Tonnen Tragfähigkeit unter liberianischer Flagge, das am 18. März 1967 auf das Seven Stones'-Riff zwischen Land's End und den Scilly-Inseln lief. Dadurch wurden 119 000 Tonnen Rohöl freigesetzt, die eine schwere Ölpest an den Küsten Südwestenglands und Nordfrankreichs verursachten. Das Auflaufen war hauptsächlich auf menschliches Versagen, in diesem Fall Navigationsfehler, zurückzuführen. Das Unglück führte zu erheblich strengeren Vorschriften insbesondere für

Tankschiffe in Gestalt des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) im Rahmen der IMO.

URQUIOLA

Am 12. Mai 1976 lief das Tankschiff **Urquiola** bei der Einfahrt in den Hafen von La Coruña auf ein Unterwasserhindernis. Als die Ladung begann auszulaufen, wurde das Schiff aufgefordert, den Hafen zu verlassen, da Brand- und Explosionsgefahr bestand. Während es aus dem Hafen geschleppt wurde, lief das Schiff erneut auf Grund und erlitt weitere Schäden. Zwei Stunden später explodierte das Schiff, wobei der Kapitän getötet wurde. Insgesamt liefen 100 000 Tonnen Öl aus. Die anfängliche Unglücksursache war ein Navigationsfehler, der durch den Versuch, das Schiff aus dem Hafen zu schleppen, nur noch verschlimmert wurde.

BETELGEUSE

Am 8. Januar 1979 explodierte das französische Tankschiff **Betelgeuse**, Eignerin war Total, beim Löschen von Rohöl in Bantry Bay, Irland. Die amtliche Untersuchung ergab als Ursache der Explosion einen Riß im Rumpf aufgrund der Belastung beim Ladungsumschlag. Eine wichtige Rolle spielten dabei die umfangreichen Stahlverluste durch Korrosion in den Ballasttanks. Die Eigner wurden verurteilt, weil sie anlässlich der zweiten Sonderbesichtigung des Schiffes entschieden hatten, die stark korrodierten Längssteifen nicht zu erneuern. Das Schiff war von Bureau Veritas klassifiziert worden.

AMOCO CADIZ

Am 17. März 1978 lief die unter liberianischer Flagge fahrende **Amoco Cadiz** an der Nordwestküste der Bretagne auf Grund und verlor ihre gesamte Ladung von 223 000 Tonnen Rohöl. Das Tankschiff war bei schwerem Wetter manövrierunfähig geworden und aufgelaufen, während noch versucht wurde, es in Schlepp zu nehmen. Im weiteren Verlauf zerbrach das Schiff bei schwerer See. Auch hier war die Ursache menschliches wie auch technisches Versagen. Die technischen Vorschriften für die Ruderanlage wurden in der Folge geändert.

HAVEN

Am 11. April 1991 explodierte vor Genua das unter zypriotischer Flagge fahrende 232 163 Tonnen große Tankschiff **Haven** mit einer Teilladung Rohöl, Berichten zufolge im Verlaufe von Pumpvorgängen. Durch die Explosion zerbrach das Schiff in drei Teile, ein umfangreicher Brand entstand und ungefähr 74 000 Tonnen Rohöl liefen aus, von dem große Anteile verbrannten. Bei dem Unglück verloren mehrere Menschen ihr Leben.

AEGEAN SEA

Am 3. Dezember 1992 lief der 114 000 Tonnen große griechischer Erz-Öl-Massengutfrachter **Aegean Sea** unter griechischer Flagge mit einer Ladung von 80 000 Tonnen Rohöl in der Hafeneinfahrt von La Coruña, Spanien, bei schlechtem Wetter auf felsigen Grund. Der Lotse wollte zum Zeitpunkt der Grundberührung gerade an Bord des Schiffes kommen. Durch den Aufprall riß der Rumpf, und ungefähr 74 000 Tonnen Öl liefen aus, die dann Feuer fingen und das Schiff zur Explosion brachten. Als Erz-Öl-Massengutschiff hatte die **Aegean Sea** eine doppelte Hülle. Die Ursache des Unglücks war wiederum menschliches Versagen durch fehlerhafte Navigation unter schlechten Wetterbedingungen.

BRAER

Die **Braer** war im Januar 1993 unter liberianischer Flagge auf der Reise von Norwegen nach Montreal. 10 Meilen südlich der britischen Shetland-Inseln fiel ihre Maschine aus. Ursache des Ausfalls war eine Verunreinigung des Treibstoffs durch Seewasser, das durch Entlüftungsstutzen in die Treibstofftanks eindringen konnte, da diese von nicht seemäßig gelaschten Reservestahlrohren an Deck beschädigt worden waren. Das Schiff lief am 5. Januar auf Grund und verlor seine gesamte Ladung von 84 700 Tonnen Rohöl. Versuche, das Tankschiff in Schlepp zu nehmen, bevor es auflief, waren erfolglos geblieben.

SEA EMPRESS

Die unter liberianischer Flagge fahrende **Sea Empress** lief am 15. Februar 1996 ebenfalls auf Grund, während sie in die Hafeneinfahrt von Milford Haven (Vereinigtes Königreich) gelotst wurde. Sie war ein drei Jahre altes Einhüllenschiff und hatte 131 000 Tonnen Rohöl an Bord. Erhebliche Beschädigungen des Rumpfes führten zum Auslaufen von 72 000 Tonnen Öl, die eine schwere Ölpest an der Küste von Südwales verursachten.

Ursache des Unglücks waren in erster Linie Navigationsfehler beim Lotsen des Schiffes in die Hafeneinfahrt. Außerdem fehlten die nötigen Informationen über vorherrschende Gezeitenströme und Strömungen. Die Untersuchung förderte auch Mängel bei der Hafenverwaltung und der Krisenbewältigung nach dem Auflaufen zutage.

Weitere bedeutende Tankschiffunglücke

EXXON VALDEZ

Die **Exxon Valdez** lief am 24. März 1989 im Prince William Sund, Alaska, auf Grund.

37 000 Tonnen Rohöl liefen aus. Es handelte sich zwar nicht um die umfangreichste Ölpest, aufgrund der Naturbedingungen dieser Zone verursachte sie aber die schwersten Umweltschäden. Als Hauptursache des Auflaufens wurde fehlerhafte Navigation angegeben. Das Unglück veranlaßte die Verabschiedung des amerikanischen Ölverschmutzungsgesetzes Oil Pollution Act von 1990 (OPA 90), mit dem an in US-amerikanischen Gewässern verkehrende Tankschiffe erheblich schärfere Anforderungen gestellt wurden.

BRITISH TRENT

Am 3. Juni 1993 kollidierte der auf den Bermudas registrierte 25 147 Tonnen große Produktentanker **British Trent** vor der belgischen Küste in dichtem Nebel mit dem unter Panama-Flagge fahrenden Massengutfrachter **Western Winner**. Das Tankschiff fing Feuer, und seine Ladung von unverbleitem Benzin explodierte. Der größte Teil der ausgelaufenen Ladung verbrannte. Mehrere Menschen kamen ums Leben. Es entstand keine Verschmutzung. Die Kollision wurde durch Navigationsfehler bei verminderter Sicht verursacht.

BORGA

Die **Borga** war ein neues mit Doppelhülle gebautes Tankschiff. Am 29. Oktober 1995 lief sie auf Grund, während sie in die Hafeneinfahrt von Milford Haven gelotst wurde. Sie hatte eine Ladung von 112 180 Tonnen Rohöl an Bord. Obwohl der Rumpf des Schiffes beschädigt wurde, entstand keine Ölverschmutzung, und das Schiff konnte durch Leichtern von 8 500 Tonnen Ladung wieder flottgemacht werden.

Die Hauptursache des Unglücks war ein Navigationsfehler, während das Schiff in engem Fahrwasser wendete.

Dieser Vorfall wurde angeführt, um das Argument zu untermauern, daß Doppelhüllen-Tankschiffe eine geringere Bedrohung durch Ölverschmutzung darstellen, wenngleich daran erinnert werden muß, daß die *Aegean Sea* auch ein Doppelhüllenschiff war, das aber nach dem Auflaufen Feuer fing und explodierte.

MIMOSA

Am 11. Januar 1995 versagten entscheidende Verbände des mit 300 000 Tonnen Tragfähigkeit ultragroßen Rohöltankers **Mimosa**, der mit Ladung unter liberianischer Flagge die schottische Küste passierte. Bei gemäßigtem Wetter fiel ein großer Teil der Rumpfbepattung ab und hinterließ ein entsprechendes Loch im Ballasttank der Vorpiek.

Das 18 Jahre alte Schiff war von DNV (Det Norske Veritas) klassifiziert worden und hatte das Vettingverfahren des Charterers durchlaufen. Die Ladung wurde schließlich von einem anderen Tankschiff übernommen und der Havarist setzte seine Fahrt fort, um in Portugal in die Werft zu gehen. Es entstand keine Verschmutzung.

NAKHODKA

Im Januar 1997 zerbrach die **Nakhodka**, ein russisches Tankschiff mit 20 471 Tonnen Tragfähigkeit, in schwerem Wetter vor der japanischen Küste. Die aus Schweröl bestehende Ladung verursachte die schlimmste Ölpest, die Japan je betroffen hatte. Die Untersuchung ergab als Ursache schlechte Wartung und Überalterung - die Stahlkonstruktion des Rumpfs war erheblich angegriffen. Das Unglück veranlaßte Japan zu dem Vorschlag, die IMO solle die Daten für die Außerdienststellung von Einhüllentankschiffen vorziehen. Vor kurzem wies Japan gegenüber der IMO auf die Ähnlichkeit zwischen diesem Vorfall und dem Untergang der **Erika** hin.

VOLGONEFT 248

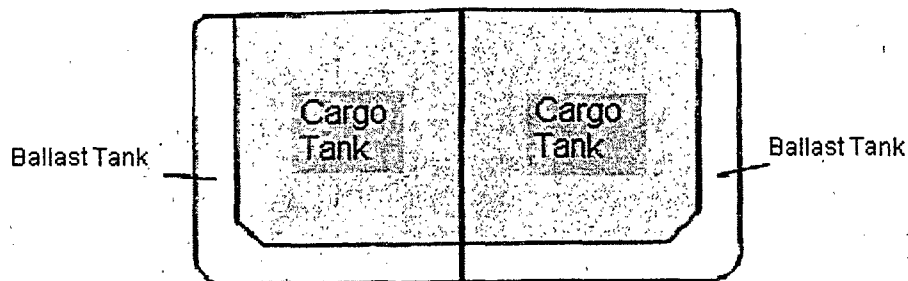
Am 29. Dezember 1999 lief das russische Tankschiff **Volgoneft 248** bei schlechtem Wetter vor Istanbul auf Grund und verlor 1 300 Tonnen Schweröl. Das Schiff war 25 Jahre alt und anscheinend nur für den Saisonbetrieb bei leichtem Wetter zugelassen.

ANHANG I-B

Doppelhüllentankschiffe oder gleichwertige Konstruktionen

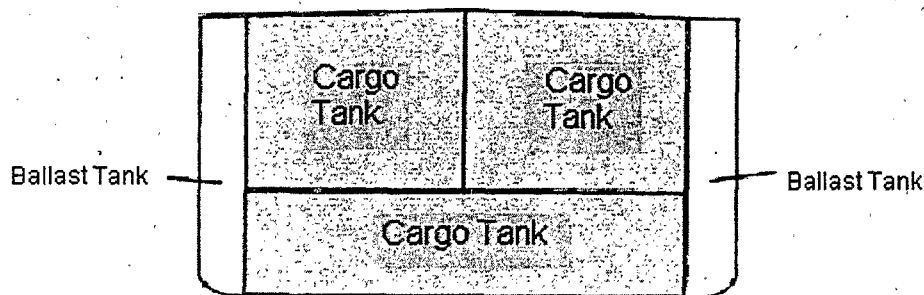
Es wurden schon zahlreiche Konstruktionskonzepte für Tankschiffe vorgeschlagen, um die Verschmutzungsgefahr im Falle eines Unglücks zu verringern. Die internationale Aufmerksamkeit richtet sich in zunehmendem Maße auf drei Haupttypen: das Doppelhüllentankschiff, das Zwischendecktankschiff und das "Ei-des-Columbus"-Tankschiff. Nachstehend sind jeweils Querschnittzeichnungen für die einzelnen Schiffstypen wiedergegeben.

Das Doppelhüllentankschiff



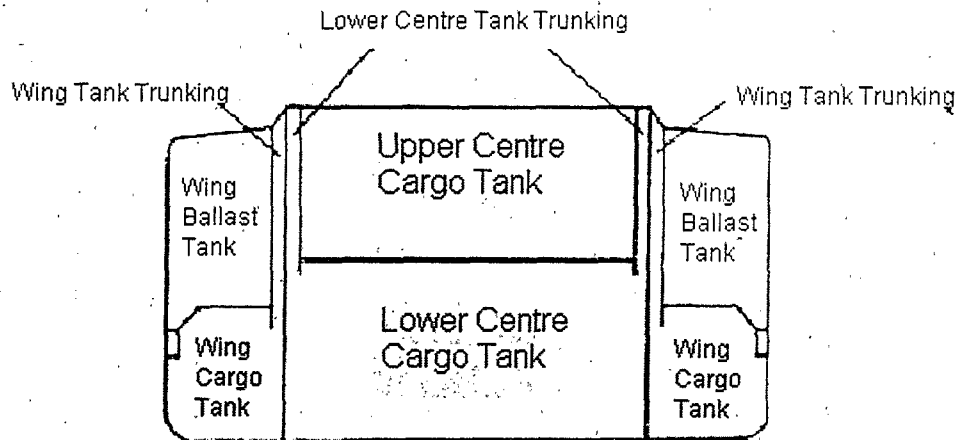
Dieser Schiffstyp erhält seinen Schutz gegen das Auslaufen von Öl bei Grundberührung oder Kollision durch einen zwei oder drei Meter tiefen Leerraum, der die Ladetanks von der Außenhaut des Schiffes trennt. Die Beschädigung muß erst zwei Lagen Stahl durchdringen, ehe Öl auslaufen kann.

Das Zwischendecktankschiff



Als Alternative zur Doppelhüllenkonstruktion können Tankschiffe eine "Zwischendeck"-Konstruktion aufweisen, die bewirkt, daß der Innendruck des Ladetanks nicht höher wird als der hydrostatische Druck des Wassers von außen. Tankschiffe dieser Bauart haben doppelte Seitenwände auf der ganzen Länge der Ladetanks; so daß diese durch einen vier bis fünf Meter tiefen Leerraum von der Außenhaut des Rumpfs getrennt sind. Sie besitzen keinen doppelten Boden, und die Ladung befindet sich in direktem Kontakt mit der Bodenhaut. Die Ladetanks sind aber durch ein waagerechtes, ölundurchlässiges Deck abgetrennt. Die Höhe dieses Decks ist so gewählt, daß im Falle einer Beschädigung des Bodens der äußere Wasserdruck die Druckhöhe des Öls übersteigen und das Öl so im Schiff zurückhalten würde.

Die "Ei des Kolumbus"-Konstruktion



Auf den ersten Blick erscheint diese Bauweise als eine Abwandlung des Zwischendecktankschiffs. Sie unterscheidet sich aber in drei wichtigen Gesichtspunkten. Die seitlichen Wallgangtanks sind zunächst um die Hälfte größer. Sodann sind sie waagrecht in obere und untere Tanks aufgeteilt, wobei die unteren für die Ladung vorgesehen sind. Drittens sind die oberen Wallgangtanks nicht nur für getrennten Ballast bestimmt, sondern fungieren auch als "Nottanks". Das "Ei des Columbus"-Tankschiff hat ein Notfallsystem zum Umstauen der Ladung, mit dem Öl aus beschädigten Ladetanks in die heilen oberen Wallgangtanks verlagert werden kann, um so bei einer Kollision oder Grundberührung das Auslaufen von Öl auf ein Minimum zu reduzieren. Das System nutzt den Umstand, daß aufgrund des Tiefgangs, den das Schiff in beladenem Zustand hat, der Außendruck des Seewassers höher sein wird als die Druckhöhe des Öls in den beschädigten Ladetanks, so daß das Öl aus diesen in die "Nottanks" hochgedrückt wird.

Anmerkung: Die Vereinigten Staaten betrachten die Tankschiffkonstruktion nach dem Prinzip "Ei des Columbus" der Doppelhüllenkonstruktion gegenüber nicht als gleichwertig. Nach dem "Ei des Columbus"-Konzept konstruierten Tankschiffen wird das Anlaufen US-amerikanischer Häfen nicht gestattet.

Zu den Abbildungen:

- *Cargo Tank:* Ladetank
- *Wing Tank:* Wallgangtank
- *Trunking:* Schachtanlage
- *Upper Centre:* Mitte oben
- *Lower Centre:* Mitte unten

RECHTSSETZUNGSVORSCHLÄGE

RECHTSSETZUNGSVORSCHLAG I

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle)

BEGRÜNDUNG

Durch den Untergang der ERIKA sind mehrere Schwächen des geltenden Systems der Hafenstaatkontrolle zutage getreten. Die zahlreichen Überprüfungen, die in den letzten Jahren an Bord der ERIKA im Rahmen der Hafenstaatkontrolle durch Klassifikationsgesellschaften oder das private Inspektionswesen der Mineralölunternehmen durchgeführt worden waren, haben es nicht ermöglicht, die Mängel aufzudecken, denen das Unglück zugeschrieben wird.

Seit Annahme der Richtlinie 95/21/EG wurden insbesondere im Rahmen der Pariser Vereinbarung über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Einheitlichkeit und Wirksamkeit der Überprüfungsverfahren zu verbessern. Trotzdem ist festzustellen, daß in der Gemeinschaft nach wie vor erhebliche Disparitäten bestehen, und daß Schiffe, die eine erhöhte Gefährdung für die Umwelt darstellen, nicht mit der gebotenen Wachsamkeit und Konsequenz behandelt werden, wenn sie europäische Häfen anlaufen.

Die Kommission sah sich unter anderem durch folgende Feststellungen veranlaßt, eine Änderung der Richtlinie vorzuschlagen:

- In mehreren Mitgliedstaaten wird die Anforderung, mindestens 25 v. H. der Anzahl einzelner Schiffe zu überprüfen, nicht immer eingehalten.
- Das im Rahmen der Pariser Vereinbarung entwickelte und durch die Richtlinie zwingend vorgeschriebene System der Prioritätsfaktoren wird nicht zufriedenstellend angewendet.
- Die Überprüfung der Protokolle der an Bord der ERIKA vor ihrem Untergang durchgeführten Überprüfungen scheint zu zeigen, daß die erweiterten Überprüfungen in Anwendung der Richtlinie nicht durchweg mit der gebotenen Strenge durchgeführt wurden. Darüber ließ sich bei dieser Überprüfung nicht feststellen, inwieweit die in Anhang V aufgeführten Leitlinien befolgt und welche Kontrollen im durchgeführt wurden.

Folglich schlägt die Kommission eine Reihe von Maßnahmen vor, mit denen das in der Richtlinie über Hafenstaatkontrolle beschriebene Überprüfungssystem verbessert und verstärkt werden soll.

Folgende Änderungen werden vorgeschlagen:

1. Schiffe, die nachweislich besonderes weit unter den Normen liegen, sollten für die europäischen Hoheitsgewässer gesperrt werden.

Die Kommission hält es für unannehmbar, wenn gewisse Schiffe, deren Vorgeschichte zeigt, daß sie nachweislich eine Gefahr für die Sicherheit auf See und für die Meeresumwelt darstellen, weiterhin die Hoheitsgewässer der Gemeinschaft befahren. Ein derartiger Zustand kann von der Öffentlichkeit nur als Beweis für die Unwirksamkeit der durch den Hafenstaat an Bord der Schiffe durchgeführten Kontrollen aufgefaßt werden.

Die Kommission ist der Ansicht, daß eine klare und nachdrückliche Botschaft an die Betreiber von Schiffen und an all diejenigen zu richten ist, deren Verhalten oder Untätigkeit zu einer erheblichen Gefährdung der Sicherheit auf See und der Meeresumwelt beiträgt. Dies gilt insbesondere für die Flaggenstaaten oder die Klassifikationsgesellschaften.

Folglich schlägt die Kommission vor, solche Schiffe für die Europäische Union zu sperren. Dabei handelt es sich um die in Artikel 7 und Anhang V der Richtlinie³⁵ erfaßte Kategorie der sogenannten Risikoschiffe. Die Genehmigung zum Einlaufen in die Häfen der Gemeinschaft müßte solchen Schiffen verweigert werden, die ein gewisses Alter (über 15 Jahre) aufweisen, als "rückfällig" (in den letzten zwei Jahren mehr als zweimal festgehalten) eingestuft wurden und unter der Flagge eines Staates fahren, der auf der im Rahmen der Pariser Vereinbarung aufgestellten "Schwarzen Liste" für Festhaltemaßnahmen steht.

Die Kommission hat Leitlinien zur Durchführung dieser Maßnahme aufgestellt, die die für den Sperrbeschluß anzuwendenden Verfahren darlegen und auch die Möglichkeit vorsehen, diesen wieder aufzuheben, wenn nachgewiesen werden kann, daß das Schiff keine Sicherheits- und Umweltrisiken mehr birgt. Die Kommission wird alle sechs Monate eine Liste der gesperrten Schiffe veröffentlichen.

2. Für Schiffe, die ein erhöhtes Risiko für die Sicherheit auf See und die Meeresumwelt darstellen, sollte eine obligatorische Überprüfung vorgeschrieben werden.

In der geltenden Richtlinie 95/21/EG ist die Verpflichtung, ein Schiff zu überprüfen, nicht enthalten. Unabhängig von der potentiellen Gefahr, die von einem Schiff ausgeht, beruht die Entscheidung, ein Schiff zu überprüfen, zunächst immer auf einer vorherigen Auswahl, die der Besichter des Hafenstaats aufgrund seiner fachlichen Beurteilung trifft. Der durch eine Änderung der Richtlinie vom 19. Juni 1998 eingeführte Prioritätsfaktor stellt einen wichtigen Fortschritt im Sinne einer Harmonisierung der Auswahlkriterien dar. Die Kommission ist jedoch der Auffassung, daß in bestimmten Fällen der Ermessensspielraum des Besichtigers bei der Auswahl der zu überprüfenden Schiffe erheblich eingeschränkt werden muß, will man eine echten Vereinheitlichung und Effizienz der Praktiken erreichen.

Dementsprechend schlägt die Kommission vor, in folgenden Fällen eine Überprüfungspflicht vorzuschreiben:

(a) – wenn der Prioritätsfaktor einen bestimmten Wert übersteigt:

Das durch die Richtlinie und die Pariser Vereinbarung eingeführte Vorrangsystem funktioniert nicht völlig zufriedenstellend. Die Schiffe mit dem höchsten Prioritätsfaktor bekommen in der Praxis nicht systematisch die höchste Priorität.

Die Kommission schlägt vor, in Artikel 5 eine Verpflichtung dahingehend einzuführen, daß Schiffe, deren Prioritätsfaktor 50 Punkte übersteigt, jedes Mal, wenn sie einen Hafen der Europäischen Union anlaufen, nach dem in der Pariser Vereinbarung festgelegten Verfahren systematisch überprüft werden. Der Wert 50 gilt für Schiffe mit hohem Risiko. Nach Schätzungen, die im Rahmen der Pariser Vereinbarung anhand der im Jahre 1999 überprüften Schiffe vorgenommen wurden, dürften weniger als 2,5 % der in der einschlägigen Datenbank Sirenac³⁶ erfaßten Schiffe davon betroffen sein.

³⁵ Anhang V der Richtlinie sieht ein System zur erweiterten Überprüfung bestimmter Schiffskategorien (Öl-, Gas-, und Chemikaliëntankschiffe sowie Massengutfrachter ab einem gewissen Alter und Fahrgastschiffe) vor.

³⁶ Sirenac ist eine vom Centre Administratif des Affaires Maritimes in Saint-Malo (Frankreich) betriebene Datenbank, in der Informationen bezüglich der von den Mitgliedstaaten der Pariser Vereinbarung durchgeführten Überprüfungen gespeichert werden.

(b) – wenn die betroffenen Schiffe einer Kategorie angehören, die eine erweiterte Überprüfung rechtfertigt.

Die Bestimmungen der Richtlinie bezüglich des erweiterten Überprüfungssystems für "Risikoschiffe" lassen zuviel Spielraum für die Entscheidung, ob und in welcher Form solche Schiffe zu überprüfen sind. Zudem haben die jüngsten Ereignisse gezeigt, daß das Versagen der Verbände bei bestimmten Schiffstypen und insbesondere Öltankern zu Unfällen mit dramatischen Auswirkungen auf die Umwelt führen können. Es steht außer Frage, daß die Klassifikationsgesellschaften für das Aufdecken baulicher Mängel grundsätzlich verantwortlich sind. Es ist jedoch auch wichtig, daß sich die Hafenstaatbehörden mit Mitteln ausstatten, die es erlauben, den guten baulichen Zustand eines Schiffes (insbesondere im Hinblick auf die Korrosion der Tanks) zu beurteilen, wobei die grundsätzliche Verantwortung der nicht in Frage gestellt wird.

Folglich schlägt die Kommission vor, das in Artikel 7 und Anhang V der Richtlinie vorgesehene erweiterte Überprüfungssystem in folgenden Punkten zu ändern:

- Durch die Änderung von Artikel 7 wird für die betreffenden Schiffe eine eindeutige Überprüfungspflicht eingeführt. Somit muß jedes dieser Schiffe einer erweiterten Überprüfung unterzogen werden, wenn es nach einem Zeitraum von 12 Monaten einen Hafen der Europäischen Union anläuft. Die geltende Bestimmung, daß ein Schiff auch innerhalb dieses Zeitraums einer normalen oder einer gründlicheren Überprüfung unterzogen werden kann, bleibt bestehen. Die in Anhang V enthaltene Mindestanforderung von 25 v.H. ist jedoch auf die erweiterten Überprüfungen im Rahmen von Artikel 7 anzuwenden (wie auch auf die anderen in dieser Richtlinie vorgesehenen Überprüfungen).
- Die in der Richtlinie enthaltenen nicht bindenden Leitlinien werden zwingend vorgeschrieben: die Überprüfung muß zumindest die allgemeinen oder die für die betroffenen Schiffskategorien spezifischen Kontrollen umfassen. Der Vorschlag sieht jedoch die Möglichkeit vor, bestimmte Kontrollen nicht vorzunehmen, wenn sie materiell undurchführbar sind (z.B. die Überprüfung der Tanks eines beladenen Öltankschiffs) oder wenn diese Kontrollen besondere Risiken (z.B. Explosionsgefahr) für das Schiff, seine Besatzung oder den Hafen beinhalten.
- Bei Öltankschiffen (Punkt 2 des geltenden Anhangs V-B) wird der Bauzustand anhand einer Überprüfung der Angaben des Besichtigungsberichts untersucht. Es ist für die Kommission wesentlich, daß die baulichen Aspekte und nicht nur die Borddokumente kontrolliert werden, indem der Besichtiger den baulichen Zustand des Schiffes direkt in Augenschein nimmt. Da jedoch die Ladetanks während der Liegezeit im Hafen normalerweise nicht zugänglich sind, muß der Besichtiger zumindest einen der Ballasttanks in Augenschein nehmen, um sich einen allgemeinen Eindruck davon zu verschaffen, inwieweit gegebenenfalls Korrosionsschäden vorliegen. Wenn das Schiff nicht mit getrennten Ballasttanks ausgerüstet ist, muß der Besichtiger sich bemühen, eine solche Beurteilung anhand eines geeigneten und normal zugänglichen Tanks oder Leerraums vorzunehmen.

- Es wird eine Vornotifizierungspflicht (neuer Absatz B in Anhang V) eingeführt, um die weitere Durchführung der Überprüfung zu erleichtern, sobald das Schiff im Hafen angekommen ist. Eine erweiterte Überprüfung erfordert grundsätzlich Vorbereitungsmaßnahmen. Der Reeder oder der Kapitän werden verpflichtet, 48 Stunden vor dem Einlaufen in den Hafen (bzw. schon vom Abfahrthafen aus) bestimmte Auskünfte zum Schiffsbetrieb zu übermitteln (z.B. Dauer der Liegezeit, Zustand der Ballast- und Ladetanks, während der Liegezeit geplante Betriebsvorgänge, usw.).
- Für Öltankschiffe wird das Alter des Schiffes, ab dem erweiterte Überprüfungen vorzunehmen sind (gegenwärtig 20 oder 25 Jahre, je nach Art des Tankschiffs entsprechend den Daten zur schrittweisen Außerdienststellung laut Regel 13 G des Marpol-Übereinkommens) auf 15 Jahre gesenkt. Dies gilt für Öltankschiffe mit einfacher Hülle unabhängig davon, ob sie mit getrennten Ballasttanks ausgerüstet sind oder nicht.

3. Die Weiterverfolgung der Überprüfungsergebnisse:

Die Weiterverfolgung der Überprüfungen von einem Hafen zum nächsten ist nicht optimal. Besonders schwierig ist es, anhand der über das Sirenac-System zugänglichen Angaben zu ermitteln, welche Partien des gerade überprüften Schiffes in dem (den) zuvor angelaufenen Hafen (Häfen) kontrolliert wurden. Folglich läuft die Überprüfungsbehörde eines Hafens Gefahr, Partien des Schiffes zu kontrollieren, die schon im zuvor angelaufenen Hafen kontrolliert wurden. Um solche Doppelarbeit zu vermeiden und das gesamte Kosten-Nutzen-Verhältnis des Systems der Hafenstaatkontrolle zu optimieren, schlägt die Kommission vor, im Überprüfungsbericht (von dem ein Exemplar an Bord behalten wird und im nächsten Überprüfungshafen vom Besichtiger zu kontrollieren ist) zu vermerken, welche Partien des Schiffes überprüft wurden.

4. Meldung an den Flaggenstaat und die Klassifikationsgesellschaften

Entsprechend der geltenden Regelung gemäß Richtlinie 95/21/EG werden der Flaggenstaat und die Klassifikationsgesellschaften von den Überprüfungsbehörden des Hafenstaats nur in Kenntnis gesetzt, wenn das Schiff festgehalten wurde. Eine Meldung im Anschluß an jede Überprüfung wäre hingegen von außerordentlichem Nutzen für die Verwaltung des Flaggenstaats oder die in seinem Namen tätige Klassifikationsgesellschaft, die damit die Entwicklung (und die mögliche Verschlechterung) des Schiffszustands wirksamer weiterverfolgen könnten. Folglich schlägt die Kommission vor, Artikel 8 der Richtlinie dahingehend zu ändern, daß in ihm vorgesehen wird, ein Exemplar des Überprüfungsberichts an den Flaggenstaat und an die betroffene Klassifikationsgesellschaft zu übermitteln.

5. Kontrolle der Finanzgarantiedokumente zur Deckung des Risikos der Umweltverschmutzung

Wie der Schiffbruch der ERIKA zeigt, können Öltankschiffe durch eine Ölpest erhebliche Schäden verursachen. Daher ist eine angemessene Deckung dieses Risikos besonders wichtig. Das durch das Protokoll von 1992 geänderte Internationale Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden verpflichtet den Eigner eines in einem Unterzeichnerstaat registrierten Schiffes, das mehr als 2000 Tonnen Mineralöl als Massengut befördert, eine Versicherung abzuschließen oder eine andere Finanzgarantie

beizubringen, um seine Haftpflicht für Verschmutzungsschäden abzudecken. Die Kommission schlägt vor, diese Unterlagen in das Verzeichnis der laut Anhang II der Richtlinie von den Besichtigern zu prüfenden Zeugnisse aufzunehmen. Ihr Fehlen ist als Rechtfertigung für eine gründlichere Überprüfung des Schiffes zu betrachten und stellt einen Grund für das Festhalten des Schiffes dar.

6. Transparenz der Informationen über Schiffe, die nach Maßgabe der Richtlinie überprüft oder festgehalten werden

Artikel 15 der Richtlinie sieht die Veröffentlichung bestimmter Angaben über die in den Häfen der Europäischen Union festgehaltenen Schiffe vor. Auf diese Weise wird das Verhalten der Betreiber verfolgt, die einen Teil der Verantwortung für das Nichteinhalten der Sicherheitsnormen tragen. Die geltende Richtlinie schreibt somit vor, den Namen des Betreibers und den der Klassifikationsgesellschaft des Schiffes zu veröffentlichen. Auch noch andere sind dafür verantwortlich, daß es Substandard-Schiffe gibt. Dies sind insbesondere die Ladungseigner, die ein Schiff chartern: wenn es "Billigreeeder" gibt, dann deshalb, weil bestimmte Charterer wenig Wert auf die Qualität der von ihnen gecharterten Schiffe legen.

Ein weiteres Ziel besteht darin, den Entscheidungsträgern (Charterern, Versicherern usw.) sowie den europäischen Bürgern ein vollständigeres und deutlicheres Bild von den Überprüfungen zu vermitteln, die in den Häfen der Gemeinschaft vorgenommen werden. Darum ist es wichtig, zusätzliche Informationen über die eingehenderen Besichtigungen seitens der Hafenstaatbehörden (erweiterte Überprüfungen gemäß Artikel 7) oder durch die Klassifikationsgesellschaften (Sonderbesichtigungen) verfügbar zu machen. Ebenso notwendig sind Informationen darüber, wie die Hafenstaatbehörden oder die Klassifikationsgesellschaften das Festhalten eines Schiffes nach Maßgabe der Richtlinie weiterverfolgen.

Dementsprechend wird vorgeschlagen, folgende Informationen zu veröffentlichen:

- Die Identität des Charterers und die Art der Charter (Reisecharter oder Zeitcharter). Diese Verpflichtung betrifft nur Schiffe, die flüssige oder feste Stoffe als Massengutladung befördern. Bei der Beförderung von Gütern in verpackter Form würde die Identifizierung der zahlreichen Beteiligten zu große praktische Probleme verursachen.
- Auskünfte über die letzte erweiterte Überprüfung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle und die letzte "Sonderbesichtigung" durch eine Klassifikationsgesellschaft.
- Angabe der Maßnahmen, die in der Folge einer Festhaltemaßnahme durch die Hafenbehörden oder die Klassifikationsgesellschaften getroffen wurden (zur Durchführung von Reparaturen eingeräumte Fristen usw.).

7. Weiterverfolgung der Anwendung der Richtlinie und Beurteilung der Leistung der Mitgliedstaaten.

Laut Artikel 17 der Richtlinie 95/21/EG sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, bestimmte Angaben über die Zahl der zur Kontrolle der Schiffe eingesetzten Besichter und die Anzahl einzelner Schiffe zu machen, die ihre Häfen in einem repräsentativen Kalenderjahr angelaufen haben.

Anhand dieser Angaben kann die Kommission die Einhaltung des in Artikel 5 Absatz 1 festgesetzten Mindestwerts von 25 % für die Überprüfungen feststellen. Sie reichen aber nicht aus, um die ordnungsgemäße Anwendung der Bestimmungen der Richtlinie gründlich nachzuprüfen, wozu die Kommission laut Vertrag verpflichtet ist, bzw. nötigenfalls Verstoßverfahren gegen die säumigen Mitgliedstaaten einzuleiten. So werden womöglich Nachlässigkeiten in gewissen Gemeinschaftshäfen nicht aufgedeckt, und es besteht weiterhin das Risiko ungleicher Sicherheitsniveaus sowie einer Wettbewerbsverzerrung zwischen den Häfen.

Die Kommission schlägt somit vor, die Häufigkeit der Datenübermittlung zu steigern (jedes Jahr, statt alle drei Jahre, wie in der geltenden Richtlinie vorgesehen) und das Verzeichnis der an die Kommission zu übermittelnden Angaben zu verlängern. Der Richtlinie wird ein neuer Anhang hinzugefügt. Gemäß diesem Anhang werden die Mitgliedstaaten gehalten sein, der Kommission detaillierte Angaben über die Bewegungen der Schiffe in den Häfen zu machen. Diese Angaben sind nach bestimmten Kriterien (Alter, Flagge, Größe des Schiffes usw.) zu gliedern.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle)

(von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission³⁷,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses³⁸,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³⁹,

gemäß dem Verfahren laut Artikel 251 b des Vertrages⁴⁰,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie 95/21/EG wird für die Europäische Gemeinschaft eine Kontrolle der Schiffe durch den Hafenstaat aufgrund einheitlicher Überprüfungsverfahren und Festhaltemaßnahmen eingeführt.
- (2) Den zwischenzeitlich in Kraft getretenen Änderungen der Übereinkommen, Protokolle, Codes und Entschlüsse der Internationalen Seeschiffsorganisation (IMO) sowie den Entwicklungen im Rahmen der Pariser Vereinbarung muß Rechnung getragen werden.
- (3) Bestimmte Schiffe stellen wegen ihres Alters, ihrer Flagge und ihrer Vorgeschichte ein unbestreitbares Risiko für die Sicherheit auf See und die Meeresumwelt dar. Folglich muß diesen Schiffen der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert werden, sofern nicht der Nachweis erbracht wird, daß sie ohne Gefahr in den Gemeinschaftsgewässern betrieben werden können. Es müssen Leitlinien für die bei einer Verweigerung des Zugangs und der Aufhebung dieser Maßnahme anzuwendenden Verfahren aufgestellt werden. Das Verzeichnis der Schiffe, denen

³⁷ ABl. C [...] vom [...], S. [...]

³⁸ ABl. C [...] vom [...], S. [...]

³⁹ ABl. C [...] vom [...], S. [...]

⁴⁰ ABl. C [...] vom [...], S. [...]

der Zugang zu den Gemeinschaftshäfen verweigert wurde, ist durch das Informationssystem Sirenac zu veröffentlichen und anzuzeigen.

- (4) Schiffe, die einen hohen Prioritätsfaktor aufweisen, bedeuten ein besonders großes Unfall- oder Verschmutzungsrisiko. Daraus leitet sich die Notwendigkeit ab, solche Schiffe jedesmal, wenn sie einen Gemeinschaftshafen anlaufen, zu überprüfen.
- (5) Die in Anhang V aufgeführten Kategorien von Schiffen stellen ab einem gewissen Alter gleichfalls ein großes Unfall- oder Verschmutzungsrisiko dar. Die Überprüfungsbehörde verfügt über einen Ermessensspielraum bei der Entscheidung, ob sie solche Schiffe einer erweiterten Überprüfung unterzieht oder nicht. Dadurch wird die innerhalb der Gemeinschaft geforderte Vereinheitlichung der Praktiken verhindert. Deshalb ist es notwendig, die Überprüfung dieser Schiffe zwingend vorzuschreiben.
- (6) Der Inhalt der erweiterten Überprüfungen, der Gegenstand der in Anhang V Teil B festgelegten Leitlinien ist, kann je nach Ermessen der Überprüfungsbehörde ausgesprochen unterschiedlich ausfallen. Folglich ist es unerlässlich, diese Leitlinien bindend vorzuschreiben. Allerdings ist eine Ausnahme vorzusehen, wenn die Durchführung einer Überprüfung auf solchen Schiffen insbesondere in Anbetracht des Zustandes der Ladetanks des Schiffes oder aus betrieblichen Sachzwängen im Zusammenhang mit den Lade- oder Löschvorgängen nicht möglich ist oder zu große Risiken für die Sicherheit des Schiffes und seiner Besatzung sowie die Sicherheit im Hafengebiet mit sich brächte.
- (7) Das Versagen von Verbänden eines Schiffes kann das Unfallrisiko auf See erhöhen. Hat das Schiff Mineralöl als Massengut geladen, so können solche Unfälle katastrophale Folgen für die Umwelt haben. Die Überprüfungsbehörde muß die zugänglichen Partien des Schiffes in Augenschein nehmen, um gegebenenfalls übermäßige Korrosionsschäden aufzudecken und die nötigen Folgemaßnahmen zu ergreifen, die insbesondere die für den baulichen Zustand der Schiffe verantwortlichen Klassifikationsgesellschaften betreffen.
- (8) Eine aus der zwingend vorgeschriebenen Untersuchung bestimmter Partien des Schiffes bestehende erweiterte Überprüfung erfordert Zeit sowie gründliche Organisation. Die Vorbereitung der Überprüfung muß erleichtert und ihre Effizienz auf diese Weise gesteigert werden. Dazu muß der Kapitän oder der Betreiber jedes Schiffes, das einen Gemeinschaftshafen anläuft, bestimmte betriebsbezogene Informationen mitteilen.
- (9) In Anbetracht der Risiken einer umfangreichen Verschmutzung durch Öltankschiffe sowie der Tatsache, daß die überwiegende Mehrheit der Mängel, die ein Festhalten begründen, bei Schiffen auftreten, die über 15 Jahre alt sind, ist es erforderlich, Tankschiffe ab einem Alter von 15 Jahren einer erweiterten Überprüfung zu unterziehen.
- (10) Aufgrund der wachsenden Bedeutung, die der Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat bei der Bekämpfung unternormiger Praktiken zukommt, erhöht sich der Arbeitsaufwand für die Besichtigter insgesamt. Daher sind besondere Anstrengungen erforderlich, um überflüssige Überprüfungen zu vermeiden und die Besichtigter besser über den Inhalt der Überprüfungen zu informieren, die in den zuvor angelaufenen Häfen durchgeführt wurden. Zu diesem Zweck muß der durch den

Besichtiger nach einer Überprüfung bzw. einer gründlicheren oder erweiterten Überprüfung angefertigter Bericht Angaben über die Partien des Schiffes enthalten, die überprüft wurden. Der Besichtiger des nächsten von dem Schiff angelaufenen Hafens könnte diese Angaben somit berücksichtigen und gegebenenfalls entscheiden, daß eine Partie des Schiffes nicht überprüft wird, wenn bei der vorhergehenden Überprüfung keine Mängel entdeckt wurden.

- (11) Die Verwaltung des Flaggenstaats eines überprüften Schiffs bzw. die betroffene Klassifikationsgesellschaft müssen von dem Überprüfungsergebnis Kenntnis haben, um die Entwicklung und gegebenenfalls die Verschlechterung im Zustand des Schiffes wirksamer weiterverfolgen und rechtzeitig die notwendigen Abhilfemaßnahmen einzuleiten zu können.
- (12) Eine unfallbedingte Ölverschmutzung kann Umwelt und Wirtschaft der betroffenen Region erheblich schädigen. Folglich muß festgestellt werden, ob Öltankschiffe, die die Häfen der Europäischen Union anlaufen, gegen diese Risiken angemessen versichert sind. Bei jeder Überprüfung eines Öltankschiffes, das mehr als 2000 Tonnen Mineralöl als Massengutladung befördert, muß der Besichtiger nachprüfen, ob sich Unterlagen über eine Versicherung oder eine andere Finanzgarantie zur Deckung von Verschmutzungsschäden gemäß dem durch das Protokoll von 1992 geänderten Internationalen Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden an Bord befinden.
- (13) Die Transparenz der Informationen über Schiffe, die überprüft und festgehalten wurden, ist wesentlicher Bestandteil einer Politik, die darauf abzielt, den Einsatz von Schiffen, die den Sicherheitsnormen nicht genügen, unattraktiv zu machen. In diesem Sinne ist es angebracht, das Verzeichnis der zu veröffentlichenden Informationen mit Angaben zur Person des Schiffscharterers zu ergänzen. Die Öffentlichkeit muß zudem vollständiger und klarer über die Überprüfungen und Festhaltemaßnahmen in den Häfen der Europäischen Union unterrichtet werden. Dabei handelt es sich insbesondere um Angaben über eingehendere Besichtigungen, die von den Hafenstaatbehörden oder den Klassifikationsgesellschaften an Bord der Schiffe vorgenommen werden, sowie um Erläuterungen über die Weiterverfolgung durch die Hafenstaatbehörden oder die betroffenen Klassifikationsgesellschaften im Anschluß an eine gemäß der Richtlinie verhängte Festhaltemaßnahme.
- (14) Um dem Risiko ungleicher Sicherheitsniveaus sowie einer Wettbewerbsverzerrung zwischen den Häfen der Europäischen Union entgegenzuwirken, ist es von grundlegender Bedeutung die Fälle aufzudecken, in denen die Richtlinie nicht ordnungsgemäß angewendet wurde oder in denen eine nachlässige Handhabung der Bestimmungen in bestimmten Gemeinschaftshäfen festgestellt wurde. Um die Anwendungsbedingungen der Richtlinie eingehender prüfen zu können, muß die Kommission über genauere Informationen, insbesondere über die Bewegungen der Schiffe in den Häfen verfügen. Solche Angaben müssen der Kommission jährlich gemacht werden, damit sie schneller eingreifen kann, wenn Unregelmäßigkeiten festgestellt werden.

- (15) Die Bestimmungen der Richtlinie 25/21/EWG betreffend das Ausschußverfahren müssen geändert werden, um dem Beschluß Nr. 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁴¹ Rechnung zu tragen.
- (16) Da zur Umsetzung dieser Richtlinie Maßnahmen von allgemeiner Tragweite im Sinne von Artikel 2 des Beschlusses Nr. 1999/468/EG des Rates notwendig sind, müssen diese gemäß dem in Artikel 5 dieses Beschlusses vorgesehenen Regelungsverfahren verabschiedet werden -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 95/21/EG wird wie folgt geändert:

- 1) Der Titel erhält folgende Fassung:

“Richtlinie 95/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juni 1995 über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat”.
- 2) Artikel 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Punkt 1 wird wie folgt geändert:
 - (i) folgender Spiegelstrich wird angefügt:

“ - das durch das Protokoll von 1992 geänderte Internationale Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden”
 - (ii) das Datum “am 1. Juli 1999” wird durch das Datum “am 1. Juli 2000” ersetzt;
 - b) Unter Nummer 2 wird das Datum “1. Juli 1999” durch das Datum “am 1. Juli 2000” ersetzt.
- 3) Artikel 5 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

“1. Die zuständige Behörde jedes Mitgliedstaats führt jährlich so viele Überprüfungen von Schiffen gemäß Artikel 5 Absatz 2, Artikel 6 und Artikel 7 durch, daß deren Gesamtzahl mindestens 25 v. H. der Anzahl einzelner Schiffe entspricht, die seine Häfen im vergangenen Kalenderjahr angelaufen haben.”
 - b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

“2. Die zuständige Behörde sorgt dafür, daß jedes Schiff das keiner gründlichen Überprüfung unterlaufen ist, für das das Informationssystem Sirenac einen

⁴¹ ABl. L 184 vom 17.07.1999, S. 23.

Prioritätsfaktor von über 50 anzeigt, einer Überprüfung gemäß Artikel 6 unterzogen wird."

Für die Auswahl der anderen Schiffe zur Überprüfung legt die zuständige Behörde die Reihenfolge des Vorrangs folgendermaßen fest:

- Die in Anhang I Teil 1 genannten Schiffe haben unabhängig von ihrem Prioritätsfaktor absoluten Vorrang.
- Die in Anhang I Teil 2 genannten Schiffe werden in absteigender Reihenfolge entsprechend den Werten ihrer Prioritätsfaktoren ausgewählt."

4) Artikel 7 erhält folgende Fassung:

"Artikel 7

Obligatorische erweiterte Überprüfung bestimmter Schiffe

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die unter einer Kategorie von Anhang V Punkt A eingeordneten Schiffe im ersten Hafen, den sie nach einem Zeitraum von zwölf Monaten seit der letzten in einem Hafen eines Mitgliedstaats durchgeführten erweiterten Überprüfung anlaufen, wiederum einer erweiterten Überprüfung unterzogen werden. Zwischen zwei erweiterten Überprüfungen können diese Schiffe jedoch der Überprüfung nach Artikel 6 Absätze 1 und 2 unterzogen werden.
2. Der Betreiber oder der Kapitän eines der im vorstehenden Absatz genannten Schiffe übermittelt der zuständigen Behörde des betroffenen Mitgliedstaats spätestens 2 Werktage vor dem Einlaufen in einen Hafen eines Mitgliedstaats oder, falls die voraussichtliche Ankunftszeit weniger als 2 Werktage beträgt, vom Abfahrtshafen aus alle in Anhang V Punkt B aufgeführten Informationen.

Jedes Schiff, das der betroffenen zuständigen Behörde die obengenannten Informationen nicht übermittelt hat, wird beim Anlaufen des Bestimmungshafens einer Überprüfung gemäß Artikel 6 unterzogen.

3. Anhang V Punkt C enthält bindende Leitlinien für diese erweiterte Überprüfung."

5) Es wird folgender Artikel 7 a) eingefügt:

"Artikel 7 a)

Maßnahmen der Zugangsverweigerung für bestimmte, einer erweiterten Überprüfung unterzogene Schiffe

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß, mit Ausnahme der Fälle gemäß Artikel 11 Absatz 6, den in einer der Kategorien von Anhang V Punkt A eingeordneten Schiffen von über 15 Jahren Alter der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert wird, sofern diese Schiffe

- im Verlaufe der vorausgegangenen 24 Monate mehr als zweimal in einem Hafen eines Mitgliedstaats festgehalten wurden und
- die Flagge eines Staates führen, der drei Jahre hintereinander in der im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlichten Tabelle über überdurchschnittlich häufiges Festhalten und Aufhalten aufgeführt ist.

Die Maßnahme der Zugangsverweigerung gilt, sobald das Schiff die Erlaubnis erhalten hat, den Hafen zu verlassen, in dem es zum dritten Mal festgehalten wurde.

2. Bei der Anwendung von Absatz 1 richten sich die Mitgliedstaaten nach den in Anhang V Punkt D aufgeführten Verfahren.

3. Die Kommission veröffentlicht halbjährlich Informationen über die Schiffe, denen unter Anwendung dieses Artikels der Zugang zu den Gemeinschaftshäfen verweigert wurde."

6) Artikel 8 erhält folgende Fassung:

"Artikel 8

Überprüfungsbericht

1. Im Anschluß an eine Überprüfung bzw. eine gründlichere oder erweiterte Überprüfung, verfaßt der Besichtiger einen Überprüfungsbericht, der zumindest die in Anhang X genannten Informationen enthält und die Überprüfungsergebnisse, die überprüften Partien oder Teile des Schiffes bzw. im Falle einer gründlicheren oder erweiterten Überprüfung die einzelnen Entscheidungen des Besichtigers sowie die vom Kapitän, dem Eigner oder dem Betreiber vorzunehmenden Korrekturen verzeichnet.

2. Je ein Exemplar des Überprüfungsberichts wird dem Kapitän des Schiffes, der Verwaltung des Flaggenstaats sowie der mit Schiffsbesichtigungen und der Ausstellung von Zeugnissen im Namen des Flaggenstaats gemäß den internationalen Übereinkommen betrauten zugelassenen Organisation übergeben. Im Falle von Mängeln, die ein Festhalten des Schiffes rechtfertigen, werden in die Bescheinigung für den Kapitän nach Absatz 1 auch Angaben zur künftigen Veröffentlichung des Festhaltens gemäß dieser Richtlinie aufgenommen."

7) In Artikel 9 Absatz 5 erhält der Satz "Zusätzlich werden erforderlichenfalls die bestellten Besichtiger oder anerkannten Organisationen, die für die Ausstellung der Zeugnisse für das betreffende Schiff verantwortlich sind, benachrichtigt." folgende Fassung "Zusätzlich werden erforderlichenfalls die bestellten Besichtiger oder anerkannten Organisationen, die für die Ausstellung der Klassenzertifikate oder der im Namen des Flaggenstaats gemäß den internationalen Übereinkommen erteilten Zeugnisse verantwortlich sind, benachrichtigt."

8) Artikel 10 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

Nach den Worten "gegen ein von der zuständigen Behörde verfügt Festhalten" werden die Worte "oder eine Zugangsverweigerung" eingefügt.

9) Artikel 14 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- a) Die Bezeichnung "Sirenac E" wird durch die Bezeichnung "Sirenac" ersetzt.
- b) Folgender Unterabsatz wird angefügt:

"Zur Durchführung der Überprüfungen gemäß Artikel 6 und 7 konsultieren die Besichtigter die über das Informationssystem EQUASIS zugänglichen öffentlichen und privaten Datenbanken über Schiffsüberprüfungen, sobald dieses System in Betrieb ist."

10) Artikel 15 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

«2. Die in Anhang VIII Teil I und II aufgezählten Angaben sowie die Informationen über Klassenwechsel, Aussetzung oder Ausklassifizierung gemäß Artikel 15 Absatz 3 der Richtlinie 94/57/EG müssen im Informationssystem Sirenac verfügbar sein. Sie werden so schnell wie möglich nach der Überprüfung oder der Aufhebung der Festhaltemaßnahme im Informationssystem EQUASIS veröffentlicht, sobald dieses in Betrieb ist."

11) Die Artikel 17 und 18 erhalten folgende Fassung:

"Artikel 17

Angaben zur Überwachung der Umsetzung

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die in Anhang X aufgeführten Angaben entsprechend der dort festgelegten Häufigkeit."

"Artikel 18

Regelungsausschuß

1. Die Kommission wird durch den gemäß Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EWG eingesetzten Ausschuß unterstützt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, findet das Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG unter Berücksichtigung des Artikels 8 des Beschlusses Anwendung.
3. Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird mit drei Monaten festgelegt."

12) Artikel 19 Buchstabe a) erhält folgende Fassung:

- "a) die Pflichten der Mitgliedstaaten im Sinne des Artikels 5, mit Ausnahme des Satzes von 25 v. H. in Absatz 1, und im Sinne der Artikel 6, 7, 8, 15 und 17 sowie der in diesen Artikeln genannten Anhänge aufgrund der Erfahrung mit der Anwendung dieser Richtlinie unter Berücksichtigung der Entwicklungen der Pariser Vereinbarung anzupassen;"

13) Anhang I Teil II wird durch den Wortlaut in Anhang I dieser Richtlinie ersetzt.

- 14) In Anhang II wird die folgende Ziffer 35 angefügt:
- "35. Internationale Versicherungsbescheinigung oder andere Finanzgarantie zur Abdeckung von Verschmutzungsschäden (für Öltankschiffe im Sinne des durch das Protokoll von 1992 geänderten Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden)."
- 15) In Anhang III Punkt 1 wird der Ausdruck "II-8 und II-11" durch den Ausdruck "und II-8." ersetzt.
- 16) Anhang V wird durch den Wortlaut in Anhang II dieser Richtlinie ersetzt.
- 17) Anhang VI wird wie folgt geändert:
- a) Unter Punkt 3.1 werden die Worte "Fehlen der ... gültigen Zeugnisse" durch die Worte "Fehlen der ... gültigen Zeugnisse und Unterlagen" ersetzt.
 - b) dem Absatz 3.2 wird folgende Ziffer angefügt:

"13. Nichtausführung des erweiterten Besichtigungsprogramms im Sinne der EntschlieÙung A.744(18)."
 - c) dem Absatz 3.6 wird folgender Punkt angefügt:

"5. Die Akte der Besichtigungsberichte fehlt oder entspricht nicht Regel 13 G (3) (b) des Marpol-Übereinkommens."
- 18) Anhang VIII wird durch den Wortlaut in Anhang III dieser Richtlinie ersetzt.
- 19) Die Anhänge IX und X, deren Wortlaut in Anhang IV dieser Richtlinie aufgeführt ist, werden angefügt.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens bis zum [...] die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Bei dem Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Artikel 3

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin*

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

ANHANG I

Anhang I Teil II erhält folgende Fassung:

II. Prioritätsfaktor

Die folgenden Schiffe sind mit Vorrang zu überprüfen.

1. Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaats erstmals oder nach einer Abwesenheit von mindestens zwölf Monaten anlaufen. Bei der Anwendung dieses Kriteriums berücksichtigen die Mitgliedstaaten auch die Überprüfungen durch Mitglieder der Pariser Vereinbarung. Fehlen geeignete Daten, so stützen sich die Mitgliedstaaten auf die verfügbaren Sirenac-Daten und überprüfen solche Schiffe, die seit der Inbetriebnahme der Sirenac-Datenbank am 1. Januar 1993 dort noch nicht erfasst sind.
2. Schiffe, die innerhalb der letzten sechs Monate von keinem Mitgliedstaat überprüft wurden.
3. Schiffe, bei denen die in den Übereinkommen vorgeschriebenen Zeugnisse über den Bau und die Ausrüstung und die Klassenzertifikate von einer Organisation ausgestellt worden sind, die nach der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Massnahmen der Seebehörden (ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20) nicht anerkannt ist.
4. Schiffe, welche die Flagge eines Staates führen, der in der Tabelle über überdurchschnittlich häufiges Festhalten und Aufhalten aufgeführt ist, die im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlicht wird und sich auf den gleitenden Dreijahresdurchschnitt bezieht.
5. Schiffe, die den Hafen eines Mitgliedstaats unter bestimmten Bedingungen verlassen durften, unter anderem:
 - a) Mängelbeseitigung vor der Abfahrt,
 - b) Mängelbeseitigung im nächsten Hafen,
 - c) Mängelbeseitigung innerhalb von 14 Tagen,
 - d) Mängelbeseitigung gemäß sonstigen Bedingungen.Falls schiffsbezogene Maßnahmen ergriffen und alle Mängel beseitigt wurden, wird dies berücksichtigt.
6. Schiffe, bei deren früherer Überprüfung Mängel festgestellt wurden, gemäß der Zahl der Mängel.
7. Schiffe, die in einem vorhergehenden Hafen festgehalten wurden.
8. Schiffe, welche die Flagge eines Staates führen, der nicht alle in Artikel 2 dieser Richtlinie genannten einschlägigen internationalen Übereinkommen ratifiziert hat.

9. Schiffe, welche die Flagge eines Staates mit einer überdurchschnittlichen Mängelrate führen.
10. Schiffe, welche die Flagge eines Staates führen, dessen Klassifikationen überdurchschnittliche Mängel aufweisen.
11. Andere Schiffe, die älter als 13 Jahre sind.

Bei der Festlegung der Reihenfolge für die Überprüfung der oben bezeichneten Schiffe trägt die zuständige Behörde der Reihenfolge Rechnung, die sich aus den im Sirenac-Informationssystem angezeigten Prioritätsfaktoren ergibt. Ein höherer Prioritätsfaktor weist auf einen höheren Vorrang der Überprüfung hin. Der Prioritätsfaktor ergibt sich als Summe der entsprechenden Prioritätswerte, die im Rahmen der Pariser Vereinbarung festgelegt werden. Die Ziffern 5, 6 und 7 sind nur auf Überprüfungen anzuwenden, die in den vorangegangenen 12 Monaten erfolgt sind. Der Prioritätsfaktor beträgt mindestens die Summe der Prioritätswerte der Ziffern 3, 4, 8, 9, 10 und 11.

Falls die Kommission innerhalb dreier Monate nach der im Rahmen der Pariser Vereinbarung erfolgten Einführung neuer Prioritätswerte der Auffassung ist, daß diese Werte nicht angemessen sind, kann sie gemäß dem Verfahren von Artikel 19 der Richtlinie 95/21/EG beschließen, diese Werte für die Zwecke dieser Richtlinie nicht anzuwenden."

ANHANG II

Anhang V erhält folgende Fassung.

"ANHANG V

A. KATEGORIEN VON SCHIFFEN, DIE EINER ERWEITERTEN ÜBERPRÜFUNG (im Sinne von Artikel 7 Absatz 1) ZU UNTERZIEHEN SIND

1. Gas- und Chemikaliertankschiffe, älter als zehn Jahre, gerechnet ab dem in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Baudatum.
2. Massengutfrachter, älter als zwölf Jahre, gerechnet ab dem in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Baudatum.
3. Öltankschiffe mit einfacher Hülle, älter als fünfzehn Jahre, gerechnet ab dem in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Baudatum.
4. Fahrgastschiffe, älter als fünfzehn Jahre, die nicht von Artikel 2 Absätzen a und b der Richtlinie 1999/35/EG erfaßt werden.

B. AN DIE ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE ZU ÜBERMITTELNDE ANGABEN (gemäß Artikel 7 Absatz 2)

- A. Name des Schiffes
- B. Flagge
- C. Gegebenenfalls IMO-Kennnummer des Schiffes
- D. Tragfähigkeit
- E. Baujahr des Schiffes
- F. für Tankschiffe:
 - F.a. Bauweise: einfache Hülle, einfache Hülle mit SBT, Doppelhülle
 - F.b. Zustand der Lade- und Ballasttanks: voll, leer, inertisiert
 - F.c. Ladungsart und -volumen
- G. Wahrscheinliche Ankunftszeit im Bestimmungshafen oder an der Lotsenstation, wie von der zuständigen Behörde verlangt.
- H. Vorgesehene Dauer der Liegezeit.
- I. Geplante Tätigkeiten im Bestimmungshafen (Laden, Löschen, sonstige)
- J. Datum und Ort der letzten im Rahmen der Hafenstaatkontrolle ausgeführten Überprüfung

C. VERFAHREN FÜR DIE ERWEITERTE ÜBERPRÜFUNG BESTIMMTER KATEGORIEN VON SCHIFFEN (im Sinne von Artikel 7 Absatz 3)

Sofern materiell durchführbar und mit den möglichen Einschränkungen, die sich aus den Anforderungen an die Sicherheit von Personen, bzw. des Schiffes oder des Hafens ergeben, muß die erweiterte Überprüfung mindestens die hiernach folgenden Punkte erfassen. Die

Besichtiger müssen sich darüber im klaren sein, daß die sichere Durchführung bestimmter Tätigkeiten an Bord, beispielsweise des Ladungsumschlags, gefährdet werden kann, wenn verlangt wird, daß Prüfungen, die sich unmittelbar darauf auswirken, im Verlauf solcher Tätigkeiten durchgeführt werden.

1. ALLE SCHIFFE (alle Kategorien nach Buchstabe A)

- Stromausfall und Start des Notstromaggregats,
- Überprüfung der Notbeleuchtung,
- Betrieb der Notfeuerlöschpumpe mit zwei an die Feuerlöschhauptleitung angeschlossenen Feuerlöschschläuchen,
- Betrieb der Lenzpumpen,
- Schließen der wasserdichten Türen,
- Aussetzen eines Rettungsboots ins Wasser,
- Prüfung der fernbedienten Notabschaltvorrichtung für Kessel, Lüfter und Brennstoffpumpen,
- Prüfung der Ruderanlage einschließlich der Hilfsrunderanlage,
- Überprüfung der Notstromquelle für die Funkanlagen,
- Überprüfung und - soweit möglich - Testen der Öl-Wasser-Separatoranlage für den Maschinenraum.

2. GAS- UND CHEMIKALIENTANKSCHIFFE

Zusätzlich zu den Punkten nach Nummer 1 kann die erweiterte Überprüfung bei Gas- und Chemikalienschiffen folgende Punkte umfassen:

- Überwachungs- und Sicherheitseinrichtungen für den Ladetank, in bezug auf Temperatur, Druck und Ullage;
- Geräte für die Sauerstoffanalyse und Explosimeter sowie ihre Kalibrierung. Verfügbarkeit von Ausrüstung für die Bestimmung von Chemikalien (Prüfröhrchengeräte) mit einer angemessenen Zahl von Gas-Prüfröhrchen für die jeweils beförderte Ladung;
- in den Kabinen gelagerte Fluchttreter mit ausreichendem Atem- und Augenschutz für alle Personen an Bord (falls für die Ladungen erforderlich, die in dem Internationalen Zeugnis über die Eignung oder in dem Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien bzw. verflüssigter Gase als Massengut aufgeführt sind);
- Überprüfung, ob die beförderte Ladung in dem Internationalen Zeugnis über die Eignung oder dem Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien bzw. verflüssigter Gase als Massengut aufgeführt ist;

- an Deck fest eingebautes Feuerlöschsystem, wobei es sich je nach der beförderten Ladung um ein Schaum-, ein Trocken- oder ein anderes Feuerlöschsystem handeln kann.

3. MASSENGUTFRACHTER

Zusätzlich zu den Punkten nach Nummer 1 kann die erweiterte Überprüfung bei Massengutfrachtern folgende Punkte umfassen:

- etwaige Korrosion der Rahmen der Decksmaschinen,
- etwaige Verformung und/oder Korrosion der Lukendeckel,
- etwaige Risse oder örtliche Korrosion in den Querschotten,
- Zugang zu den Laderäumen,
- Beurteilung der baulichen Sicherheit auf Grundlage der Berichte über die Strukturbesichtigungen, der Berichte zur Beurteilung des Schiffszustands, der Berichte über Dickenmessungen und der Beschreibung gemäß der IMO-EntschlieÙung A.744(18).

4. ÖLTANKSCHIFFE

Zusätzlich zu den Punkten nach Nummer 1 kann die erweiterte Überprüfung bei Öltankschiffen folgende Punkte umfassen:

- An Deck fest eingebautes Schaum-Feuerlöschsystem,
- Feuerlöscheinrichtungen im allgemeinen,
- Überprüfung der Feuerlöscher im Maschinenraum, Pumpenraum und in den Unterkünfteräumen,
- Prüfung des Drucks und des Sauerstoffgehalts des Inertgases,
- Prüfung des Aussehens und eventueller Korrosion bei zumindest einem der Ballasttanks,
- Beurteilung der baulichen Sicherheit auf Grundlage der Berichte über die Strukturbesichtigungen, der Berichte zur Beurteilung des Schiffszustands, der Berichte über Dickenmessungen und der Beschreibung gemäß der IMO-EntschlieÙung A.744(18).

5. DURCH DIE RICHTLINIE 1999/35/EG NICHT ERFASSTE FAHRGASTSCHIFFE

Zusätzlich zu den Punkten nach Titel C Nummer 1 kann die erweiterte Überprüfung bei Fahrgastschiffen folgende Punkte umfassen:

- Prüfung des Feuermelde- und -anzeigesystems,
- Prüfung der einwandfreien Funktionsweise der Feuertüren,
- Prüfung der Rundspruchanlage,
- Feuerschutzübung, bei der mindestens einmal die gesamte Brandschutzausrüstung vorgeführt werden muß und an der ein Teil des Verpflegungs- und Bedienungspersonals teilzunehmen hat,

- praktische Vorführung, daß Besatzungsmitglieder in Schlüsselstellungen mit dem Lecksicherheitsplan vertraut sind.

Die Überprüfung kann mit Zustimmung des Kapitäns oder des Betreibers auf dem Weg in den bzw. aus dem Hafen in dem Mitgliedstaat fortgesetzt werden, falls dies als zweckdienlich erachtet wird. Die Besichter dürfen weder den Betrieb des Schiffes behindern noch Situationen herbeiführen, die nach Auffassung des Kapitäns die Sicherheit der Fahrgäste, der Besatzung und des Schiffes gefährden könnten.

D. BINDENDE LEITLINIEN FÜR DIE VERWEIGERUNG DES ZUGANGS ZU GEMEINSCHAFTSHÄFEN (gemäß Artikel 7 a Absatz 2)

1. Wenn die in Artikel 7 a beschriebenen Voraussetzungen gegeben sind, informiert die zuständige Behörde des Hafens, in dem das Schiff zum dritten Mal festgehalten wurde, schriftlich den Kapitän und den Eigner oder den Betreiber des Schiffes über die gegen das Schiff verhängte Maßnahme der Zugangsverweigerung.

Sie informiert gleichfalls die Verwaltung des Flaggenstaates, die betroffene Klassifikationsgesellschaft, die anderen Mitgliedstaaten, die Europäische Kommission, das Centre Administratif des Affaires Maritimes und das Sekretariat der Pariser Vereinbarung.

Die Maßnahme der Zugangsverweigerung wird gültig, sobald das Schiff die Genehmigung erhalten hat, nach Behebung der Mängel, die zum Festhalten führten, den Hafen zu verlassen.

2. Die Maßnahme der Zugangsverweigerung kann aufgehoben werden, wenn der Eigner oder der Betreiber in der Lage ist, der zuständigen Behörde des Bestimmungshafens nachzuweisen, daß das Schiff betrieben werden kann, ohne eine Gefahr für die Sicherheit der Fahrgäste und der Besatzung bzw. ein Risiko für andere Schiffe oder eine untragbare Bedrohung der Meeresumwelt darzustellen.
3. Zu diesem Zweck stellt der Eigner oder der Betreiber den förmlichen Antrag auf Aufhebung der Zugangsverweigerungsmaßnahme an den Mitgliedstaat, in dem sich der nächste Bestimmungshafen in der Gemeinschaft befindet. Diesem Antrag ist eine Bescheinigung der Verwaltung des Flaggenstaats oder der in seinem Namen tätigen Klassifikationsgesellschaft beizufügen, daß das Schiff allen einschlägigen Bestimmungen der internationalen Übereinkommen genügt und die in Absatz 2 genannten Voraussetzungen erfüllt. Dem Antrag auf Aufhebung der Zugangsverweigerung ist gegebenenfalls auch eine Bescheinigung der Klassifikationsgesellschaft, die das Schiff klassifiziert hat, beizufügen, aus der hervorgeht, daß das Schiff den von dieser Gesellschaft angegebenen Klassifikationsnormen entspricht.
4. Wenn ein Antrag auf Aufhebung der Zugangsverweigerung gemäß Absatz 3 gestellt wird, genehmigt der Mitgliedstaat, in dem der Bestimmungshafen liegt, aufgrund der vom Eigner oder Betreiber des Schiffes gegebenen Auskünfte, daß das Schiff den angegebenen Bestimmungshafen anläuft, dies aber ausschließlich zum Zwecke des Nachweises, daß das Schiff die Voraussetzungen nach Absatz 2 erfüllt.

Das Schiff wird, sobald es den Bestimmungshafen erreicht hat, auf Kosten des Besitzers oder Betreibers einer erweiterten Überprüfung unterzogen. Diese muß mindestens die einschlägigen in Anhang V unter Buchstabe C genannten sowie diejenigen Bestandteile umfassen, die beim letzten Festhalten in einem Mitgliedstaat kontrolliert wurden.

Die im vorstehenden Unterabsatz genannte erweiterte Überprüfung wird von den Besichtigern des Mitgliedstaates, in dem der Bestimmungshafen liegt, ausgeführt, die dabei von Besichtigern einer anerkannten Organisation im Sinne der Richtlinie 94/57/EG unterstützt werden, die keinerlei geschäftliches Interesse an dem besichtigten Schiff hat.

5. Sofern die Ergebnisse der erweiterten Untersuchung den Ansprüchen des Mitgliedstaats gemäß Absatz 2 entsprechen, wird die Maßnahme der Zugangsverweigerung aufgehoben. Davon wird der Eigner oder der Betreiber des Schiffes schriftlich in Kenntnis gesetzt.

Die zuständige Behörde unterrichtet auch die Verwaltung des Flaggenstaates, die betroffene Klassifikationsgesellschaft, die anderen Mitgliedstaaten, die Europäische Kommission, das Centre Administratif des Affaires Maritimes und das Sekretariat der Pariser Vereinbarung von ihrer Entscheidung.

6. Informationen über Schiffe, denen der Zugang zu den Gemeinschaftshäfen verweigert wurde, werden im System Sirenac verfügbar gemacht und gemäß den Bestimmungen von Artikel 15 und Anhang VIII veröffentlicht."

ANHANG III

Anhang VIII erhält folgende Fassung:

"ANHANG VIII

Veröffentlichung von Informationen über Festhaltemaßnahmen und Überprüfungen in den Häfen der Mitgliedstaaten

(entsprechend Artikel 15)

I. - Die gemäß Artikel 15 Absatz 1 veröffentlichten Informationen umfassen im einzelnen:

- Name des Schiffes,
- IMO-Kennnummer,
- Schiffstyp,
- Bruttoreaumgehalt,
- Baujahr,
- Name und Adresse des Reeders oder des Betreibers des Schiffes,
- für Schiffe, die flüssige oder feste Ladung als Massengut befördern, Namen und Adresse des Charterers und Art der Charter (Reisecharter oder Zeitcharter),
- den Flaggenstaat,
- die Klassifikationsgesellschaft oder fallweise -gesellschaften, die die Klassifikationsbescheinigungen für dieses Schiff ausgestellt hat (haben),
- die Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften und/oder jede andere Partei, die für dieses Schiff Bescheinigungen im Namen des Flaggenstaates gemäß den einschlägigen Übereinkommen ausgestellt hat (haben), mit Nennung der ausgestellten Bescheinigungen,
- den Hafen und das Datum der letzten erweiterten Überprüfung und gegebenenfalls die Angabe, daß eine Festhaltemaßnahme verhängt wurde,
- den Hafen und das Datum der letzten Sonderbesichtigung und Angabe der Organisation, die die Besichtigung ausgeführt hat,
- die Anzahl der Festhaltemaßnahmen in den letzten 24 Monaten,
- Land und Hafen der Festhaltemaßnahme,
- das Datum der Aufhebung der Festhaltemaßnahme,
- die Dauer der Festhaltemaßnahme in Tagen,
- die Anzahl der festgestellten Mängel und die Gründe für die Festhaltemaßnahme in klarer und deutlicher Ausdrucksweise,
- die Beschreibung der Weiterverfolgung der Festhaltemaßnahme durch die zuständige Behörde und gegebenenfalls die Klassifikationsgesellschaft,
- die Auskunft, ob dem Schiff der Zugang zu einem Gemeinschaftshafen verweigert wurde, mit Angabe der Gründe in klarer und deutlicher Ausdrucksweise,

- gegebenenfalls die Angabe, daß die Klassifikationsgesellschaft oder jede andere private Organisation, die die Besichtigung ausgeführt hat, für die Mängel, die einzeln oder kombiniert eine Festhaltemaßnahme bewirkt haben, haftbar gemacht wurde,
- die Beschreibung der Maßnahmen in dem Fall, daß einem Schiff die Fortsetzung seiner Reise bis zur nächstgelegenen geeigneten Instandsetzungswerft gestattet oder der Zugang zu einem Gemeinschaftshafen verweigert wurde.

II – Die gemäß Artikel 15 Absatz 2 veröffentlichten Informationen zu den überprüften Schiffen umfassen folgende Einzelangaben:

- Name des Schiffes,
- IMO-Kennnummer,
- Schiffstyp,
- Bruttoreaumgehalt,
- Baujahr,
- Namen und Adresse des Reeders oder Betreibers des Schiffes,
- für Schiffe, die flüssige oder feste Ladung als Massengut befördern, Namen und Adresse des Charterers und Art der Charter (Reisecharter oder Zeitcharter),
- den Flaggenstaat,
- die Klassifikationsgesellschaft oder fallweise -gesellschaften, die die Klassifikationsbescheinigungen für dieses Schiff ausgestellt hat (haben),
- die Klassifikationsgesellschaft oder fallweise -gesellschaften und/oder jede andere Partei, die für dieses Schiff Bescheinigungen im Namen des Flaggenstaates gemäß den einschlägigen Übereinkommen ausgestellt hat (haben), mit Nennung der ausgestellten Bescheinigungen,
- Land, Hafen und Datum der Überprüfung,
- die Anzahl der Mängel, nach Kategorie."

ANHANG IV

Folgende Anhänge IX und X werden angefügt.

"ANHANG IX

In Anwendung von Artikel 8 erstellter Überprüfungsbericht

Der Überprüfungsbericht umfaßt mindestens folgende Einzelangaben.

I- Allgemeine Angaben

1. Zuständige Stelle, die den Überprüfungsbericht erstellt hat
2. Datum und Ort der Überprüfung
3. Name des überprüften Schiffs
4. Flagge
5. Schiffstyp
6. IMO-Kennnummer
7. Rufzeichen
8. Bruttoreaumgehalt
9. Tragfähigkeit (gegebenenfalls)
10. Baujahr
11. die Klassifikationsgesellschaft oder fallweise -gesellschaften, die die Klassifikationsbescheinigungen für dieses Schiff ausgestellt hat (haben),
12. die Klassifikationsgesellschaft oder fallweise -gesellschaften und/oder jede andere Partei, die für dieses Schiff Bescheinigungen im Namen des Flaggenstaates gemäß den einschlägigen Übereinkommen ausgestellt hat (haben), mit Nennung der ausgestellten Bescheinigungen,
13. Namen und Adresse des Eigners oder Betreibers des Schiffes
14. für Schiffe, die flüssige oder feste Ladung als Massengut befördern, Namen und Adresse des Charterers und Art der Charter (Reisecharter oder Zeitcharter),
15. Abschlußdatum des Überprüfungsberichts

II - Angaben zur Überprüfung

1. In Anwendung der einschlägigen internationalen Übereinkommen ausgestellte Bescheinigungen, ausstellende Behörde oder Organisation und Angabe des Ausstellungs- und Ablaufdatums
2. Partien oder Bestandteile des Schiffs, die einer Überprüfung unterzogen wurden (im Falle einer gründlicheren oder erweiterten Überprüfung)
3. Angabe der Art der Überprüfung (Überprüfung, gründlichere Überprüfung, erweiterte Überprüfung)
4. Art der Mängel

5. Getroffene Maßnahmen

III - Zusätzliche Informationen für den Fall einer Festhaltemaßnahme

1. Datum des Festhaltebeschlusses
2. Datum der Aufhebung der Festhaltemaßnahme
3. Art der Mängel, mit denen der Festhaltebeschluß begründet wurde
4. Auskünfte über die letzte jährliche bzw. Zwischenbesichtigung
5. gegebenenfalls die Angabe, daß die Klassifikationsgesellschaft oder jede andere private Organisation, die die Besichtigung ausgeführt hat, für die Mängel, die einzeln oder kombiniert eine Festhaltemaßnahme bewirkt haben, haftbar gemacht wurde
6. Getroffene Maßnahmen

ANHANG X

Angaben zur Überwachung der Umsetzung

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission in Anwendung von Artikel 17 folgende Angaben unter Verwendung der nachstehend aufgeführten Tabellen.

1. Alljährlich zu machende Angaben

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alljährlich bis spätestens zum 1. April folgende Angaben zum Vorjahr.

1.1. Anzahl der für sie tätigen Besichtiger im Rahmen der Kontrolle der Schiffe durch den Hafenstaat.

Die Angaben müssen der Kommission entsprechend dem folgenden Modell übermittelt werden.

Hafen/Zone	Anzahl der vollzeitbeschäftigten Besichtiger	Anzahl der teilzeitbeschäftigten Besichtiger ⁴²	Umrechnung in Vollzeitbeschäftigung
<i>Hafen X.....</i>			
<i>Hafen Y</i>			
Insgesamt			

Diese Angaben werden auf einzelstaatlicher Ebene und für jeden einzelnen Hafen des betreffenden Mitgliedstaats gemacht. Für die Verwendung in diesem Anhang ist unter Hafen ein einzelner Hafen bzw. die von einem Besichtiger oder einem Besichtigerteam betreute geographische Zone zu verstehen, die gegebenenfalls mehrere einzelne Häfen umfaßt. Ein und derselbe Besichtiger kann auch in mehr als einem Hafen oder geographischen Gebiet tätig sein.

⁴² Bei Behörden, deren Besichtiger Hafenstaatüberprüfungen nur auf Teilzeitbasis vornehmen, ist die Zahl in vollzeitbeschäftigte Besichtiger umzurechnen;

RECHTSSETZUNGSVORSCHLAG II

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 94/57/EG des Rates über gemeinsame Vorschriften und
Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die
einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden**

BEGRÜNDUNG

Die vorgeschlagenen Änderungen der Richtlinie 94/57/EG lassen sich in zwei Kategorien einteilen: zum einen detaillierte Vorschriften für die gemeinschaftsweite Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften, die auch Kontrollen und Strafen umfassen, und zum anderen verschärfte Anforderungen an die anerkannten Organisationen.

1. DETAILLIERTE VORSCHRIFTEN FÜR DIE GEMEINSCHAFTSWEITE ANERKENNUNG VON KLASSIFIKATIONSGESELLSCHAFTEN

Durch die vorgeschlagenen Änderungen der Richtlinie 94/57/EG des Rates wird das derzeitige System der gemeinschaftsweiten Anerkennung der Klassifikationsgesellschaften, die ermächtigt werden, im Auftrag der Mitgliedstaaten zu handeln, gründlich umgestaltet.

1.1 Die Anerkennung

Der Vorschlag sieht vor, daß zunächst die Kommission die Organisation überprüft, bevor diese im Wege des Ausschußverfahrens anerkannt wird. Eine unerläßliche Voraussetzung für die Anerkennung soll sein, daß die Leistungsfähigkeit der Organisation in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung als gut beurteilt wird. Dieses Verfahren gilt sowohl für die "großen" als auch für die "kleinen" (die quantitativen Anforderungen des Anhangs der Richtlinie nicht erfüllenden) Organisationen.

Das neue Verfahren wird gewährleisten, daß Organisationen, die die Anerkennung beantragen, auf der Grundlage eines zentralisierten und harmonisierten Ansatzes in bezug darauf beurteilt werden, inwieweit sie die Anforderungen der Richtlinie erfüllen, und ob sie eine gute Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung nachweisen können – und zwar für alle von ihnen klassifizierten Schiffe unabhängig von der Flagge, die sie führen. Dies gilt auch für die künftigen Anträge auf Anerkennung, die insbesondere im Zuge der Erweiterung der Europäischen Union zu erwarten sind.

1.2 Die Aussetzung der Anerkennung

In ähnlicher Weise wie die Mitgliedstaaten befugt sind, die Anerkennung einer in ihrem Auftrag tätigen Organisation auszusetzen, kann dies künftig auch die Gemeinschaft tun. Dazu wird die Einführung eines neuen Systems vorgeschlagen, in dem die Kommission im Wege des Ausschußverfahrens die Anerkennung einer Organisation für einen begrenzten Zeitraum aussetzen kann. Dieses System findet Anwendung, wenn eine Organisation, deren Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung nachgelassen hat, nicht die von der Kommission geforderten angemessenen Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel ergreift.

1.3 Der Entzug der Anerkennung

Das vorgeschlagene System sieht vor, daß die Kommission im Wege des Ausschußverfahrens die Anerkennung entziehen kann, wenn die Bestimmungen der Richtlinie nicht erfüllt werden oder wenn die Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung unzureichend ist.

1.4 Ein positiver Nebeneffekt der vorgeschlagenen Änderungen: das Verfahren für die Kontrolle der anerkannten Organisationen wird vereinfacht und verbessert

Im Rahmen des Systems der Überprüfungen, denen die anerkannten Organisationen gemäß der Richtlinie 94/57/EG des Rates zu unterziehen sind, sind alle Mitgliedstaaten verpflichtet, alle von ihnen ermächtigten Organisationen zu beurteilen. Dies dient der Prüfung, ob (i) diese Organisationen die ihnen übertragenen Aufgaben wirksam wahrnehmen und ob (ii) die Organisationen den Kriterien des Anhangs der Richtlinie genügen. Während die Verantwortung für die erstgenannte Beurteilung auch weiterhin bei den Mitgliedstaaten liegen muß, kann die zweite effizienter gestaltet werden, wenn ihr ein harmonisierter und zentralisierter Ansatz zugrundeliegt. Daher wird vorgeschlagen, daß die Überprüfung der anerkannten Organisationen im Hinblick darauf, ob sie die Anforderungen der Richtlinie erfüllen, von der Kommission gemeinsam mit dem Mitgliedstaat, der die Anerkennung beantragt hat, vorgenommen wird. Dieses neue Überprüfungssystem befreit die Mitgliedstaaten von der Verpflichtung, alle in ihrem Auftrag tätigen Organisationen zu überprüfen und die entsprechenden Berichte zu erstellen und zu verteilen.

Die Mitgliedstaaten können die anerkannte Organisation jedoch auch weiterhin streng überwachen. Die vorgeschlagenen Änderungen sehen vor, daß der durch die Richtlinie eingesetzte Ausschuß umfassend in die Entscheidungen über die Anerkennung einer Organisation und gegebenenfalls über die Strafen für Organisationen, die die Vorschriften nicht erfüllen, einbezogen wird.

Die ständige Kontrolle der anerkannten Organisationen durch Beurteilung ihrer Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung und durch Überprüfungen mit zentralem und harmonisiertem Ansatz gewährleistet eine bessere Kontrolle der anerkannten Klassifikationsgesellschaften. Da die Leistungsfähigkeit dieser Organisationen in bezug auf die gesamte von ihnen klassifizierte Flotte bewertet wird, unabhängig von der Flagge, die ihre Schiffe führen, können unannehmable Fälle, in denen die Leistungsfähigkeit einer anerkannten Organisation je nach Flaggenstaat, für den sie arbeitet, unterschiedlich ist, festgestellt und wenn nötig bestraft werden.

Der Vorschlag sieht weiter vor, daß Bestimmungen, die unnötigerweise Parallelen zu Bestimmungen der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle in bezug auf die Meldepflicht der Mitgliedstaaten enthalten, durch die vorliegende Richtlinie aufgehoben werden. Allerdings wird es für wichtig gehalten, daß die Mitgliedstaaten auch weiterhin verpflichtet sind, alle Fälle von Fahrlässigkeit seitens der anerkannten Organisationen zu melden, die sie bei ihren Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle entdecken.

1.5 Die Haftung der Klassifikationsgesellschaften

Die Verzögerungen bei der Durchführung der Richtlinie ergaben sich in erster Linie aus der Begründung des Auftragsverhältnisses zwischen den Mitgliedstaaten und den Organisationen, die in ihrem Auftrag tätig werden dürfen, genauer gesagt aus der Beschränkung der finanziellen Haftung der Klassifikationsgesellschaften bei geringer Fahrlässigkeit. Jetzt muß durch Festlegung gemeinsamer, von allen Mitgliedstaaten anzuwendender Bestimmungen eine Harmonisierung auf Gemeinschaftsebene herbeigeführt werden. Der vorgeschlagene Text entspricht dem, was mit der

Mehrzahl der Mitgliedstaaten bereits vereinbart wurde, und ist auch für die anerkannten Organisationen akzeptabel. Er legt folgende Grundsätze für die Beschränkung der finanziellen Haftung der Klassifikationsgesellschaften fest:

- Vorsatz, vorsätzliche Unterlassung oder grobe Fahrlässigkeit : unbeschränkte Haftung;
- Verletzung oder Tod von Menschen verursacht durch Fahrlässigkeit oder Leichtfertigkeit oder Unterlassung der anerkannten Organisation: 5 Mio. ECU;
- Verlust oder Beschädigung von Sachen verursacht durch Fahrlässigkeit oder Leichtfertigkeit oder Unterlassung der anerkannten Organisation: 2,5 Mio. ECU.

2. VERSCHÄRFTE ANFORDERUNGEN AN DIE ANERKANNTEN ORGANISATIONEN

Die dem Internationalen Verband der Klassifikationsgesellschaften (IACS) angehörenden Klassifikationsgesellschaften haben die sogenannte "Vereinbarung über den Wechsel der Klassifikationsgesellschaft" (TOC) verabschiedet und durchgeführt, durch die die unannehmbare Praxis verhindert werden soll, daß Schiffe die Klasse wechseln, um erforderliche Reparaturen zu umgehen ("class hopping"). Die wichtigsten Bestimmungen dieser Übereinkunft müssen auf Gemeinschaftsebene und damit für alle aufgrund der Richtlinie anerkannten Organisationen unabhängig davon, ob sie IACS-Mitglieder sind oder nicht, verbindlich vorgeschrieben werden. Die einschlägigen Bestimmungen des TOC-Übereinkommens, die in die Richtlinie aufgenommen werden müssen, legen fest, daß die aufnehmende Organisation einem Schiff, das die Klasse wechselt, erst dann Zeugnisse ausstellen kann, wenn alle Besichtigungen, Empfehlungen, Klassifikationsbedingungen, Betriebsbedingungen oder Einschränkungen des Betriebs, die dem Schiff von der abgebenden Organisation auferlegt wurden und die noch ausstehen beziehungsweise die noch nicht berücksichtigt wurden, ordnungsgemäß erledigt wurden. Um sicherzustellen, daß die aufnehmende Organisation umfassend über den Zustand des Schiffes informiert ist, übergibt die abgebende Organisation beim Klassenwechsel der aufnehmenden Organisation die vollständigen Unterlagen des Schiffes.

Zur Verbesserung der Transparenz müssen die anerkannten Organisationen darüber hinaus mehr Informationen über ihre klassifizierte Flotte, über Klassenwechsel, Aussetzung oder Entzug der Klasse weitergeben. Sie werden verpflichtet, den Behörden der Hafenstaatkontrolle alle einem Schiff auferlegten, noch ausstehenden beziehungsweise noch nicht berücksichtigten Besichtigungen, Empfehlungen, Klassifikationsbedingungen, Betriebsbedingungen oder Einschränkungen des Betriebs zu melden, um das Netz um Substandard-Schiffe enger zu ziehen.

Um den Bedenken Rechnung tragen, daß die Klassifikationsgesellschaften zum Teil keine ausreichende Kontrolle über ihre örtlichen Vertretungen ausüben, schreiben die vorgeschlagenen Änderungen vor, daß klare und unmittelbare Verantwortlichkeiten und Kontrollbefugnisse zwischen der Zentrale und den örtlichen Vertretungen der anerkannten Organisation zugewiesen und im Rahmen der regelmäßigen Überwachung der Organisationen Besuche bei den örtlichen Niederlassungen vorgesehen werden.

Dem Vorschlag zufolge sollen die anerkannten Organisationen eigene Zielvorgaben und Methoden zur Bewertung ihrer Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung festlegen. Ferner müssen sie ein internes System zur Bewertung der Qualität ihrer Dienste einführen, und zwar sowohl in bezug auf die hoheitlichen Aufgaben, die sie im Auftrag der Flaggenstaaten wahrnehmen, als auch in bezug auf ihre Tätigkeit im privaten Sektor (Klassenzeugnisse).

Und schließlich sieht der Vorschlag vor, daß die anerkannten Organisationen bei ihren hoheitlichen Tätigkeiten nicht länger Besichtiger einsetzen dürfen, die diese Aufgabe nicht hauptamtlich erfüllen. Die hauptamtlichen Besichtiger dürfen nur auf solchen Schiffen tätig werden, über deren Typ sie umfassende Kenntnisse haben.

Durch die neuen Anforderungen sollen strengere Maßstäbe für die Arbeitsweise der Klassifikationsgesellschaften durchgesetzt werden, um die Qualität ihrer Leistung und damit die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Verschmutzung ganz allgemein zu verbessern. Die Kommission und die Mitgliedstaaten überwachen die ordnungsgemäße Durchführung dieser verschärften Bestimmungen im Rahmen der aufgrund der Richtlinie durchgeführten Überprüfungen der anerkannten Organisationen.

Abschließend sollte darauf hingewiesen werden, daß die Kommission durch die Änderung der Richtlinie 94/57/EG – und zwar insbesondere durch die Bestimmungen, nach denen die Mitgliedstaaten zur Anwendung der internationalen Übereinkommen verpflichtet sind, denen sie beigetreten sind – den von den Mitgliedstaaten im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr anzuwendenden 'Acquis Communautaire' konkreter definiert hat. Dieser Anforderung kommt besondere Bedeutung zu, denn die bevorstehende Erweiterung der Gemeinschaft umfaßt Malta und Zypern, die über die viert- beziehungsweise die sechstgrößte Flotte der Welt verfügen.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 94/57/EG des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION,

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission⁴³,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁴⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁴⁵,

nach dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags⁴⁶,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Meeresverschmutzung können durch die ordnungsgemäße, zwingend vorgeschriebene Anwendung der international geltenden Übereinkommen durch die Flaggenstaaten verbessert werden.
- (2) Durch die Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden⁴⁷, geändert durch die Richtlinie 97/58/EG der Kommission⁴⁸, wurde ein System der gemeinschaftsweiten Anerkennung technischer Organisationen eingeführt, die in Einklang mit den internationalen Übereinkommen in unterschiedlichem Umfang ermächtigt werden können, Schiffe zu überprüfen und im Auftrag der Mitgliedstaaten die einschlägigen Sicherheitszeugnisse auszustellen.

⁴³ ABl. C [...], [...], S. [...].

⁴⁴ ABl. C [...], [...], S. [...].

⁴⁵ ABl. C [...], [...], S. [...].

⁴⁶ ABl. C [...], [...], S. [...].

⁴⁷ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20.

⁴⁸ ABl. L 274 vom 7.10.1997, S. 8.

- (3) Bei der Anwendung dieser Richtlinie zeigte sich, daß einige Angleichungen bei der gemeinschaftsweiten Anerkennung technischer Organisationen sehr zur Stärkung eines solchen Systems hätten beitragen und gleichzeitig die Kontroll- und Meldepflichten der Mitgliedstaaten vereinfachen können.
- (4) Seit Verabschiedung der Richtlinie 94/57/EG wurden die einschlägigen Rechtsvorschriften in der Gemeinschaft und auf internationaler Ebene geändert, so daß weitere Angleichungen der Richtlinie 94/57/EG erforderlich werden.
- (5) Insbesondere ist es für die Zwecke der Richtlinie 94/57/EG angemessen, die nach der Verabschiedung der Richtlinie in Kraft getretenen Änderungen der internationalen Übereinkommen, die dazugehörigen Protokolle und die einschlägigen, rechtlich bindenden Kodizes, auf die in Artikel 2 Buchstabe d der Richtlinie 94/57/EG verwiesen wird, sowie die einschlägigen Entschlüsse der Internationalen Seeschiffsorganisation (IMO) anzuwenden.
- (6) Im Hinblick auf eine wirksamere Durchführung der in den internationalen Übereinkommen festgeschriebenen Verpflichtungen der Flaggenstaaten verabschiedete die IMO-Versammlung auf ihrer zwanzigsten Sitzung die Entschluß A.847 (20) über Leitlinien zur Unterstützung der Flaggenstaaten bei der Anwendung der IMO-Instrumente.
- (7) Mit ihrer Entschluß A.741 (18) vom 4. November 1993 verabschiedete die IMO-Versammlung den Internationalen Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code), der durch das neue Kapitel IX des SOLAS-Übereinkommens (Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See) bindend vorgeschrieben wurde.
- (8) Um die einheitliche Durchführung dieses Codes zu gewährleisten, verabschiedete die IMO am 23. November 1995 mit ihrer Entschluß A.788 (19) die entsprechenden Richtlinien für seine Umsetzung durch die Verwaltungen.
- (9) Zur Harmonisierung der hoheitlichen Besichtigungen und Überprüfungen, die aufgrund der internationalen Übereinkommen von den Verwaltungen der Flaggenstaaten durchzuführen sind, verabschiedete die IMO die Entschluß A.746 (18) vom 4. November 1993 über Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung.
- (10) Gute Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung – die für alle von einer Organisation klassifizierten Schiffe unabhängig von der Flagge, die sie führen, gemessen wird – wird zur wesentlichen Voraussetzung für die erstmalige Anerkennung und für die Aufrechterhaltung dieser Anerkennung.
- (11) Im Hinblick auf die die erstmalige Anerkennung technischer Organisationen, die beantragt haben, im Auftrag der Mitgliedstaaten tätig zu werden, kann die Europäische Kommission in einem harmonisierten und zentralisierten Ansatz sehr viel wirksamer beurteilen, inwieweit die Anforderungen der Richtlinie 94/57/EG erfüllt sind.
- (12) Auch für die regelmäßige Überwachung der anerkannten Organisationen, bei der beurteilt wird, inwieweit die Anforderungen der Richtlinie 94/57/EG erfüllt sind, ist ein harmonisierter und zentralisierter Ansatz wirksamer. Daher ist es angemessen, daß die Kommission gemeinsam mit dem Mitgliedstaat, der die Anerkennung vorschlägt, im Auftrag der gesamten Gemeinschaft mit dieser Aufgabe betraut wird.

- (13) Neben den Mitgliedstaaten, die die Anerkennung einer in ihrem Auftrag tätigen Organisation aussetzen können, sollte auch die Gemeinschaft eine ähnliche Befugnis erhalten, so daß die Kommission im Wege des Ausschußverfahrens die Anerkennung einer Organisation für einen begrenzten Zeitraum aussetzen kann, falls die Leistungsfähigkeit der Organisation in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung nachläßt und sie es versäumt, angemessene Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel zu ergreifen.
- (14) Die Entscheidung über den Entzug der Anerkennung einer Organisation, die die Bestimmungen der Richtlinie nicht erfüllt oder deren Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung nicht mehr zufriedenstellend sind, ist auf Gemeinschaftsebene und damit von der Kommission auf der Grundlage des Ausschußverfahrens zu treffen.
- (15) Da die Richtlinie 94/57/EG die Dienstleistungsfreiheit innerhalb der Union gewährleistet, sollte die Gemeinschaft mit den Drittländern, in denen einige der anerkannten Organisationen niedergelassen sind, über die Gleichbehandlung der in der Gemeinschaft niedergelassenen anerkannten Organisationen verhandeln.
- (16) Die Beschränkung der finanziellen Haftung der im Auftrag der Mitgliedstaaten tätigen Organisationen stellte ein wesentliches Hindernis für die ordnungsgemäße Durchführung der Richtlinie 94/57/EG dar; die Harmonisierung auf Gemeinschaftsebene wird zur Lösung dieses Problems beitragen.
- (17) Die Bestimmungen der Richtlinie 94/57/EG in bezug auf das Ausschußverfahren sind zu ändern und anzugleichen, um dem Beschluß 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁴⁹ Rechnung zu tragen.
- (18) Da Transparenz und Informationsaustausch zwischen den betroffenen Parteien von wesentlicher Bedeutung für die Verhinderung von Unfällen auf See sind, übermitteln die anerkannten Organisationen sämtliche einschlägigen Informationen hinsichtlich des Zustandes ihrer klassifizierten Schiffe an die Behörden der Hafenstaatkontrolle.
- (19) Um die Umklassifizierung von Schiffen mit dem Ziel, notwendige Reparaturen zu umgehen, zu unterbinden, tauschen die anerkannten Organisationen untereinander alle einschlägigen Informationen in bezug auf den Zustand von Schiffen aus, die die Klasse wechseln.
- (20) Zu den Qualitätskriterien, die die technischen Organisationen erfüllen müssen, um auf Gemeinschaftsebene anerkannt zu werden und diese Anerkennung aufrechtzuerhalten, gehören Bestimmungen, die sicherstellen, daß ausschließlich hauptamtliche Besichtiger die hoheitlichen Aufgaben wahrnehmen dürfen, für die die Organisation ermächtigt ist. Die Organisation muß alle Mitarbeiter und Niederlassungen, auch auf örtlicher Ebene, streng überwachen, und sie muß eigene Zielvorgaben und Indikatoren für ihre Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung festlegen. Ferner hat die Organisation ein Meßsystem für die Qualität ihrer Dienste einzuführen. Die Richtlinie 94/57/EG ist entsprechend zu ändern.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie des Rates 94/57/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

- a) in Buchstabe b wird "einschließlich im EUROS-Register eingetragener Schiffe, sobald dieses vom Rat gebilligt ist" gestrichen;
- b) in Buchstabe d wird "die zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie in Kraft sind" durch "die am 1. Juli 2000 in Kraft sind" ersetzt.

2. Artikel 3 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

Dem Absatz wird folgender Satz angefügt: "Die Mitgliedstaaten handeln im Einklang mit den Bestimmungen des Anhangs und der Anlage der IMO-Entschließung A.847 (20) über Leitlinien zur Unterstützung der Flaggenstaaten bei der Anwendung der IMO-Instrumente".

3. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

- "1. Die Mitgliedstaaten können der Kommission einen Antrag auf Anerkennung von Organisationen vorlegen, die die Kriterien des Anhangs und die Vorschriften des Artikels 14, Absätze 2, 4 und 5, erfüllen. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission vollständige Angaben darüber, daß diese Kriterien erfüllt werden, und legen entsprechende Nachweise vor. Die Kommission führt bei den Organisationen, deren Anerkennung beantragt wurde, eine Überprüfung durch, um festzustellen, ob die Organisationen die genannten Anforderungen erfüllen. Bei der Entscheidung über die Anerkennung ist den Aufzeichnungen über die Leistungsfähigkeit der Organisation in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung gemäß Artikel 9 Rechnung zu tragen. Die Anerkennung wird nach dem in Artikel 7 genannten Verfahren von der Kommission ausgesprochen.
2. Die Mitgliedstaaten können der Kommission einen Antrag auf eine auf drei Jahre beschränkte Anerkennung von Organisationen vorlegen, die sämtliche Kriterien des Anhangs mit Ausnahme der in den Nummern 2 und 3 des Abschnitts "Allgemeine Anforderungen" genannten Kriterien erfüllen. In diesem Fall findet ebenfalls das in Absatz 1 genannte Verfahren Anwendung, jedoch werden bei der Überprüfung durch die Kommission, inwieweit die Kriterien des Anhangs erfüllt sind, die in den Nummern 2 und 3 des Abschnitts "Allgemeine Anforderungen" genannten Kriterien ausgenommen. Die Anerkennung gilt nur in den Mitgliedstaaten, die eine solche Anerkennung beantragt haben.
3. Die anerkannten Organisationen unterliegen einer sorgfältigen Überwachung durch den Ausschuß nach Artikel 7, auch im Hinblick auf die Entscheidung über die Verlängerung der Anerkennung für Organisationen nach Absatz 2. Die Entscheidung über die Verlängerung der Anerkennung stützt sich nicht auf die Kriterien der Nummern 2 und 3 des Abschnitts "Allgemeine Anforderungen"

des Anhangs, sondern auf die Aufzeichnungen über die Leistungsfähigkeit der Organisation in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung gemäß Artikel 9. Die Entscheidung über die Verlängerung der beschränkten Anerkennung legt im einzelnen die Bedingungen für eine solche Verlängerung fest, insbesondere hinsichtlich der eingeschränkten Wirkung der Anerkennung gemäß Absatz 2.

4. Die Kommission erstellt ein Verzeichnis der gemäß den Absätzen 1, 2 und 3 anerkannten Organisationen und sorgt für dessen Aktualisierung. Das Verzeichnis wird im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht.
5. Die Anerkennung der Organisationen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie bereits aufgrund der Richtlinie 94/57/EG des Rates anerkannt sind, bleibt bestehen. Inwieweit sie die neuen Vorschriften dieser Richtlinie erfüllen, wird bei den ersten Überprüfungen gemäß Artikel 11 beurteilt."

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird der Verweis auf "Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe i" ersetzt durch "Artikel 3 Absatz 2" und werden die Worte "in der Gemeinschaft niedergelassenen" gestrichen.
- b) Absatz 2 wird gestrichen.
- c) Absatz 3 wird zu Absatz 2, der Satzteil "daß dieser auf der Grundlage der Gegenseitigkeit auch die in der Gemeinschaft niedergelassenen anerkannten Organisationen anerkennt" wird ersetzt durch "daß dieser die in der Gemeinschaft niedergelassenen anerkannten Organisationen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit behandelt", und am Ende des Absatzes wird folgender Satz angefügt: "Darüber hinaus kann die Europäische Gemeinschaft verlangen, daß der Drittstaat, in dem eine anerkannte Organisation niedergelassen ist, die in der Gemeinschaft niedergelassenen anerkannten Organisationen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit behandelt".

5. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"2. Das Auftragsverhältnis wird durch eine formalisierte schriftliche und nichtdiskriminierende Vereinbarung oder eine gleichwertige rechtliche Vereinbarung geregelt, in der die von den Organisationen wahrzunehmenden Aufgaben und Funktionen im einzelnen aufgeführt sind und die zumindest folgendes enthält:

- die Bestimmungen des Anhangs II der IMO-Entschließung A.739(18) über Leitlinien für die Ermächtigung der im Auftrag der Verwaltung tätigen Organisationen, wie im Anhang, in den Anlagen und in der Beilage zum IMO MSC/Rundschreiben 710 und zum MEPC/Rundschreiben 307 über eine Mustervereinbarung für die Ermächtigung anerkannter Organisationen, im Auftrag der Verwaltung tätig zu werden, im einzelnen festgelegt".

- die folgenden Bestimmungen über die Beschränkung der finanziellen Haftung:
- i) befindet ein Gericht rechtskräftig, daß die Verwaltung bei einem Ereignis für den Verlust oder die Beschädigung von Sachen oder für die Verletzung oder den Tod von Menschen haftet, und wird vor diesem Gericht nachgewiesen, daß dies durch Vorsatz, vorsätzliche Unterlassung oder grobe Fahrlässigkeit der anerkannten Organisation, ihrer Einrichtungen, Angestellten, Vertreter oder anderer Personen, die im Auftrag der anerkannten Organisation tätig sind, verursacht wurde, so kann die Verwaltung von der anerkannten Organisation Schadenersatz in dem Umfang verlangen, in dem die anerkannte Organisation nach Feststellung des Gerichts den Verlust oder die Beschädigung von Sachen oder die Verletzung oder den Tod von Menschen verursacht hat;
- ii) befindet ein Gericht rechtskräftig, daß die Verwaltung bei einem Ereignis für die Verletzung oder den Tod von Menschen haftet und wird vor diesem Gericht nachgewiesen, daß dies durch Fahrlässigkeit oder Leichtfertigkeit oder Unterlassung der anerkannten Organisation, ihrer Angestellten, Vertreter oder anderer Personen, die im Auftrag der anerkannten Organisation tätig sind, verursacht wurde, so kann die Verwaltung von der anerkannten Organisation Schadenersatz in dem Umfang verlangen, in dem die anerkannte Organisation nach Feststellung des Gerichts die Verletzung oder den Tod von Menschen verursacht hat, höchstens jedoch bis zu einem Betrag von 5 Millionen ECU;
- iii) befindet ein Gericht rechtskräftig, daß die Verwaltung bei einem Ereignis für den Verlust oder die Beschädigung von Sachen haftet und wird vor diesem Gericht nachgewiesen, daß dies durch Fahrlässigkeit oder Leichtfertigkeit oder Unterlassung der anerkannten Organisation, ihrer Angestellten, Vertreter oder anderer Personen, die im Auftrag der anerkannten Organisation tätig sind, verursacht wurde, so kann die Verwaltung von der anerkannten Organisation Schadenersatz in dem Umfang verlangen, in dem die anerkannte Organisation nach Feststellung des Gerichts den Verlust oder die Beschädigung von Sachen verursacht hat, höchstens jedoch bis zu einem Betrag von 2,5 Millionen ECU;
- iv) die Parteien haften nicht gegenseitig für den konkreten, indirekten oder in Folge auftretenden Verlust oder die konkrete, indirekte oder in Folge auftretende Beschädigung von Sachen, die aus im Rahmen der Vereinbarung erbrachten Diensten entstehen, unter anderem, aber nicht ausschließlich, Gewinnverlust, Produktionsausfall, Verlust des Vertrags, Nutzungsausfall, Betriebsunterbrechung oder jeglicher andere einer Partei entstehende konkrete, indirekte oder in Folge auftretende Verlust unabhängig von dem Ereignis, das in herbeigeführt hat;
- v) unbeschadet des Vorstehenden haben bei jedem aus der Dienstleistung oder der Nichterfüllung der anerkannten Organisation im Rahmen dieser Vereinbarung entstehenden Schaden die anerkannte Organisation, ihr Führungspersonal, ihre Angestellten, Vertreter oder andere Personen, die im Auftrag der anerkannten Organisation tätig sind, Anspruch auf die gleichen Rechtsbehelfe (unter anderem, aber nicht ausschließlich, jede Haftungsbefreiung oder -beschränkung) wie sie den Mitarbeitern der

Verwaltung zur Verfügung stehen würden, wenn sie diese Dienstleistung erbracht hätten;

- Bestimmungen über die regelmäßige Kontrolle der von den Organisationen für die Verwaltung wahrgenommenen Aufgaben seitens der Verwaltung oder einer von ihr benannten unparteiischen externen Stelle, gemäß Artikel 11 Absatz 1;
- die Möglichkeit stichprobenartiger und eingehender Schiffsüberprüfungen;
- Bestimmungen für die Weitergabe wesentlicher Angaben über die von einer Organisation klassifizierte Flotte sowie über Klassenwechsel, Aussetzung oder Entzug der Klasse ungeachtet der Flagge, die die Schiffe führen, gemäß Artikel 14 Absatz 3".

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

- "4. Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten genaue Angaben zu dem gemäß diesem Artikel begründeten Auftragsverhältnis. "

6. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

Die Kommission wird von einem Ausschuß unterstützt, der sich aus den Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

In den Fällen, in denen auf diesen Artikel verwiesen wird, findet das Regelungsverfahren gemäß Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG im Einklang mit Artikel 7 Absatz 3 und Artikel 8 des Beschlusses Anwendung.

Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist beträgt drei Monate.

Dieser Ausschuß wird von der Kommission mindestens einmal jährlich und jeweils bei Bedarf einberufen, wenn gemäß Artikel 10 ein Mitgliedstaat die Ermächtigung einer Organisation oder die Kommission die Anerkennung einer Organisation aussetzt. Der Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung."

7. Artikel 8 Absatz 1 erster Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

- "- spätere Änderungen der in Artikel 2 Buchstabe d und in Artikel 6 Absatz 2 genannten internationalen Übereinkommen sowie die einschlägigen Protokolle, Kodizes und Entschlüsse nach ihrem Inkrafttreten in diese Richtlinie zu übernehmen,"

8. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

- "1. Den Organisationen gemäß Artikel 4, die die Kriterien des Anhangs nicht mehr erfüllen oder deren Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung gemäß Absatz 2 unzureichend ist, wird die Anerkennung entzogen. Die Anerkennung wird von der Kommission nach dem

in Artikel 7 genannten Verfahren entzogen, nachdem die Organisation Gelegenheit zur Äußerung erhalten hat.

2. Bei der Ausarbeitung von Entwürfen für eine Entscheidung gemäß Absatz 1 berücksichtigt die Kommission das Ergebnis der Überprüfungen der anerkannten Organisationen gemäß Artikel 11 sowie die Aufzeichnungen über die Leistungsfähigkeit der Organisationen in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung, die für alle von dieser Organisation klassifizierten Schiffe unabhängig von der Flagge, die diese Schiffe führen, erstellt werden.

Die Angaben zur Leistungsfähigkeit der Organisationen in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung stützen sich auf die Statistiken des Pariser Übereinkommens über die Hafenstaatkontrolle und/oder ähnlicher Übereinkommen. Weitere Angaben können einer Analyse der Unfälle entnommen werden, in die Schiffe der anerkannten Organisationen verwickelt waren.

Ferner werden die Berichte der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 12 herangezogen, um die Leistungsfähigkeit der Organisationen in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung zu beurteilen.

Der Ausschuß nach Artikel 7 legt die Kriterien fest, anhand derer auf der Grundlage der in diesem Absatz genannten Angaben entschieden wird, wann die Leistungsfähigkeit einer im Auftrag eines Flaggenstaates tätigen Organisation als unannehmbare Bedrohung für die Sicherheit und die Umwelt angesehen werden kann. Die Kommission legt dem Ausschuß die Entwürfe für Entscheidungen gemäß Absatz 1 von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaats vor.

9. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

- a) Die beiden ersten Sätze werden zu Absatz 1 und erhalten folgende Fassung:

"1. Befindet ein Mitgliedstaat, daß eine anerkannte Organisation nicht länger ermächtigt sein darf, in seinem Auftrag die in Artikel 3 beschriebenen Aufgaben wahrzunehmen, so kann er diese Ermächtigung ungeachtet der im Anhang aufgeführten Kriterien durch folgendes Verfahren aussetzen:"

- b) Folgende Absätze werden angefügt:

"2. Gelangt die Kommission zu der Ansicht, daß sich die Leistungsfähigkeit einer anerkannten Organisation in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung verschlechtern, ohne daß jedoch der Entzug ihrer Anerkennung aufgrund der Kriterien gemäß Artikel 9 Absatz 2 gerechtfertigt ist, so kann sie dies der anerkannten Organisation mitteilen und sie auffordern, angemessene Maßnahmen zu ergreifen, um ihre Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung zu verbessern. Versäumt es die anerkannte Organisation, dem angemessen nachzukommen oder gelangt die Kommission zu der Ansicht, daß die von der anerkannten Organisation ergriffenen Maßnahmen zur Verbesserung ihrer Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung unzureichend

waren, kann die Kommission die Anerkennung der Organisation nach dem in Artikel 7 genannten Verfahren ein Jahr lang aussetzen, nachdem die betroffene Organisation Gelegenheit zur Äußerung erhalten hat. Während dieser Frist darf die anerkannte Organisation keine Zeugnisse für Schiffe ausstellen oder erneuern, die die Flagge der Mitgliedstaaten führen; Zeugnisse, die diese Organisation bereits ausgestellt oder erneuert hat, bleiben dagegen gültig.

3. Das Verfahren des Absatzes 2 findet ferner Anwendung, wenn der Kommission Nachweise dafür vorliegen, daß eine anerkannte Organisation die Vorschriften des Artikels 14 Absätze 3, 4 oder 5 nicht erfüllt hat.
4. Ein Jahr nach der Aussetzung der Anerkennung einer Organisation durch die Kommission beurteilt die Kommission, ob die in den Absätzen 2 und 3 genannten Mängel, aufgrund derer die Aussetzung erfolgte, behoben wurden. Bestehen diese Mängel weiter, wird die Anerkennung nach dem in Artikel 7 genannten Verfahren entzogen."

10. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird folgender Text gestrichen: "...und daß sie den im Anhang aufgeführten Kriterien genügen. Dies kann entweder durch eine unmittelbare Kontrolle der anerkannten Organisationen durch die zuständige Verwaltung geschehen oder, wenn die Organisation in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen ist, dadurch, daß er sich auf von der Verwaltung dieses anderen Mitgliedstaats vorgenommene entsprechende Kontrollen stützt."
- b) In Absatz 2 wird "Jeder Mitgliedstaat nimmt diese Aufgabe alle zwei Jahre wahr" ersetzt durch "Jeder Mitgliedstaat nimmt diese Aufgabe mindestens alle zwei Jahre wahr".
- c) Die Absätze 3 und 4 werden gestrichen.
- d) Ein neuer Absatz 3 mit folgendem Wortlaut wird eingefügt:

"3. Alle anerkannten Organisationen werden von der Kommission gemeinsam mit dem Mitgliedstaat, der die entsprechende Anerkennung beantragt hat, regelmäßig und mindestens alle drei Jahre darauf hin überprüft, ob sie die Kriterien des Anhangs erfüllen. Bei der Auswahl der zu überprüfenden Organisationen beachtet die Kommission insbesondere die Leistungsfähigkeit der Organisationen in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung, die Unfallberichte und die Berichte der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 12. Die Überprüfungen können Besuche bei den regionalen Niederlassungen der Organisation sowie stichprobenartige und eingehende Überprüfungen von Schiffen umfassen. Die Kommission übermittelt den Mitgliedstaaten einen Bericht mit den Ergebnissen der Überprüfung."

11. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

"In Wahrnehmung ihrer Überprüfungsrechte und -pflichten als Hafenstaaten melden die Mitgliedstaaten der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten, wenn sie gültige Zeugnisse entdecken, die von einer im Auftrag eines Flaggenstaates tätigen Organisation für ein Schiff ausgestellt wurden, das die einschlägigen Vorschriften der internationalen Übereinkommen nicht erfüllt, sowie alle bei einem Schiff, das ein gültiges Klassenzeugnis mit sich führt, festgestellten Mängel in Bereichen, für die dieses Zeugnis gilt. Für die Zwecke dieses Artikels sind nur solche Fälle zu melden, in denen ein Schiff eine ernsthafte Gefährdung von Sicherheit oder Umwelt darstellt oder in denen die Organisationen nachweislich grob fahrlässig gehandelt haben."

12. Artikel 13 wird gestrichen.

13. Die Artikel 14, 15, 16 und 17 werden entsprechend zu den Artikeln 13, 14, 15 und 16.

14. Artikel 14 Absätze 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

"3. Die anerkannten Organisationen machen der Verwaltung und der Kommission alle sachdienlichen Angaben über die von ihnen klassifizierte Flotte, über Klassenwechsel, Aussetzung und Entzug der Klasse ungeachtet der Flagge, die die Schiffe führen. Die Angaben über den Klassenwechsel, die Aussetzung und den Entzug der Klasse von Schiffen, unter anderem auch Angaben über noch ausstehende beziehungsweise noch nicht berücksichtigte Besichtigungen, Empfehlungen, Klassifikationsbedingungen, Betriebsbedingungen oder Einschränkungen des Betriebs, die bei ihr klassifizierten Schiffen auferlegt wurden - und zwar ungeachtet der Flagge, die die Schiffe führen - sind ferner dem Sirenac-Informationssystem für die Überprüfungen der Hafenstaatkontrolle zu übermitteln."

4. Die anerkannten Organisationen stellen, ungeachtet seiner Flagge, für ein Schiff, das aus Sicherheitsgründen ausklassifiziert oder in eine andere Klasse eingestuft wurde, ein Zeugnis erst nach Unterrichtung der zuständigen Behörde des Flaggenstaats aus, die entscheidet, ob eine vollständige Überprüfung erforderlich ist."

c) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

"5. Wechselt ein Schiff von einer anerkannten Organisation zu einer anderen, so unterrichtet die abgebende Organisation die aufnehmende Organisation von allen noch ausstehenden beziehungsweise noch nicht berücksichtigten Besichtigungen, Empfehlungen, Klassifikationsbedingungen, Betriebsbedingungen oder Einschränkungen des Betriebs, die dem Schiff auferlegt wurden. Beim Wechsel übergibt die abgebende Organisation der aufnehmenden Organisation die vollständigen Unterlagen des Schiffs. Die aufnehmende Organisation kann dem Schiff erst dann Zeugnisse ausstellen, wenn die ausstehenden Besichtigungen zufriedenstellend abgeschlossen und alle unberücksichtigten Empfehlungen oder Klassifikationsbedingungen, die dem Schiff auferlegt wurden, den Angaben der abgebenden Organisation entsprechend erledigt wurden. Vor Ausstellung der Zeugnisse teilt die

aufnehmende Organisation der abgebenden Organisation den Zeitpunkt der Ausstellung der Zeugnisse mit und bestätigt Datum, Ort und Maßnahmen, die zur Erledigung sämtlicher ausstehender beziehungsweise noch nicht berücksichtigter Besichtigungen, Empfehlungen und Klassifikationsbedingungen ergriffen wurden. Die anerkannten Organisationen arbeiten zusammen, um die Bestimmungen dieses Absatzes ordnungsgemäß anzuwenden."

15. Artikel 15 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

"3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten unverzüglich alle innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen."

16. Der Anhang der Richtlinie wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 des Teils 'A. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN' wird das Wort "sollte" durch das Wort "muß" ersetzt.
- b) In Absatz 3 des Teils 'A. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN', zweiter Satz, wird das Wort "wären" durch das Wort "sind" ersetzt.
- c) In Absatz 4 des Teils 'A. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN' wird das Wort "sollte" durch das Wort "muß" ersetzt.
- d) In Absatz 5 des Teils 'A. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN' wird das Wort "sollte" durch das Wort "muß" ersetzt. Dem Absatz werden folgende Worte angefügt: "oder in einer elektronischen Datenbank erfassen lassen, zu der die beteiligten Parteien Zugang haben".
- e) In Absatz 6 des Teils 'A. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN', erster und zweiter Satz, wird das Wort "sollte" durch das Wort "darf" ersetzt.
- f) In Absatz 7 des Teils 'A. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN' wird das Wort "sollte" durch das Wort "muß" ersetzt.
- g) In Absatz 4 des Teils 'B. BESONDERE ANFORDERUNGEN' wird nach "der Verwaltung" eingefügt: "und der Kommission".
- h) Dem Absatz 5 des Teils 'B. BESONDERE ANFORDERUNGEN' wird angefügt: "Die Politik der Organisation muß sich an Zielvorgaben und Indikatoren für die Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung ausrichten".
- i) Dem Absatz 6 Buchstabe b des Teils 'B. BESONDERE ANFORDERUNGEN' werden folgende Worte angefügt: "und ein internes System zur Bewertung der Qualität der Dienste hinsichtlich dieses Vorschriftenwerks eingeführt wurde".
- j) Dem Absatz 6 Buchstabe c des Teils 'B. BESONDERE ANFORDERUNGEN' werden folgende Worte angefügt: "und ein internes System zur Bewertung der Qualität der Dienste hinsichtlich der Einhaltung der internationalen Übereinkommen eingeführt wurde".

- k) Absatz 6 Buchstabe g des Teils 'B. BESONDERE ANFORDERUNGEN' erhält folgende Fassung:

"g) die hoheitlichen Tätigkeiten, zu deren Durchführung die Organisation ermächtigt ist, ausschließlich von ihren hauptamtlichen Besichtigern oder von hauptamtlichen Besichtigern anderer anerkannter Organisationen durchgeführt werden; in jedem Fall müssen die hauptamtlichen Besichter über umfassende Kenntnisse des speziellen Typs des Schiffs, auf dem sie hoheitliche Tätigkeiten wahrnehmen, und der entsprechenden einschlägigen Vorschriften verfügen;"

- l) [gilt nur für die englische Fassung] : Am Ende des Absatzes 6 Buchstabe i des Teils 'B. BESONDERE ANFORDERUNGEN' wird das Wort "and" gestrichen.

- m) Absatz 6 Buchstabe j des Teils 'B. BESONDERE ANFORDERUNGEN' erhält folgende Fassung:

"j) ein umfassendes System geplanter und belegter interner Prüfungen der qualitätsrelevanten Arbeiten in allen Niederlassungen der Organisation unterhalten wird".

- n) Dem Absatz 6 des Teils 'B. BESONDERE ANFORDERUNGEN' werden folgende beiden Absätze angefügt:

"k) die im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung vorgeschriebenen hoheitlichen Besichtigungen und Überprüfungen, zu denen die Organisation ermächtigt ist, im Einklang mit den Bestimmungen des Anhangs und der Anlage der IMO-EntschlieÙung A.746 (18) über Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung durchgeführt werden;

l) daß klare und unmittelbare Verantwortlichkeiten und Kontrollbefugnisse zwischen der Zentrale und den örtlichen Vertretungen der Gesellschaft zugewiesen sind."

- o) Absatz 7 Buchstabe b des Teils 'B. BESONDERE ANFORDERUNGEN' erhält folgende Fassung:

"(b) alle Überprüfungen und Besichtigungen durchzuführen, die gemäß den internationalen Übereinkommen für die Ausstellung von Zeugnissen vorgeschrieben sind, einschließlich der Mittel, die notwendig sind, um - durch Einsatz beruflich qualifizierten Personals und im Einklang mit dem Anhang der "IMO-EntschlieÙung A.788 (19) über Richtlinien für die Umsetzung des Internationalen Codes für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) durch die Verwaltungen" - die Verwendung und die Instandhaltung der landgestützten und an Bord befindlichen Sicherheitssysteme, die Gegenstand der Zeugniserteilung sein sollen, zu beurteilen."

- p) In Absatz 9 des Teils 'B. BESONDERE ANFORDERUNGEN' wird das Wort "sollte" durch das Wort "muß" ersetzt.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens zwölf Monate nach Erlaß dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Artikel 3

Die Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Für das Europäische Parlament
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident

RECHTSSETZUNGSVORSCHLAG III

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen
Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe**

BEGRÜNDUNG

ALLGEMEINE EINFÜHRUNG

1. *Sachlage und Problematik*

Öltankschiffsunfälle und ihre verheerenden Auswirkungen, wie sie neulich beim Auseinanderbrechen der ERIKA vor der französischen Küste aufgetreten sind, sind auch weiterhin Gegenstand erhöhter Besorgnis der Europäischen Kommission.

In einer Folgemaßnahme zu den Unfällen der Öltankschiffe "Aegean Sea" vor La Coruña im Dezember 1992 und "Braer" vor den Shetland-Inseln im Januar 1993 hat die Kommission die Mitteilung "Für eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr"⁵⁰ herausgegeben. In dieser Mitteilung wurde eine Bilanz der Sicherheitssituation im Seeverkehr und der Verhütung der Meeresumweltverschmutzung gezogen. Insbesondere wurde darin das Ersuchen der außerordentlichen Ratstagung "Umwelt" und "Verkehr" vom 25. Januar 1993 hervorgehoben, die Maßnahmen in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) zur Verringerung der Sicherheitslücke zwischen neuen und vorhandenen Schiffen zu unterstützen, indem vorhandene, früheren Normen entsprechende Schiffe nachgerüstet und/oder nach einer angemessenen Betriebsdauer außer Dienst gestellt werden. Bei diesem Ersuchen wurde die Notwendigkeit betont, Öltankschiffen besondere Aufmerksamkeit zu widmen, die die internationalen Normen über Tanks für getrennten Ballast und deren schutzbietende Anordnung gemäß dem Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 und dem dazugehörigen Protokoll von 1978 (MARPOL 73/78) nicht entsprechen.

Eine erste regionale Entscheidung zur Außerdienststellung von Einhüllen-Öltankschiffen wurde 1990 von den USA getroffen, wo der "Oil Pollution Act" (OPA 90) erlassen wurde, mit dem eine Doppelhülle sowohl für neue als auch vorhandene Tankschiffe vorgeschrieben wurde. Die Anwendung der Doppelhüllen-Anforderung nach OPA 90 auf vorhandene Tankschiffe hängt vom Alter, der Größe (Bruttoreaumzahl) und der Rumpfkongfiguration des Schiffs ab. Grundsätzlich werden zwei Kategorien unterschieden.

Der ersten Kategorie von Tankschiffen wird der Betrieb in US-Hoheitsgewässern gemäß OPA 90 ab dem 1. Januar 2010 untersagt, sofern sie die Doppelhüllen-Anforderung nicht erfüllen. Zu dieser Kategorie gehören alle vorhandenen Einhüllentankschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von mehr als 5000 Registertonnen (RT) ohne Doppelböden oder Doppelwände. Im Zeitraum 2005 bis 2010 dürfen solche Einhüllen-Öltankschiffe nicht mehr in US-Hoheitsgewässern betrieben werden, wenn sie mindestens 25 Jahre bzw. im Fall von Tankschiffen über 30.000 RT mindestens 23 Jahre alt sind, sofern sie die Doppelhüllenanforderung nicht erfüllen.

Der zweiten Kategorie von Tankschiffen wird der Betrieb in US-Hoheitsgewässern gemäß OPA 90 ab dem 1. Januar 2015 untersagt, sofern sie die Doppelhüllen-Anforderung nicht erfüllen. Zu dieser Kategorie gehören alle vorhandenen

Einhüllentankschiffe über 5000 RT mit Doppelböden oder Doppelwänden und alle vorhandenen Einhüllentankschiffe bis 5000 RT. In den zehn Jahren vor Fristablauf im Jahr 2015 werden Tankschiffe über 5000 RT vom Betrieb ausgeschlossen, wenn sie ein Alter von 30 Jahren bzw. im Fall von Tankschiffen über 30.000 RT ein Alter von 28 Jahren erreichen. Für Tankschiffe bis 5000 RT ist kein Alter für die Außerdienststellung festgelegt.

Angesichts der einseitigen Entscheidung der USA hatte die IMO Maßnahmen zu ergreifen, um auch auf internationaler Ebene die Sicherheitslücke zwischen neuen und vorhandenen Öltankschiffen zu verringern, was im Juli 1993 zum Inkrafttreten wichtiger Änderungen des MARPOL-Übereinkommens von 1973/1978 führte. Die Änderungen umfaßten auch strengere Maßnahmen bezüglich der Konstruktions- und Baunormen für neue und vorhandene Öltankschiffe. Die Konstruktions- und Baunormen bezweckten einen besseren Schutz vor Ölunfällen bei Zusammenstößen oder dem Auflaufen von Schiffen. Sie sehen vor, daß ab dem 6. Juli 1996 abgelieferte Öltankschiffe eine Doppelhülle aufweisen oder gleichwertige Konstruktionsanforderungen nach Regel 13F von Anhang I zu MARPOL 73/78 erfüllen.

Außerdem umfassen die Änderungen zum MARPOL-Übereinkommen 73/78 auch eine Regelung für die Außerdienststellung von Einhüllen-Öltankschiffen über 20.000 Tonnen Tragfähigkeit, die vor dem 6. Juli 1996 abgeliefert wurden. Gemäß Regel 13G müssen solche Tankschiffe ab einem Alter von 25 Jahren nach Ablieferung, in einigen Fällen auch ab 30 Jahren, eine Doppelhülle aufweisen oder gleichwertige Konstruktionsanforderungen der Regel 13F von Anhang I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 erfüllen. Folglich dürfen vorhandene Einhüllen-Öltankschiffe, die die Anforderungen bezüglich Tanks für getrennten Ballast und deren schutzbietende Anordnung nicht erfüllen, international ab 2007, in einigen Fällen ab 2012, nicht mehr betrieben werden, wenn sie nicht den Anforderungen bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion der Regel 13F von Anhang I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 entsprechen. Für vorhandene Einhüllen-Öltankschiffe, die diesen Anforderungen bezüglich Tanks für getrennten Ballast und deren schutzbietender Anordnung entsprechen, läuft die Frist spätestens 2026 ab.

Die Unterschiede bei den Altersgrenzen und Fristabläufen zwischen der Außerdienststellungsregelung nach OPA 90 und der auf internationaler Ebene durch die Änderungen zum MARPOL-Übereinkommen 73/78 geschaffenen Regelung wird ab 2005 dazu führen, daß Einhüllen-Öltankschiffe, die aufgrund ihres Alters nicht mehr in US-Hoheitsgewässern verkehren dürfen, statt dessen in anderen Regionen der Welt, unter anderem auch in der Europäischen Union, eingesetzt und dort weiter betrieben werden, bis sie die Doppelhüllenanforderungen bei Erreichen der Altersgrenzen des MARPOL-Übereinkommens 73/78 erfüllen müssen. Diese geänderten Einsatzmuster werden zu einer Situation führen, in der die ältesten Einhüllen-Öltankschiffe, die nach dem MARPOL-Übereinkommen 73/78 weiterhin betrieben werden dürfen, überwiegend im Öltransport nach, von und innerhalb der Europäischen Union tätig sein werden.

Eine Untersuchung der Umweltauswirkungen von Einhüllen-Öltankschiffen, die 1999 im Auftrag der Kommissionsdienststellen durchgeführt wurde, hat sich mit den Konsequenzen von OPA 90 auf die außerhalb der USA betriebene Tankschiffsflotte befaßt. Nach den Schätzungen der Untersuchung werden im Zeitraum 2000 bis 2025

durchschnittlich 15 % der Rohöltankschiffe nicht mehr in US-Hoheitsgewässern fahren dürfen, deren Betrieb aber nach dem MARPOL-Übereinkommen 73/78 weiterhin zulässig sein wird. Außerdem wird 2010 eindeutig ein Maximum bei der Zahl der Rohöltankschiffe bis 20.000 Tonnen Tragfähigkeit erreicht, die in den USA unter das Verbot fallen, da die Frist nach OPA 90 im Jahr 2010 ausläuft. Bei den Rohöltankschiffen, die diese Größenordnung überschreiten, wird das Maximum der zusätzlich nach Europa umgeleiteten Schiffe 2015 erreicht. In der Untersuchung wird geschätzt, daß sich OPA 90 weniger stark auf Produktentanker auswirkt. Bei den Produktentankern in der Kategorie 5.000 bis 30.000 Tonnen Tragfähigkeit wird das Maximum der umgeleiteten Schiffe im Jahr 2015 erreicht, bei der Größenkategorie darüber im Jahr 2005.

2. *Vorgeschlagene Maßnahme auf Gemeinschaftsebene*

Die Kommission ist der Auffassung, daß die eingangs beschriebene Entwicklung Anlaß zur Besorgnis bietet, da ältere Schiffe laut Unfallstatistik häufiger verunglücken. Die Gemeinschaft muß darauf angemessen reagieren, insbesondere weil ab 2005, dem ersten wichtigen Stichjahr im Rahmen von OPA 90, bestimmte Einhüllen-Öltankschiffe nicht mehr in US-Hoheitsgewässern verkehren dürfen. Um zu verhindern, daß solche Tankschiffe erstmals oder weiterhin europäische Häfen anlaufen, wird vorgeschlagen, die Einführung der Anforderungen der Regel 13 F von Anhang I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion zu beschleunigen. Die beschleunigte Einführung muß sich an den Altersgrenzen und Fristen nach OPA 90 orientieren, damit Öltankschiffe, die gemäß OPA 90 nicht mehr in US-Hoheitsgewässern verkehren dürfen, nicht auf Fahrten nach Europa eingesetzt werden.

Die in MARPOL 73/78 festgelegten drei Hauptkategorien bezüglich Größe und Hüllenkonfiguration werden im Vorschlag beibehalten. Kategorie 1: Sogenannte "Vor-MARPOL"-Einhüllen-Öltankschiffe, das sind Rohöltankschiffe ab 20.000 Tonnen Tragfähigkeit und Produktentanker ab 30.000 Tonnen Tragfähigkeit ohne schutzbietend angeordnete Tanks für getrennten Ballast (SBT/PL, "segregated ballast tanks in protective locations"). Kategorie 2 umfaßt "MARPOL"-Einhüllentankschiffe, deren Größe der Kategorie 1 entspricht, die jedoch über schutzbietend angeordnete Tanks für getrennten Ballast (SBT/PL) verfügen. In Kategorie 3 werden Einhüllen-Öltankschiffe eingeordnet, die nicht die Größe der Kategorien 1 und 2 erreichen und vor dem 6. Juli 1996 abgeliefert wurden, so daß sie nicht der Regel 13G von Anhang I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 zur Einführung der Doppelhüllenanforderungen unterliegen.

Die Kommission schlägt vor, die verschiedenen Kategorien wie folgt zu behandeln.

Für die Kategorie 1 wird vorgeschlagen, die im MARPOL-Übereinkommen 73/78 festgelegte Altersgrenze von 25 oder 30 Jahren auf einheitlich 23 Jahre herabzusetzen. Da diese Einhüllen-Öltankschiffe vor dem Zeitpunkt abgeliefert wurden, ab dem die MARPOL-Anforderungen 73/78 bezüglich schutzbietend angeordneter Tanks für getrennten Ballast (SBT/PL) angewendet wurden (1982), wird als Fristende 2005 festgelegt, damit die Schiffe nicht über das vorgeschlagene Alter von 23 Jahren hinaus betrieben werden. Außerdem sollte die Ausnahmemöglichkeit von Anhang I zu MARPOL 73/78, Regel 13G(7), nach der andere bauliche oder betriebliche Maßnahmen, zum Beispiel die hydrostatisch ausgeglichene Beladung, ersatzweise statt einer Doppelhülle akzeptiert werden

können, nicht zugelassen werden. Diese Einschränkung ist notwendig, damit Tankschiffe, die die Altersgrenze erreicht haben, nicht statt mit Doppelhülle oder gleichwertigen Konstruktionsmerkmalen aufgrund anderer Maßnahmen über diese Altersgrenze hinaus betrieben werden können.

Für die Kategorie 2 schreibt der Vorschlag Doppelhüllen oder die Einhaltung gleichwertiger Konstruktionsanforderungen ab einem Schiffsalter von 28 Jahren, spätestens jedoch ab dem 1. Januar 2010, vor.

Für die Kategorie 3 schlägt die Kommission die Einführung einer Altersgrenze von 25 Jahren für Tankschiffe vor, die nicht über schutzbietend angeordnete Tanks für getrennten Ballast (SBT/PL) verfügen, und von 30 Jahren für Tankschiffe, die darüber verfügen, verbunden mit einer Frist bis zum 1. Januar 2015, nach deren Ablauf kein Einhüllen-Öltankschiff dieser Kategorie europäische Häfen anlaufen darf. Es wird jedoch von den grösseren Werftenverbänden (AWES in Europa, SAJ in Japan und KSA in Korea) anerkannt, dass in absehbarer Zukunft das Angebot von Handelsschiffen die Nachfrage übersteigt. Dieser Überhang wird heute auf 3 bis 4 Mill. Cgt geschätzt, welcher - sofern es für den Bau von Doppelhüllenschiffen verwendet würde - etwa 10,42 bis 13,89 Mill Tonnen Deadweight entspricht und somit die gestiegenen Nachfrage als Folge des Vorschlags befriedigen könnte.

Da die Altersgrenzen und Fristen dieses Vorschlags für eine beschleunigte Einführungsregelung auf Gemeinschaftsebene an denen von OPA 90 ausgerichtet sind, können Öltankschiffe, die nicht mehr in US-Hoheitsgewässern verkehren dürfen, auch nicht mehr auf Fahrten nach Europa eingesetzt werden.

Durch Festlegung derselben Fristen wie OPA 90 wird die EU-Regelung zu einem erheblich kürzeren Einführungszeitraum führen, was bedeutende, aber zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht im einzelnen bezifferbare Auswirkungen auf die Geschwindigkeit haben wird, mit der Einhüllentankschiffe durch Doppelhüllentonnage zu ersetzen sind. Nach ersten Schätzungen auf der Grundlage verfügbarer Statistiken über die Zusammensetzung der heutigen Welttankschiff flotte sind für die Kategorien 2 und 3 erhebliche Auswirkungen zu erwarten.

Die Kategorie 2 umfaßt zur Zeit rund 2000 Einhüllenschiffe (weltweit). Außerdem gibt es rund 1000 Doppelhüllentankschiffe in dieser Größenskategorie. Nach der vorgeschlagenen EU-Regelung müssen rund 70 % dieser 2000 Schiffe vor dem Jahr 2010 aufgrund des Erreichens der Altersgrenze (28 Jahre) und rund 30 % (rund 600 Schiffe) bei Fristablauf im Jahr 2010 außer Dienst gestellt werden.

Die Kategorie 3 umfaßt zur Zeit rund 3000 Einhüllentankschiffe. In dieser Größenskategorie gibt es zur Zeit nur 300 Doppelhüllentankschiffe, da im MARPOL-Übereinkommen 73/78 keine Altersgrenze oder Frist für den Ersatz von Einhüllenschiffen durch Doppelhüllenschiffe festgelegt ist. Die vorgeschlagene EU-Regelung, die die Altersgrenzen (25 bzw. 30 Jahre) mit einer Frist bis zum Jahre 2015 kombiniert, wird sich wie folgt auswirken: 70 % (rund 2000 Schiffe) müssen vor dem Jahr 2015 aufgrund des Erreichens der Altersgrenze außer Dienst gestellt werden, die restlichen 30 % (rund 1000 Schiffe) bei Fristablauf 2015. Angesichts der hohen Zahl von Schiffen, die bei Fristablauf 2010 und 2015 außer Dienst zu stellen sind, könnte die Kontinuität der Ölversorgung und -verteilung in Europa vorübergehend beeinträchtigt werden, falls keine ausreichende Doppelhüllentonnage verfügbar ist.

Die größten Werftenverbänden (AWES in Europa, SAJ in Japan und KSA in Südkorea) erkennen an, daß in Zukunft das Angebot an Handelsschiffen die Nachfrage übersteigen wird. Die heutige Überkapazität in diesem Bereich wird auf ca. 3 bis 4 Mio. gBRZ geschätzt. Würde diese Kapazität für den Bau von Doppelhüllen-Öltankschiffen genutzt, entspräche dies ca. 10,42 bis 13,89 Mio. Tonnen Tragfähigkeit, womit sich die infolge dieses Vorschlags zu erwartende steigende Nachfrage decken ließe.

Der beiliegende Vorschlag sieht vor, daß die beschleunigte Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe ab 600 Tonnen Tragfähigkeit, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, und unabhängig von der geführten Flagge als Voraussetzung für den Zugang zu EU-Häfen auferlegt wird.

3. *Flankierende Maßnahmen*

Als flankierende Maßnahme zur Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe wird ein System finanzieller Anreize und Nachteile vorgeschlagen, mit dem der Einsatz von Doppelhüllen-Öltankschiffen von, nach und zwischen Häfen der Gemeinschaft gefördert und die Betreiber vom Einsatz von Einhüllen-Öltankschiffen abgehalten werden sollen. Dieses System sollte auf den Grundsätzen der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates vom 21. November 1994 zur Durchführung der IMO-Entscheidung A.747(18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast⁵¹ ("Ballasttank-Verordnung") beruhen. Gemäß diesen Grundsätzen werden den umweltfreundlichsten Öltankschiffen geringere Hafen- und Lotsengebühren auferlegt als Schiffen, die einen schlechteren Schutz vor Ölverschmutzung bieten.

Die Ballasttank-Verordnung trägt jedoch nicht der Tatsache Rechnung, daß Doppelhüllen-Öltankschiffe einen höheren Schutz vor Ölunfällen als Einhüllen-Öltankschiffe bieten, und unterscheidet bezüglich der Hafen- und Lotsengebühren nicht zwischen Doppelhüllen- und Einhüllen-Öltankschiffen. Angesichts der vorgeschlagenen Frist bis 2005 für Einhüllen-Öltankschiffe, die den MARPOL-Anforderungen 73/78 bezüglich Tanks für getrennten Ballast und deren schutzbietender Anordnung nicht entsprechen, sind unterschiedliche Gebühren nach der Ballasttank-Verordnung für solche Öltankschiffe und für Tankschiffe, die die SBT/PL-Anforderungen von MARPOL 73/78 erfüllen, nicht länger gerechtfertigt.

Der beiliegende Vorschlag sieht daher die Aufhebung der Ballasttank-Verordnung und die Schaffung eines neuen Systems von Finanzanreizen vor, das während des Zeitraums der beschleunigten Einführung einen Anreiz für den Betrieb von Öltankschiffen bietet, die eine Doppelhülle aufweisen oder gleichwertige Konstruktionsanforderungen erfüllen, und vom Einsatz von Öltankschiffen, die diesen Anforderungen noch nicht entsprechen, abhält. Das neue System sollte die Ermäßigung von Hafen- und Lotsengebühren für Öltankschiffe, die eine Doppelhülle aufweisen oder gleichwertige Konstruktionsanforderungen erfüllen, kombinieren mit Aufschlägen auf die Hafen- und Lotsengebühren für Öltankschiffe, die diesen Anforderungen noch nicht entsprechen.

⁵¹

ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 1.

Bei der Einrichtung dieses kombinierten Systems aus Anreizen und finanziellen Nachteilen sollte eine gerechte Ausgewogenheit angestrebt werden, um die Erbringer von Hafen- und Lotsendiensten vor Ertragseinbußen zu schützen und zu verhindern, daß solche Einbußen zu einer Verschlechterung der Qualität dieser Dienste oder zu einer ausgleichsweisen Anhebung von Hafen- und Lotsengebühren für Schiffe, die nicht für den Transport von Rohöl und Ölprodukten eingesetzt werden, führen. Es ist dabei der Tatsache Rechnung zu tragen, daß die Zahl der Öltankschiffe, die eine Doppelhülle aufweisen oder gleichwertige Konstruktionsanforderungen erfüllen, während der ins Auge gefaßten beschleunigten Einführung beständig steigen und die Zahl der Einhüllen-Öltankschiffe während dieses Zeitraums beständig abnehmen wird. Die Ausgewogenheit der Erträge der Erbringer von Hafen- und Lotsendiensten muß dadurch erreicht werden, daß die Ermäßigung der Hafen- und Lotsengebühren für Öltankschiffe mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion mit dem Alter der Schiffe geringer wird und der Aufschlag auf die Hafen- und Lotsengebühren für Einhüllen-Öltankschiffe mit dem Alter der Schiffe ansteigt.

Die im Vorschlag festgelegten Prozentsätze dieser Ermäßigungen und Aufschläge sollten im Rahmen eines Ausschußverfahrens anpaßbar sein, um Veränderungen bei der Geschwindigkeit der Ersetzung von Einhüllen-Öltankschiffen durch Doppelhüllentonnage im Laufe der beschleunigten Einführung berücksichtigen zu können. Der Vorschlag sieht auch vor, die Gebührendifferenzierung zu beenden, wenn die beschleunigte Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen vollständig abgeschlossen ist.

Eine zweite im Vorschlag vorgesehene flankierende Maßnahme ist die Notifizierung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zur Regelung für die beschleunigte Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe nach deren Verabschiedung an die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO). Eine solche Notifizierung entspräche Artikel 211 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (UNCLOS). Artikel 211 Absatz 3 UNCLOS berechtigt Küstenstaaten, fremden Schiffen für das Einlaufen in ihre Häfen oder inneren Gewässer oder für das Anlegen an ihren vor der Küste liegenden Umschlagplätzen besondere Bedingungen aufzuerlegen. Der Artikel bestimmt darüber hinaus, daß diese Bedingungen ordnungsgemäß bekanntzumachen und der zuständigen internationalen Organisation mitzuteilen sind. In der Mitteilung ist anzugeben, welche Staaten dieselben Bedingungen im Rahmen einer gemeinsamen Regelung anwenden.

GRÜNDE FÜR EINE VERORDNUNG

4. a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtung der Gemeinschaft mit dem Vorschlag verfolgt und inwieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft (z.B. wie viele Mitgliedstaaten sind betroffen, und was galt bisher)?

Der Vertrag sieht eine gemeinsame Verkehrspolitik vor. Zu den zur Durchführung dieser Politik geplanten Maßnahmen gehört auch die Erhöhung der Sicherheit des Seeverkehrs gemäß Artikel 80 Absatz 2.

Zu diesem Zweck wird mit der vorgeschlagenen Maßnahme das Hauptziel verfolgt, die für Einhüllen-Öltankschiffe geltenden Anforderungen von MARPOL 73/78 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion in der Gemeinschaft auf harmonisierte Weise anzuwenden. Eine harmonisierte und

frühzeitige Einführung dieser Anforderungen auf Gemeinschaftsebene wird für notwendig erachtet, damit im Verkehr von, nach und zwischen Häfen der Mitgliedstaaten so bald wie möglich Öltankschiffe mit Doppelhüllen oder gleichwertiger Konstruktion zum Einsatz kommen, so daß die Gefahr von Ölunfällen mit allen ihren Konsequenzen für europäische Gewässer verringert wird.

Zwar brauchen die nicht an ein Meer anrainenden Mitgliedstaaten Zugangsbedingungen für Öltankschiffe nicht zu regeln, doch betrifft die Verordnung in gewisser Weise alle Mitgliedstaaten, da Öltankschiffe unter den Flaggen aller Mitgliedstaaten fahren können.

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

Die Zuständigkeit obliegt sowohl der Gemeinschaft als auch den Mitgliedstaaten.

6. c) Welche Lösung ist die wirksamste, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft und die der Mitgliedstaaten berücksichtigt?

Angesichts der Binnenmarktdimension des Seeverkehrs kann nur eine Maßnahme auf Gemeinschaftsebene sicherstellen, daß Öltankschiffe im Verkehr von, nach und zwischen europäischen Häfen dasselbe Sicherheits- und Meeresumweltschutzniveau gewährleisten und gleichzeitig die Gefahr einer Wettbewerbsverfälschung zwischen Häfen aufgrund unterschiedlicher Prinzipien für Hafen- und Lotsengebühren verringert wird.

7. d) Welchen zusätzlichen Nutzen bewirkt die geplante Gemeinschaftsmaßnahme, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?

Die Gemeinschaft hat ein starkes Interesse daran, daß der Seetransport von Rohöl und Ölprodukten, von denen ihre Wirtschaft abhängt, auf die sicherste und umweltfreundlichste Weise erfolgt, damit die verheerenden Auswirkungen von Ölunfällen verhindert werden können. Dazu ist eine harmonisierte Maßnahme erforderlich, damit der Wettbewerb zwischen Öltankschiffen, die schon jetzt die neuesten internationalen Anforderungen zur Verhütung von Ölunfällen erfüllen, und den Tankschiffen, bei denen dies nicht der Fall ist, nicht verfälscht wird. Diese Anforderungen wurden international vereinbart, doch gewährleistet das einschlägige internationale Übereinkommen, in dem diese Anforderungen festgelegt sind, nicht deren harmonisierte und gleichzeitige Anwendung. Die Anwendung der Anforderungen in der Gemeinschaft kann nur durch die Schaffung eines durchsetzbaren und harmonisierten Gemeinschaftsrahmens sichergestellt werden.

Bei einem Nichttätigwerden würde die Zahl der Ölunfälle und die Schwere ihrer Auswirkungen, die durch Strukturversagen oder Beschädigung von Einhüllen-Öltankschiffen verursacht wird, unannehmbar hoch bleiben. Wenn außerdem keine harmonisierte und beschleunigte Einführung von Doppelhüllen und gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für diese Öltankschiffe innerhalb der Gemeinschaft erfolgte, könnte der Gefahr, daß nicht den Anforderungen entsprechende und überalterte Öltankschiffe ihr Einsatzgebiet von den USA, wo strengere Sicherheitsmaßstäbe gelten, nach Europa verlegen, nicht entgegengewirkt werden.

Ein Nichttätigwerden würde auch die Gefahr einer Wettbewerbsverfälschung zwischen Häfen mit sich bringen, da unterschiedliche Kriterien für Hafen- und

Lotsengebühren für Öltankschiffe zur Anwendung kommen könnten, ohne daß dem erhöhten Schutz vor Ölunfällen bei Öltankschiffen mit Doppelhüllen oder gleichwertiger Konstruktion gegenüber Einhüllen-Öltankschiffen ausreichend Rechnung getragen wird.

8. e) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft? (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung)

Da die international vereinbarten Anforderungen, daß Einhüllen-Öltankschiffe den Anforderungen für Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsnormen genügen müssen, der Verwaltung des Flaggenstaats einen weiten Auslegungs- und Anwendungsspielraum einräumen und darüber hinaus eine erhebliche Zahl vorhandener Öltankschiffe aus dem Anwendungsbereich ausgenommen sind, können diese Anforderungen nicht auf einheitliche und harmonisierte Weise durchgesetzt werden und eine schnelle Ersetzung aller Einhüllen-Öltankschiffe durch Doppelhüllentankschiffe gewährleisten. Außerdem könnten zu einer mangelnden oder divergierenden Umsetzung der internationalen Normen führende Freistellungsmöglichkeiten Wettbewerbsverfälschungen bewirken. Es ist daher erforderlich, eine harmonisierte und beschleunigte Anwendung dieser international vereinbarten Normen auf dem Wege einer Verordnung sicherzustellen.

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

Eine einheitliche Regelung in Form einer Verordnung ist aus den oben ausgeführten Gründen erforderlich. Gemäß dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wird die vorgeschlagene Verordnung auf Gemeinschaftsebene zum einen bestimmen, ab welchem Alter und zu welchen Daten Einhüllen-Öltankschiffe die international vereinbarten Anforderungen bezüglich der Doppelhülle oder gleichwertige Konstruktionsanforderungen zu erfüllen haben, und zum anderen einen einheitlichen Ansatz für die Differenzierung von Hafen- und Lotsengebühren für Einhüllen- und Doppelhüllen-Öltankschiffe, die europäische Häfen anlaufen, festlegen.

Das geltende System für differenzierte Hafen- und Lotsengebühren in der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates vom 21. November 1994 zur Durchführung der IMO-Entschließung A.747(18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast⁵² kann nicht mehr angewendet werden, weil es zwischen Einhüllen- und Doppelhüllen-Öltankschiffen, die beide über Tanks für getrennten Ballast verfügen, nicht unterscheidet. Es empfiehlt sich, diese Verordnung aufzuheben und durch eine neue zu ersetzen, die auch die Regelung zur beschleunigten Einführung in Verbindung mit einem neuen System für die Gebührendifferenzierung umfaßt. Würde eine Richtlinie erlassen, bedeutete dies eine zusätzliche Frist für die Umsetzung der Bestimmungen in das innerstaatliche Recht der Mitgliedstaaten, was zu einer weiteren Verzögerung bei der Umsetzung der Regelung zur beschleunigten Einführung führen würde.

INHALT DER VERORDNUNG

10. Die vorgeschlagene Verordnung legt Altersgrenzen und Fristen fest, zu denen Einhüllen-Öltankschiffe eine Doppelhülle aufweisen oder gleichwertige Konstruktionsanforderungen nach Regel 13F von Anhang I zu MARPOL 73/78

⁵²

ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 1.

erfüllen müssen. Die vorgeschlagenen Altersgrenzen liegen entweder unter denen der Regel 13G von Anhang I zu MARPOL 73/78 oder gelten für Kategorien von Tankschiffen, die aufgrund ihrer Größe nicht von dieser Verordnung erfaßt werden. Mit den festgelegten Fristen soll verhindert werden, daß Einhüllen-Öltankschiffe erstmals oder weiterhin nach europäischen Häfen verkehren, wenn sie nach Ablauf der dort geltenden Frist nicht mehr in US-Gewässern betrieben werden dürfen. Die Pflicht zur Einhaltung dieser Anforderungen wird allen Öltankschiffen ab 600 Tonnen Tragfähigkeit, unabhängig davon, welche Flagge sie führen, als Vorbedingung für den Zugang zu Häfen der Mitgliedstaaten auferlegt. Außerdem müssen alle Öltankschiffe dieser Größenkategorie, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, die Regelung zur beschleunigten Einführung der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion einhalten.

11. Zusätzlich sieht der Vorschlag als flankierende Maßnahme die Ersetzung des geltenden System differenzierter Hafen- und Lotsengebühren nach der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates vor. Das geltende System muß abgeschafft werden, da es keine Differenzierung bei den Hafen- und Lotsengebühren zwischen Einhüllen- und Doppelhüllen-Öltankschiffen vornimmt, die beide mit Tanks für getrennten Ballast ausgestattet sind. Außerdem wird die Regelung zur beschleunigten Einführung bereits 2005 zu einem Wegfall von Einhüllen-Öltankschiffen ohne Tanks für getrennten Ballast führen, so daß kein Grund besteht, das geltende System über diesen Zeitpunkt hinaus zu verlängern. Das vorgeschlagene neue System für die Differenzierung der Hafen- und Lotsengebühren sieht eine Ermäßigung dieser Gebühren für Doppelhüllen-Öltankschiffe vor, doch sollte diese Ermäßigung mit zunehmendem Schiffsalter zurückgehen. Für Einhüllen-Öltankschiffe wird ein Aufschlag auf die Gebühren erhoben, der mit zunehmendem Schiffsalter ansteigt. Der Vorschlag sieht vor, die Gebührendifferenzierung zu beenden, wenn die beschleunigte Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen vollständig abgeschlossen ist.
12. Schließlich wird vorgeschlagen, die Verordnung nach ihrer Verabschiedung der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) zu notifizieren. Mit der Notifizierung wird bezweckt, die internationalen Schifffahrtskreise über die neuen in der Gemeinschaft geltenden Regeln für den Betrieb von Öltankschiffen nach, von und zwischen Häfen der Mitgliedstaaten zu informieren.
13. Der Vorschlag sieht auch vor, der Kommission im Rahmen eines Ausschußverfahrens das Mandat zur Anpassung der Verordnung zu erteilen, um Änderungen der einschlägigen internationalen Bestimmungen zu berücksichtigen und die Prozentsätze der Ermäßigungen und Aufschläge beim differenzierten Gebührensystem anpassen zu können, um möglichen Fluktuationen bei der Geschwindigkeit, mit der der Ersatz von Einhüllen-Tonnage durch Doppelhüllen-Tonnage im Laufe des Einführungszeitraums erfolgt, Rechnung zu tragen.

BESONDERE ERWÄGUNGEN

Artikel 1

Bestimmt den Zweck der Verordnung: Erhöhung des Sicherheits- und Umweltschutzniveaus für Öltankschiffe, die nach, von und zwischen Häfen der Mitgliedstaaten verkehren, um die Gefahr von Ölunfällen bei Zusammenstößen oder Auflaufen zu verringern.

Zur Erreichung dieses Ziels werden die Fristen verkürzt, bis zu deren Ablauf Einhüllen-Öltankschiffe die Anforderungen bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion der Regel 13F von Anhang I MARPOL 73/78 erfüllen müssen. Als flankierende Maßnahme sieht die Verordnung auch ein System differenzierter Hafen- und Lotsengebühren zwischen Einhüllen-Öltankschiffen und Öltankschiffen mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion vor.

Artikel 2

Legt den Geltungsbereich der Verordnung fest. Sie betrifft alle Öltankschiffe ab 600 Tonnen Tragfähigkeit, unabhängig davon, welche Flagge diese führen, wenn sie Häfen der Gemeinschaft anlaufen, sowie alle Öltankschiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen.

Artikel 3

Enthält die Begriffsbestimmungen wesentlicher Konzepte der Verordnung, die hauptsächlich aus den einschlägigen Begriffsbestimmungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 73/78) abgeleitet wurden.

Artikel 4

Legt die Altersgrenzen und Fristen fest, zu denen Einhüllen-Öltankschiffe eine Doppelhülle aufweisen oder gleichwertige Konstruktionsanforderungen von MARPOL 73/78 erfüllen müssen. Je nach Größe und Konfiguration der Öltankschiffe variiert die Altersgrenze zwischen 23 und 30 Jahren und laufen die Fristen zwischen 2005 und 2015 ab. Absatz 2 legt außerdem fest, daß bezüglich der Einhaltung dieser Bestimmung die in Regel 13G(7) von Anhang I zu MARPOL 73/78 vorgesehene Möglichkeit, andere strukturelle oder betriebliche Maßnahmen im Wege der Freistellung als Alternativen zur Erfüllung der Anforderungen bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion gemäß Regel 13F von Anhang I des MARPOL-Übereinkommens von 1973/1978 zuzulassen, nicht zu akzeptieren ist.

Artikel 5

Schafft ein System differenzierter Hafen- und Lotsengebühren für Einhüllen-Öltankschiffe und Öltankschiffe, die eine Doppelhülle aufweisen oder gleichwertige Konstruktionsanforderungen erfüllen, bei dem mit dem Alter des Schiffs abnehmende Ermäßigungen dieser Gebühren für Öltankschiffe mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion gewährt werden. Bei Einhüllen-Öltankschiffen, die die Anforderungen bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion noch nicht erfüllen, wird ein Aufschlag auf die Hafen- und Lotsengebühren erhoben, der mit zunehmendem Schiffsalter ansteigt. Beruhen die Systeme für Hafen- und Lotsengebühren auf einem anderen Kriterium als der Tragfähigkeit, muß sichergestellt sein, daß Ermäßigungen und Aufschläge mindestens in derselben prozentualen Höhe wie bei dem auf der Tragfähigkeit beruhenden System angewendet werden. In diesem Artikel wird auch festgelegt, daß die Gebührendifferenzierung zu beenden ist, wenn die beschleunigte Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen vollständig abgeschlossen ist.

Artikel 6

Artikel 6 sieht vor, die Verordnung nach ihrer Verabschiedung der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) zu notifizieren. Mit der Notifizierung wird bezweckt, die internationalen Schifffahrtskreise über die neuen Regeln für den Betrieb von Öltankschiffen nach, von und zwischen Häfen in der Gemeinschaft zu informieren.

Nach Artikel 211 des UN-Seerechtsübereinkommens (UNCLOS) sind Küstenstaaten berechtigt, hinsichtlich der Umweltverschmutzung durch Schiffe besondere Anforderungen als Bedingung für das Einlaufen fremder Schiffe in ihre Häfen oder inneren Gewässer oder für das Anlegen an vor der Küste gelegenen Umschlagplätzen vorzuschreiben. Der Artikel bestimmt darüber hinaus, daß diese Bedingungen ordnungsgemäß bekanntzumachen und der zuständigen internationalen Organisation mitzuteilen sind und daß in der Mitteilung anzugeben ist, welche Staaten dieselben Bedingungen im Rahmen einer gemeinsamen Regelung anwenden. Die Notifizierung der Verabschiedung dieser Verordnung gegenüber der IMO bezweckt die Erfüllung dieser Bestimmung des UN-Seerechtsübereinkommens.

Artikel 7

Artikel 7 enthält Bestimmungen zur Überwachung und Berichterstattung über die Anwendung der Verordnung. Der Artikel sieht die regelmäßige Überprüfung durch die Mitgliedstaaten vor, daß Hafen- und Lotsenbehörden das System für die Differenzierung von Hafen- und Lotsengebühren nach Artikel 5 ordnungsgemäß anwenden. Die Mitgliedstaaten haben der Kommission jährlich einen Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung vorzulegen, und zwar innerhalb von vier Monaten nach dem Ende des Berichtsjahrs.

Artikel 8

Bestimmt die Einsetzung eines Regelungsausschusses und nimmt Bezug auf das Verfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG⁵³, gemäß dem der Ausschuß tätig wird. Die in Artikel 3 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist für das Tätigwerden des Rates wird auf drei Monate festgesetzt.

Artikel 9

Berechtigt die Kommission, die Verordnung und ihren Anhang nach dem Verfahren des Artikels 8 zu ändern, und Bezugnahmen auf die einschlägigen Regeln von MARPOL 73/78 im Einklang mit nachfolgenden Änderungen dieser Regeln zu aktualisieren.

Der Artikel sieht auch die Anpassung der Prozentsätze der anwendbaren Ermäßigungen und Aufschläge auf Hafen- und Lotsengebühren nach demselben Verfahren vor, um Veränderungen bei der Geschwindigkeit der Ersetzung von Einhüllen-Öltankschiffen durch Öltankschiffe mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion im Verlauf der Einführung berücksichtigen zu können.

Artikel 10

In Anbetracht des neuen Systems zur Differenzierung von Hafen- und Lotsengebühren, das mit Artikel 5 geschaffen wird, wurde das vorhandene System differenzierter Gebühren, das auf der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates beruht, abgeschafft. Das geltende System sieht bei den Hafen- und Lotsengebühren eine Differenzierung zwischen Öltankschiffen vor, die mit schutzbietend angeordneten Tanks für getrennten Ballast (SBT/PL) ausgestattet sind, und solchen, bei denen dies nicht der Fall ist. Es wird jedoch nur das Vorhandensein schutzbietend angeordneter Tanks für getrennten Ballast (SBT/PL) als Kriterium zugrunde gelegt und nicht zwischen Einhüllen-Öltankschiffen und Öltankschiffen mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion unterschieden.

⁵³

Beschluß des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse, ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Artikel 11 und 12

Keine Bemerkungen

Anhang

Der Anhang der Verordnung gibt an, welche prozentualen Ermäßigungen und Aufschläge auf die Hafen- und Lotsengebühren in Abhängigkeit vom Alter des Schiffs anzuwenden sind.

2000/0067 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen
Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe**

(von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission⁵⁴,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁵⁵,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁵⁶,

gemäß dem Verfahren nach Artikel 251 EG-Vertrag⁵⁷,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik müssen im Bereich des Seeverkehrs weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und zur Verhinderung der Umweltverschmutzung ergriffen werden.
- (2) Die Gemeinschaft ist ernstlich besorgt über Unfälle von Öltankschiffen und über die damit einhergehende Verschmutzung ihrer Küsten und die Schädigung der Pflanzen- und Tierwelt sowie anderer Meeresressourcen.
- (3) Die Kommission hat in ihrer Mitteilung "Für eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr"⁵⁸ das Ersuchen der außerordentlichen Ratstagung "Umwelt" und "Verkehr" vom 25. Januar 1993 hervorgehoben, die Maßnahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) zur Verringerung der Sicherheitslücke zwischen neuen und vorhandenen Schiffen zu unterstützen, indem vorhandene, früheren Normen entsprechende Schiffe nachgerüstet und/oder nach einer vernünftigen Betriebsdauer außer Dienst gestellt werden, wobei Öltankschiffen, die den 1982 in Kraft getretenen Änderungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 und dem Protokoll von 1978 (MARPOL 73/78) nicht entsprechen, besonderes Augenmerk zu widmen ist.
- (4) Das Europäische Parlament hat die Mitteilung der Kommission in seiner Entschließung über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im

⁵⁴ ABl. C ... vom ..., S.

⁵⁵ ABl. C ... vom ..., S.

⁵⁶ ABl. C ... vom ..., S.

⁵⁷ ABl. C ... vom ..., S.

⁵⁸ KOM(93) 66 endg. vom 24.2.1993.

Seeverkehr⁵⁹ begrüßt und insbesondere dazu aufgerufen, Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Öltankschiffen zu ergreifen.

- (5) Der Rat hat die Ziele der Mitteilung der Kommission in seiner Entschließung vom 8. Juni 1993⁶⁰ umfassend unterstützt.
- (6) Auf internationaler Ebene hat die Internationale Seeschiffahrts-Organisation im Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit dem entsprechenden Protokoll von 1978 (MARPOL 73/78) Regeln für die Konstruktion und den Betrieb von Öltankschiffen zur Verhütung der Meeresverschmutzung international vereinbart.
- (7) Wichtige Änderungen des MARPOL-Übereinkommens von 1973/1978, die strengere Maßnahmen bezüglich der Anforderungen an die Konstruktion und den Bau von Öltankschiffen umfassen, wurden am 6. März 1992 von der IMO verabschiedet und sind am 6. Juli 1993 in Kraft getreten. Diese Maßnahmen sehen vor, daß ab dem 6. Juli 1996 abgelieferte Öltankschiffe eine Doppelhülle aufweisen oder gleichwertige Konstruktionsanforderungen erfüllen, womit eine Ölverschmutzung im Fall eines Zusammenstoßes oder eines Auflaufens verhindert werden soll. Im Rahmen dieser Änderungen trat am 6. Juli 1995 eine Einführungsregelung für Einhüllen-Öltankschiffe, die vor diesem Datum abgeliefert wurden, in Kraft, wonach solche Öltankschiffe spätestens 25 Jahre, in manchen Fällen 30 Jahre, nach Ablieferung eine Doppelhülle haben oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen entsprechen müssen. Aufgrund dieser Maßnahmen dürfen vorhandene Einhüllen-Öltankschiffe, die die Anforderungen von MARPOL 73/78 bezüglich Tanks für getrennten Ballast und deren schutzbietende Anordnung nicht erfüllen, international ab 2007, in einigen Fällen ab 2012, nicht mehr betrieben werden, wenn sie nicht den MARPOL-Anforderungen der Regel 13F von Anhang I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion entsprechen. Für vorhandene Einhüllen-Öltankschiffe, die den Anforderungen von MARPOL 73/78 bezüglich Tanks für getrennten Ballast und deren schutzbietender Anordnung entsprechen, läuft die Frist spätestens 2026 ab.
- (8) Vor Verabschiedung dieser Änderungen von MARPOL 73/78 hatten die USA bereits 1990 den Oil Pollution Act verabschiedet, der Doppelhüllen sowohl für neue als auch für vorhandene Tankschiffe vorschreibt. Diese Bestimmungen sehen vor, daß Einhüllen-Öltankschiffe ohne Doppelboden oder Doppelwände ab dem 1. Januar 2010 nicht mehr von und nach US-Häfen betrieben werden dürfen, sofern sie die Doppelhüllenanforderungen nicht erfüllen. Zusätzlich dürfen Einhüllen-Öltankschiffe in dem Zeitraum vor Ablauf dieser Frist ab 2005 nicht mehr von und nach US-Häfen betrieben werden, wenn sie ein Alter von 25 Jahren, in bestimmten Fällen 23 Jahren, haben, sofern sie die Doppelhüllenanforderung nicht erfüllen. Für Einhüllen-Öltankschiffe mit Doppelboden oder Doppelwänden läuft diese Frist am 1. Januar 2015 ab, und die Altersgrenze für das Schiff beläuft sich im vorangehenden Zeitraum zwischen 2005 und 2015 auf 30 Jahre, in bestimmten Fällen auf 28 Jahre.
- (9) Es ist davon auszugehen, daß die Unterschiede zwischen der internationalen Regelung und der von den USA geschaffenen Regelung bezüglich der Altersgrenzen und Fristen für die Anwendung der Doppelhüllenanforderung auf vorhandene Einhüllen-

⁵⁹

ABl. C 91 vom 28.3.1994, S. 301.

⁶⁰

ABl. C 271 vom 7.10.1993, S. 1.

Öltankschiffe ab 2005 dazu führen werden, daß Einhüllen-Öltankschiffe, die aufgrund ihres Alters nicht mehr von und nach US-Häfen betrieben werden dürfen, statt dessen insbesondere nach Ablauf der Fristen 2010 und 2015 in anderen Regionen der Welt, unter anderem auch in der Europäischen Union, eingesetzt und dort weiter betrieben werden, bis sie die Doppelhüllenanforderungen entsprechend den im MARPOL-Übereinkommen 73/78 festgelegten Altersgrenzen erfüllen müssen.

- (10) Aus den nach dem Schiffsalter aufgeschlüsselten Statistiken über Tankschiffsunfälle geht hervor, daß ältere Schiffe in höherem Maße unfallanfällig sind. Auf internationaler Ebene besteht Einigkeit darüber, daß die Annahme der 1992 beschlossenen Änderungen des MARPOL-Übereinkommens, die die Anwendung der Anforderungen bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion auf vorhandene Einhüllen-Öltankschiffe ab einem bestimmten Alter vorschreiben, einen besseren Schutz vor Ölunfällen bei einem Zusammenstoß oder eines Auflaufens dieser Öltankschiffe bieten.
- (11) Es liegt im Interesse der Gemeinschaft, Maßnahmen zu ergreifen, mit denen verhindert wird, daß Einhüllen-Öltankschiffe, die aufgrund ihres fortgeschrittenen Alters oder nach Ablauf der einschlägigen Frist aufgrund des Oil Pollution Act 1990 nicht mehr von und nach US-Häfen betrieben werden dürfen, erstmals oder weiterhin von und nach europäischen Häfen verkehren und dadurch die Gefahr von Ölunfällen in europäischen Gewässern gleich hoch bleibt oder steigt.
- (12) Diese Maßnahmen sollten auf den Grundsätzen des MARPOL-Übereinkommens 73/78 beruhen, daß vorhandene Einhüllen-Öltankschiffe den Anforderungen bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion spätestens bei Erreichen eines bestimmten Alters entsprechen müssen. Die Altersgrenzen in diesen Maßnahmen sollten an denen des Oil Pollution Act 1990 ausgerichtet sein. Zu diesem Zweck sollten die Anforderungen von MARPOL 73/78 bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion für vorhandene Einhüllen-Öltankschiffe beschleunigt eingeführt werden, indem die Altersgrenzen und Fristen in Anlehnung an diejenigen des Oil Pollution Act 1990 festgelegt werden, bei deren Erreichen diese Schiffe die Anforderungen als Voraussetzung für das Anlaufen eines Hafens oder Befahrens der internen Gewässer eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft erfüllen müssen.
- (13) Die Anforderungen der Regel 13G von Anhang I zu MARPOL 73/78 bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion gelten hinsichtlich vorhandener Einhüllen-Öltankschiffe nur für Rohöltankschiffe ab 20.000 Tonnen Tragfähigkeit und Produktentanker ab 30.000 Tonnen Tragfähigkeit. Die Anforderungen bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion von Regel 13F von Anhang I zu MARPOL 73/78 gelten für Öltankschiffe ab 600 Tonnen Tragfähigkeit, die nach dem 6. Juli 1996 abgeliefert wurden. Aufgrund dieser unterschiedlichen Größenklassen beim Anwendungsbereich bleibt die Kategorie der Einhüllen-Rohöltankschiffe, die vor dem 6. Juli 1996 abgeliefert wurden und eine Tragfähigkeit zwischen 600 und 20.000 Tonnen aufweisen, sowie Produktentanker, die vor dem 6. Juli 1996 abgeliefert wurden und eine Tragfähigkeit zwischen 600 und 30.000 Tonnen aufweisen, unberührt. Angesichts der Bedeutung dieser Kategorie von Öltankschiffen niedrigerer Tonnage für den innergemeinschaftlichen Handel sollten ähnliche Maßnahmen ergriffen werden, um sicherzustellen, daß diese Tankschiffe ebenfalls den Anforderungen von MARPOL 73/78 bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion entsprechen müssen. Zu diesem Zweck sollte die Einführung der Anforderungen von MARPOL 73/78 bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion für diese Kategorie von Einhüllen-Öltankschiffen

als Voraussetzung für das Anlaufen eines Hafens oder das Befahren der inneren Gewässer eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft vorgeschrieben werden.

- (14) Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung zum Ölunfall vor der französischen Küste vom 20. Januar 2000⁶¹ Anstrengungen der Kommission begrüßt, den Zeitpunkt vorzuverlegen, ab dem alle Öltankschiffe eine Doppelhülle aufweisen müssen.
- (15) Die beschleunigte Einführung der Anforderungen bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion für Einhüllen-Öltankschiffe sollte durch flankierende Maßnahmen ergänzt werden, die einen Anreiz für den Einsatz von Öltankschiffen mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion vor der Anwendung der Regelung für die beschleunigte Einführung bieten. Diese flankierenden Maßnahmen sollten finanzielle Anreize für Öltankschiffe mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion und finanzielle Nachteile für Einhüllen-Öltankschiffe vorsehen, die von oder nach Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft eingesetzt werden.
- (16) Die flankierenden Maßnahmen sollten auf den Grundsätzen der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates vom 21. November 1994 zur Durchführung der IMO-Entschließung A.747(18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast⁶² beruhen. Gemäß diesen Grundsätzen werden den umweltfreundlichsten Öltankschiffen geringere Hafen- und Lotsengebühren auferlegt als Schiffen, die einen schlechteren Schutz vor Ölverschmutzung bieten.
- (17) Die Verordnung (EG) Nr. 2978/94 trägt nicht der Tatsache Rechnung, daß Öltankschiffe mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion einen besseren Schutz vor Ölunfällen als Einhüllen-Öltankschiffe bieten. Die Verordnung unterscheidet hinsichtlich der Ermäßigung von Hafen- und Lotsengebühren nicht zwischen Einhüllen- und Doppelhüllen-Öltankschiffen, die beide mit Tanks für getrennten Ballast ausgestattet sind.
- (18) Angesichts des nahen Fristablaufs für Einhüllen-Öltankschiffe, die den MARPOL-Anforderungen 73/78 bezüglich Tanks für getrennten Ballast und deren schutzbietende Anordnung nicht entsprechen, sind unterschiedliche Gebühren nach der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 für solche Öltankschiffe und für Tankschiffe, die die MARPOL-Anforderungen 73/78 bezüglich Tanks für getrennten Ballast und deren schutzbietende Anordnung erfüllen, nicht länger gerechtfertigt.
- (19) Im Hinblick auf die Förderung des Einsatzes von Öltankschiffen mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion im Verkehr mit europäischen Häfen sollte das Anreizsystems der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 durch ein System ersetzt werden, das während des Zeitraums der beschleunigten Einführung den Betrieb von Öltankschiffen fördert, die den Anforderungen bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion entsprechen, und vom Betrieb von Öltankschiffen abhält, die diesen Anforderungen noch nicht entsprechen. Zu diesem Zweck sollte die Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates aufgehoben werden.

⁶¹ ABl. C ... vom ..., S.

⁶² ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 1.

- (20) Die finanziellen Anreize für Öltankschiffe, die den Anforderungen bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion entsprechen, und die finanziellen Nachteile für Öltankschiffe, die diesen Anforderungen noch nicht entsprechen, sollten auf einem kombinierten System beruhen, das eine Ermäßigung der Hafen- und Lotsengebühren für Öltankschiffe, die den Anforderungen bezüglich Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion entsprechen, und einen Aufschlag auf die Hafen- und Lotsengebühren für Öltankschiffe, die diesen Anforderungen noch nicht entsprechen, vorsieht.
- (21) Hafen- und Lotsengebühren sollten im Verhältnis zu den erbrachten Dienstleistungen stehen und nichtdiskriminierend berechnet werden.
- (22) Dieses kombinierte System aus Ermäßigungen und Aufschlägen auf Hafen- und Lotsengebühren sollte ausgeglichen sein, um die Erbringer von Hafen- und Lotsendiensten vor Ertragseinbußen zu schützen und zu verhindern, daß solche Einbußen zu einer Verschlechterung der Qualität dieser Dienste oder zu einer ausgleichsweisen Anhebung von Hafen- und Lotsengebühren für Schiffe, die nicht für den Transport von Rohöl und Ölprodukten eingesetzt werden, führen.
- (23) Angesichts der Tatsache, daß die Zahl der Öltankschiffe, die eine Doppelhülle aufweisen oder gleichwertige Konstruktionsanforderungen erfüllen, während der beschleunigten Einführung beständig steigen und die Zahl der Einhüllen-Öltankschiffe während dieses Zeitraums beständig abnehmen wird, sollte eine Ausgewogenheit der Erträge der Erbringer von Hafen- und Lotsendiensten dadurch erreicht werden, daß die Ermäßigung der Hafen- und Lotsengebühren für Öltankschiffe mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion mit dem Alter der Schiffe geringer wird und der Aufschlag auf die Hafen- und Lotsengebühren für Einhüllen-Öltankschiffe mit dem Alter der Schiffe ansteigt. Die Gebührendifferenzierung sollte beendet werden, wenn die Ersetzung von Einhüllen-Öltankschiffen durch Öltankschiffe mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion vollständig abgeschlossen ist.
- (24) Da die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen Maßnahmen von allgemeiner Tragweite im Sinne von Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁶³ sind, sollten sie unter Anwendung des Regelungsverfahrens des Artikels 5 dieses Beschlusses getroffen werden.
- (25) Gewisse Bestimmungen dieser Verordnung, die Bezugnahmen auf Regeln von MARPOL 73/78 enthalten, können durch die Kommission, unterstützt durch den Ausschuß, geändert werden, um sie an verabschiedete oder in Kraft getretene Änderungen dieser Regeln anzupassen. Die Prozentsätze der anwendbaren Ermäßigungen und Aufschläge auf Hafen- und Lotsengebühren im Anhang können ebenfalls von diesem Ausschuß geändert werden, um sicherzustellen, daß die Erträge der Erbringer von Hafen- und Lotsendiensten angesichts der Geschwindigkeit und des Umfangs der Ersetzung von Einhüllen-Öltankschiffen durch Öltankschiffe mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion während des Einführungszeitraums ausgeglichen bleiben –

⁶³

ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck

Zweck dieser Verordnung ist

- die Anforderungen von MARPOL 73/78 bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion auf Einhüllen-Öltankschiffe beschleunigt anzuwenden und
- ein System finanzieller Anreize und Nachteile zu schaffen, das eine Ermäßigung von Hafen- und Lotsengebühren für Öltankschiffe, die eine Doppelhülle aufweisen oder gleichwertige Konstruktionsanforderungen erfüllen, und Aufschläge auf diese Gebühren für Öltankschiffe, die diesen Anforderungen noch nicht entsprechen, vorsieht.

Artikel 2

Geltungsbereich

Diese Verordnung gilt für Öltankschiffe von 600 Tonnen Tragfähigkeit und mehr,

- die in einen Hafen oder die inneren Gewässer eines Mitgliedstaats einlaufen, unabhängig davon, welche Flagge sie führen, oder
- die die Flagge eines Mitgliedstaats führen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung

- (1) ist "MARPOL 73/78" das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit dem entsprechenden Protokoll von 1978 einschließlich der in Kraft getretenen Änderungen;
- (2) ist "Öltankschiff" ein Öltankschiff gemäß der Begriffsbestimmung von Regel 1 (4) von Anhang I zu MARPOL 73/78;
- (3) ist "Tragfähigkeit" (dw) die Tragfähigkeit gemäß der Begriffsbestimmung von Regel 1 (22) von Anhang I zu MARPOL 73/78;
- (4) ist "neues Öltankschiff" ein neues Öltankschiff gemäß der Begriffsbestimmung von Regel 1 (26) von Anhang I zu MARPOL 73/78;
- (5) ist "Rohöltankschiff" ein Rohöltankschiff gemäß der Begriffsbestimmung von Regel 1 (29) von Anhang I zu MARPOL 73/78;

- (6) ist "Produktentanker" ein Produktentanker gemäß der Begriffsbestimmung von Regel 1 (30) von Anhang I zu MARPOL 73/78;
- (7) ist "Einhüllen-Öltankschiff" ein Öltankschiff, das nicht die Anforderungen der Regel 13F von Anhang I zu MARPOL 73/78 bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion erfüllt;
- (8) ist "Doppelhüllen-Öltankschiff" ein Öltankschiff, das die Anforderungen der Regel 13F von Anhang I zu MARPOL 73/78 bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion erfüllt;
- (9) ist "Alter" das Alter eines Schiffs in Jahren ab dem Tag seiner Ablieferung;
- (10) ist "Hafenbehörde" eine öffentliche Stelle oder eine Privatperson, die gegen Entgelt Einrichtungen für die Schifffahrt bereitstellt und Dienste erbringt;
- (11) ist "Lotsenbehörde" eine öffentliche Stelle oder eine Privatperson, die berechtigt ist, Lotsendienste für Schiffe zu erbringen.

Artikel 4

Erfüllung der Anforderungen bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion durch Einhüllen-Öltankschiffe

1. Die Mitgliedstaaten erlauben Einhüllen-Öltankschiffen nach dem frühesten der im folgenden angegebenen Zeitpunkte nicht, in ihre Häfen oder inneren Gewässer einzufahren, sofern diese Tankschiffe nicht spätestens zu dem frühesten der angegebenen Zeitpunkte die Anforderungen der Regel 13F von Anhang I zu MARPOL 73/78 bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion erfüllen:
 - (1) Rohöltankschiffe von 20.000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit und Produktentanker von 30.000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die die Anforderungen an neue Öltankschiffe der Regeln 13, 13B, 13E und 18(4) von Anhang I zu MARPOL 73/78 nicht erfüllen, ab Erreichen eines Alters von 23 Jahren oder ab dem 1. Juni 2005;
 - (2) Rohöltankschiffe von 20.000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit und Produktentanker von 30.000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die die Anforderungen an neue Öltankschiffe der Regeln 13, 13B, 13E und 18(4) von Anhang I zu MARPOL 73/78 erfüllen, ab Erreichen eines Alters von 28 Jahren oder ab dem 1. Januar 2010;
 - (3) Rohöltankschiffe ab 600 bis unter 20.000 Tonnen Tragfähigkeit und Produktentanker ab 600 Tonnen bis unter 30.000 Tonnen Tragfähigkeit, die die Anforderungen an neue Öltankschiffe der Regeln 13, 13B, 13E und 18(4) von Anhang I zu MARPOL 73/78 nicht erfüllen, ab Erreichen eines Alters von 25 Jahren oder ab dem 1. Januar 2015;
 - (4) Rohöltankschiffe ab 600 Tonnen bis unter 20.000 Tonnen Tragfähigkeit und Produktentanker ab 600 Tonnen bis unter 30.000 Tonnen Tragfähigkeit, die die Anforderungen an neue Öltankschiffe der Regeln 13, 13B, 13E und 18(4) von Anhang I zu MARPOL 73/78 erfüllen, ab Erreichen eines Alters von 30 Jahren oder ab dem 1. Januar 2015.

2. Andere bauliche oder betriebliche Maßnahmen wie beispielsweise die hydrostatisch ausgeglichene Beladung gemäß Regel 13G(7) von Anhang I zu MARPOL 73/78 sind als Ersatz zur Erfüllung der Anforderungen von Absatz 1 nicht zulässig.

Artikel 5

Differenzierung der Hafen- und Lotsengebühren für Doppelhüllen- und Einhüllen-Öltankschiffe

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, daß Hafen- und Lotsenbehörden bei der Berechnung von Hafen- und Lotsengebühren für Öltankschiffe ein System differenzierter Gebühren mit folgenden Merkmalen anwenden:
 - Die Gebühren für Doppelhüllen-Öltankschiffe werden gegenüber den Gebühren für Einhüllen-Öltankschiffe derselben Tragfähigkeit mit einem Alter unter 5 Jahren mindestens um die im Anhang aufgeführten Prozentsätze ermäßigt.
 - Die Gebühren für Einhüllen-Öltankschiffe werden gegenüber den Gebühren für Doppelhüllen-Öltankschiffe derselben Tragfähigkeit mit einem Alter unter 5 Jahren mindestens um die im Anhang aufgeführten Prozentsätze erhöht.
2. Werden die Hafen- und Lotsengebühren anhand eines anderen Kriteriums als der Tragfähigkeit berechnet, stellen die Mitgliedstaaten sicher, daß das von den Hafenbehörden und Lotsenbehörden angewendete Gebührensystem mindestens dieselben prozentualen Ermäßigungen für Doppelhüllen-Öltankschiffe und Aufschläge für Einhüllen-Öltankschiffe wie in Absatz 1 genannt vorsieht.
3. Das System differenzierter Hafen- und Lotsengebühren ist ab dem spätesten in Artikel 4 genannten Zeitpunkt nicht mehr anzuwenden.

Artikel 6

Notifizierung der IMO

Der Ratsvorsitz und die Kommission notifizieren der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation die Verabschiedung dieser Verordnung, wobei auf Artikel 211 Absatz 3 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen Bezug genommen wird.

Artikel 7

Überwachung und Berichterstattung

1. Die Mitgliedstaaten überprüfen regelmäßig, daß Hafenbehörden und Lotsenbehörden das in Artikel 5 bestimmte System differenzierter Gebühren ordnungsgemäß anwenden.
2. Die Mitgliedstaaten legen der Kommission jährlich einen Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung, einschließlich Verstößen ihrer Hafenbehörden und Lotsenbehörden, vor. Der Bericht ist bis zum 30. April des auf das Berichtsjahr folgenden Jahres vorzulegen.

Artikel 8

Ausschußverfahren

1. Die Kommission wird von dem mit Artikel 12 Absatz 1 der Richtlinie 93/75/EWG des Rates⁶⁴ eingesetzten Ausschuß unterstützt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 7 Absatz 3 und Artikel 8 anzuwenden.
3. Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird auf drei Monate festgesetzt.

Artikel 9

Änderungsverfahren

1. Die Bezugnahmen in den Artikeln auf die Regeln des Anhangs I zu MARPOL 73/78 können gemäß dem Verfahren des Artikels 8 geändert werden, um sie an Änderungen dieser Regeln, die von der IMO verabschiedet wurden, anzupassen.
2. Gemäß dem Verfahren des Artikels 8 können die im Anhang aufgeführten Prozentsätze der Ermäßigungen und Aufschläge des Systems differenzierter Hafen- und Lotsengebühren geändert werden, um der Geschwindigkeit und dem Umfang der Ersetzung von Einhüllen-Öltankschiffen durch Doppelhüllen-Öltankschiffe während des Einführungszeitraums Rechnung zu tragen.

Artikel 10

Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates

Die Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates vom 21. November 1994 zur Durchführung der IMO-Entschließung A.747(18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast⁶⁵ wird aufgehoben.

Artikel 11

Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten erlassen zu gegebener Zeit, jedoch vor dem in Artikel 12 genannten Anwendungsdatum, die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um diese Verordnung umzusetzen.
2. Wenn die Mitgliedstaaten die in Absatz 1 genannten Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen

⁶⁴ Richtlinie des Rates vom 13. September 1993 über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, ABl. L 247 vom 5.10.1993, S. 19.

⁶⁵ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 1.

Veröffentlichung auf diese Verordnung Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich die wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Verordnung fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission setzt die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

Artikel 12

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft. Sie gilt ab dem ... [12 Monate nach Inkrafttreten].

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

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG

Gebührendifferenzierung bei Hafen- und Lotsengebühren für Öltankschiffe mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion und Einhüllen-Öltankschiffe

Mindestprozentsätze der Ermäßigungen und Aufschläge gemäß Artikel 5

Alter des Schiffs	0-5	5-10	10-15	15-20	20-25	>25
<u>Ermäßigung</u> für Öltankschiffe mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion	- 25%	- 20%	- 15%	- 10%	- 5%	keine
<u>Aufschlag</u> für Einhüllen-Öltankschiffe	kein	+ 10%	+ 15%	+ 20%	+ 25%	+ 30%

FINANZBOGEN

1. BEZEICHNUNG DER MASSNAHME

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe

2. HAUSHALTSLINIE(N)

Teil A (siehe Ziffer 10)

Teil B (siehe Ziffer 7) - Haushaltslinie B2-702: Maßnahmen zur Entwicklung, Bewertung und Förderung der Verkehrssicherheit

3. RECHTSGRUNDLAGE

Sicherheit in der Seeschifffahrt: Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag

4. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME

4.1 Allgemeines Ziel

Schutz der Meeresumwelt vor Ölverschmutzung bei Öltankschiffsunfällen durch die beschleunigte Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe

4.2 Dauer der Maßnahme und ggf. Bestimmungen über ihre Erneuerung oder Verlängerung

Unbegrenzt

5. EINSTUFUNG DER AUSGABEN/EINNAHMEN

5.1 Nichtobligatorische Ausgaben (NOA)

5.2 Getrennte Mittel

5.3 Betroffene Einnahmen: keine

6. ART DER AUSGABEN ODER EINNAHMEN

Operationelle und Verwaltungsausgaben für die Verfolgung und Überwachung der Anwendung der Verordnung.

Die operationellen Ausgaben decken eine jährliche Sitzung von Sachverständigen der betroffenen Branche und alle drei Jahre eine Bewertungsstudie zu Auswirkungen, Anwendung und Wirksamkeit der Maßnahme ab. Die Mittel für diese operationellen

Ausgaben sind in Tabelle 7.2 im einzelnen aufgeführt und werden von der Haushaltslinie B2-702 abgedeckt.

Die Verwaltungsausgaben decken eine jährliche Sitzung des Regelungsausschusses ab, der durch die vorgeschlagene Gemeinschaftsmaßnahme geschaffen wird. Einzelheiten der zugehörigen Kosten sind in Tabelle 10.3 angegeben.

7. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

7.1 Berechnung der Gesamtkosten der Maßnahme (Verhältnis zwischen Einzel- und Gesamtkosten)

Die Gesamtkosten der Maßnahme werden durch Zusammenrechnung der jährlichen Einzelkosten ermittelt, beginnend mit dem Jahr n, in dem die vorgeschlagene Gemeinschaftsmaßnahme in Kraft tritt (siehe Tabelle 7.2).

Diese Einzelkosten belaufen sich auf einen jährlich wiederkehrenden Betrag von 5.000 € für die jährlich erfolgende Durchführung einer eintägigen Sitzung mit Sachverständigen der betroffenen Branche. Zusätzlich beabsichtigen die Kommissionsdienststellen, alle drei Jahre einen Auftrag für die Durchführung einer Bewertungsstudie über Auswirkungen, Anwendung und Wirksamkeit der erlassenen Maßnahme zu vergeben. Diese regelmäßige Bewertung der Maßnahme über den gesamten Einführungszeitraum hinweg ist nötig, damit die Kommission im Rahmen des Ausschußverfahrens gegebenenfalls erforderliche Änderungen des flankierenden Systems finanzieller Anreize und Nachteile zur Beschleunigung der Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen in der Gemeinschaft vorschlagen kann. Die Kosten einer solchen Bewertungsstudie werden mit 100.000 € veranschlagt.

Es ist vorgesehen, daß die Verpflichtungs- und Zahlungsermächtigungen für die Einzelkosten jeweils in demselben Jahr erfolgen (siehe Tabelle 7.3).

7.2 In Teil B des Haushalts aufgenommene operationelle Ausgaben für Studien, Sachverständige usw.

Verpflichtungsermächtigungen in Mio. EUR (zu jeweiligen Preisen)

	Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folgejahre	Gesamt
- Studien				0,1		0,1	0,2
- Sachverständigen-sitzungen ⁶⁶		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
- Information und Veröffentlichungen							
Gesamt		0,005	0,005	0,105	0,005	0,105	0,225

7.3 Fälligkeitsplan für Verpflichtungs- und Zahlungsermächtigungen

Mio. EUR

	Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folgejahre	Gesamt
Verpflichtungsermächtigungen		0,005	0,005	0,105	0,005	0,105	0,225
Zahlungsermächtigungen							
Jahr n							
n+1		0,005					0,005
n+2			0,005				0,005
n+3				0,105			0,105
n+4					0,005		0,005
n+5 und Folgejahre						0,105	0,105
Gesamt		0,005	0,005	0,105	0,005	0,105	0,225

8. VORGESEHENE BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

- Kontrolle der Einhaltung der Verfahren für die Einladung von Sachverständigen der Mitgliedstaaten zur Teilnahme an den Arbeiten des Regelungsausschusses

9. ANGABEN ZUR KOSTENWIRKSAMKEITSANALYSE

9.1 Einzelziele und quantifizierte Ziele; Zielgruppe

- Einzelziele: Zusammenhang mit dem allgemeinen Ziel

Schaffung einer Regelung zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion für Einhüllen-Öltankschiffe gemäß den Anforderungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 73/78).

- Zielgruppe: getrennt nach Einzelzielen; Angabe der Endempfänger von Finanzbeiträgen der Gemeinschaft und zwischengeschalteter Stellen.

Der Vorschlag umfaßt keine Finanzbeiträge.

Die Ausgewogenheit des System differenzierter Hafen- und Lotsengebühren wird erreicht, indem die Ermäßigung der Gebühren für Doppelhüllen-Öltankschiffe durch Aufschläge auf die Gebühren für Einhüllen-Öltankschiffe ausgeglichen wird.

9.2 Begründung der Maßnahme

- Notwendigkeit von Finanzhilfen der Gemeinschaft unter besonderer Beachtung des Subsidiaritätsprinzips

Der Vorschlag umfaßt keine gemeinschaftlichen Finanzhilfen.

- Wahl der Mittel

* Vorteile gegenüber möglichen Alternativen (komparative Vorteile)

Der Vorteil einer gemeinschaftsweiten beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion für Einhüllen-Öltankschiffe im Vergleich zu individuellen Maßnahmen der Mitgliedstaaten besteht darin, daß Wettbewerbsverfälschungen und unterschiedliche Sicherheitsniveaus vermieden werden können. Sie wird auch gewährleisten, daß alle Öltankschiffe, die die Europäischen Union anlaufen, eine einheitliche Regelung und einheitliche Verfahren zu befolgen haben, die für alle Häfen der Gemeinschaft gelten, was zu einer größeren Klarheit führt und die Gleichbehandlung sicherstellt.

* erläuternder Verweis auf ähnliche Gemeinschafts- oder einzelstaatliche Maßnahmen

Es bestehen keine ähnlichen Gemeinschafts- oder einzelstaatlichen Maßnahmen, auf die in diesem Zusammenhang Bezug zu verweisen wäre.

* Erwartete Neben- und Multiplikatoreffekte

Als Neben- und Multiplikatoreffekte wird erwartet, daß der Gemeinschaftsrahmen weltweit anerkannt wird und Maßnahmen auf internationaler Ebene auslöst, die darauf abzielen, Einhüllen-Öltankschiffe schneller als jetzt nach MARPOL 73/78 vorgesehen außer Betrieb zu nehmen.

- Hauptunsicherheitsfaktoren, die die spezifischen Ergebnisse der Maßnahme beeinträchtigen könnten

Der Hauptunsicherheitsfaktor ist die Geschwindigkeit, mit der Einhüllen-Öltankschiffe während des Einführungszeitraums durch Doppelhüllen-Öltankschiffe ersetzt werden. Der Vorschlag sieht daher die Möglichkeit vor, die prozentualen Ermäßigungen und Aufschläge des Systems differenzierter Hafen- und Lotsengebühren im Rahmen des Ausschußverfahrens zu ändern, damit die Ausgewogenheit der Erträge der Erbringer von Hafen- und Lotsendiensten gewährleistet werden kann und um zu verhindern, daß ein Ausgleich für Ertragsverluste durch eine Verschlechterung der Qualität dieser Dienste oder durch Anhebung der Hafen- und Lotsengebühren für Schiffe erfolgt, die nicht für die Beförderung von Rohöl oder Ölprodukten eingesetzt werden.

9.3 Follow-up und Bewertung der Maßnahme

- Gewählte Leistungsindikatoren

* Output-Indikatoren (Messung der eingesetzten Ressourcen)

Die Output-Indikatoren werden von den Mitgliedstaaten geliefert, wenn sie über die Anwendung der Verordnung auf einzelstaatlicher Ebene berichten, insbesondere über die Anwendung der Systeme differenzierter Hafen- und Lotsengebühren.

* Wirkungsindikatoren (Messung der Leistung im Verhältnis zur Zielsetzung)

Als Wirkungsindikatoren sind die obengenannten Berichte der Mitgliedstaaten anzusehen, zusammen mit Daten zur Hafenstaatkontrolle, insbesondere zu Mängeln und Festhaltemaßnahmen bei Öltankschiffen. Auch die Zahl und das Ausmaß von Ölunfällen aufgrund von Strukturschäden oder Strukturversagen von Öltankschiffen wird als Indikator für die Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahme dienen. In Artikel 7 des Vorschlags wird außerdem vorgeschrieben, daß die Mitgliedstaaten Berichte über die Anwendung der Systeme zur Gebührendifferenzierung vorlegen.

- Einzelheiten und Häufigkeit geplanter Bewertungen

Es sind jährliche Bewertungen vorgesehen. Diese Bewertungen werden von den Mitgliedstaaten durchgeführt und umfassen Berichte über die Anwendung der Systeme differenzierter Hafen- und Lotsengebühren in den schiffbaren Gewässern und Häfen in ihrem Hoheitsgebiet.

- Beurteilung der erzielten Ergebnisse (bei Maßnahmen, die zu verlängern oder zu erneuern sind)

Die Informationen in den Berichten der Mitgliedstaaten dienen zur Beurteilung, ob eine Anpassung der prozentualen Ermäßigungen und Aufschläge in den Systemen zur Gebührendifferenzierung erforderlich ist. Dazu werden Mittel für eine Bewertungsstudie im dritten Jahr, d.h. nach jedem zweiten Berichtsjahr, eingeplant (siehe Tabelle 7.3).

10. VERWALTUNGSAusGABEN ((EINZELPLAN III, TEIL A DES HAUSHALTSPLANS)

10.1 Auswirkungen auf die Zahl der Stellen

Art der Stelle		Personal für die Verwaltung der Maßnahme		Herkunft		Dauer
		Dauerplanstelle	Stelle auf Zeit	Verfügbares Personal in der GD oder der betroffenen Abteilung	Zusätzliches Personal	
Beamte oder Zeitbedienstete	A	0,5	-	0,5	-	unbegrenzt
	B	-	-	-	-	-
	C	-	-	-	-	-
Sonstige Ressourcen		-	-	-	-	-
Gesamt		0,5	-	0,5	-	unbegrenzt

10.3 Erhöhung anderer Verwaltungsausgaben aufgrund der Maßnahme

EUR

Haushaltslinie	Betrag	Berechnungsgrundlage
A 7031 (Sachverständigensitzungen)	9.750 €	Der für die Zwecke dieser Verordnung eingesetzte Regelungsausschuß wird durchschnittlich einmal jährlich für eine eintägige Sitzung zusammenkommen, um bestimmte Frage zu erörtern, die mit der Anwendung der Verordnung zusammenhängen. Die den Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten gewährte Reisekostenerstattung für diese Sitzung wird auf durchschnittlich 650 € je Sachverständigen geschätzt (Zahl der Teilnehmer: 15).
Gesamt	9.750 €	

Die obengenannten Ausgaben unter dem Titel A 7 sind durch Mittelansätze im globalen Haushalt der GD TREN abgedeckt.

**FORMULAR ZUR FOLGENABSCHÄTZUNG
AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER
BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN
UNTERNEHMEN (KMU)**

TITEL:

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe

NUMMER DES DOKUMENTS:

KOM(...) ... endg. vom ...

DER VORSCHLAG

1. Notwendigkeit eines Rechtsakts der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich und wichtigste Ziele

Der Vertrag sieht eine gemeinsame Verkehrspolitik vor. Zu den zur Durchführung dieser Politik geplanten Maßnahmen gehört auch die Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr gemäß Artikel 80 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe c.

Zu diesem Zweck wird mit der vorgeschlagenen Maßnahme das Hauptziel verfolgt, eine Regelung zur beschleunigten Einführung der für Einhüllen-Öltankschiffe geltenden Anforderungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 73/78) bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion auf harmonisierte Weise in der Gemeinschaft anzuwenden. Eine harmonisierte und beschleunigte Anwendung dieser internationalen Anforderungen auf Gemeinschaftsebene ist erforderlich, um die Gefahren und Auswirkungen von Ölunfällen bei Zusammenstößen oder Auflaufen von Schiffen dieser Art erheblich zu verringern. Es ist ebenfalls notwendig zu verhindern, daß es aufgrund unterschiedlicher Systeme für Hafen- und Lotsengebühren für Einhüllen-Öltankschiffe und Öltankschiffe mit Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion zu Wettbewerbsverfälschungen zwischen Häfen kommt.

Die Gemeinschaft hat ein starkes Interesse daran, daß der Seetransport von Rohöl und Ölprodukten unter sicheren und annehmbaren Bedingungen erfolgt, bei denen das Risiko einer Ölverschmutzung bei Unfällen möglichst gering ist. Eine harmonisierte Maßnahme ist erforderlich, um eine neuerliche Ölpest an den Küsten Europas mit der Schädigung der Flora, Fauna und Meeresumwelt zu verhindern, wie sie sich beim Untergang des Öltankschiffs ERIKA vor der französischen Küste im Dezember 1999 ereignet hat.

Angesichts der Binnenmarktdimension des Seeverkehrs kann nur eine Maßnahme auf Gemeinschaftsebene sicherstellen, daß Öltankschiffe im Verkehr von, nach und zwischen europäischen Häfen dasselbe Niveau des Schutzes vor Ölverschmutzung bei Zusammenstößen oder Auflaufen gewährleisten und gleichzeitig die Gefahr einer Wettbewerbsverfälschung zwischen Häfen aufgrund unterschiedlicher Prinzipien für Hafen- und Lotsengebühren für umweltfreundliche Öltankschiffe verringert wird.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Wen betrifft der Vorschlag?
- Welche Wirtschaftssektoren?
 - Unternehmen welcher Größe (Anteil der kleinen und mittleren Unternehmen)?
 - Gibt es geographische Bereiche in der Gemeinschaft, in der derartige Unternehmen schwerpunktmäßig ihren Standort haben?

Die von dem Vorschlag betroffenen Wirtschaftssektoren sind Schifffahrtsunternehmen, die Öltankschiffe im Verkehr nach, von und zwischen Häfen der Europäischen Gemeinschaft für die Ein- und Ausfuhr und die Verteilung von Rohöl und Ölprodukten innerhalb der Gemeinschaft betreiben.

Die Verordnung gilt für alle Öltankschiffe ab 600 Tonnen Tragfähigkeit, unabhängig davon, welche Flagge sie führen, im Verkehr nach, von und zwischen Häfen der Mitgliedstaaten. Es wird keine Unterscheidung getroffen nach der Größe der Schifffahrtsunternehmen, die solche Öltankschiffe betreiben, oder nach den Häfen, in denen sie gelöscht oder beladen werden, da der gesamte Seetransport von Rohöl und Ölprodukten mit Öltankschiffen nach, von und zwischen Häfen der Gemeinschaft Gegenstand der Verordnung ist. Die Zahl aller Öltankschiffe weltweit wird auf über 7000 geschätzt. Angesichts des hohen Anteils der EU an den Ein- und Ausfuhren von Rohöl und Ölprodukten im Seeverkehr, der auf rund ein Drittel des weltweiten Seehandelsvolumens geschätzt werden kann⁶⁷, läuft ein erheblicher Teil dieser Öltankschiffsflotte Häfen in der Gemeinschaft an, um Rohöl und Ölprodukte zu löschen oder zu laden. Die meisten der betroffenen Häfen sind große Häfen, auch die Terminalbetreiber sind meist große Unternehmen. Viele Ölterminals sind Eigentum der großen Ölgesellschaften oder werden von diesen verwaltet. Die Betreiber der betroffenen Öltankschiffsflotten können große Unternehmen sein oder diesen gehören, es gibt jedoch auch eine große Zahl meist kleinerer Tankschiffe, die von kleinen und mittleren Unternehmen betrieben werden.

Es gibt keine besonderen geographischen Bereiche innerhalb der Gemeinschaft, in denen diese Unternehmen angesiedelt sind: alle bis auf die beiden Mitgliedstaaten ohne Meereszugang verfügen über Seehäfen für den gewerblichen Schiffsverkehr. Österreich und Luxemburg sind daher von der Anwendung der Verordnung in bezug auf Häfen ausgeschlossen. Da jedoch beide Länder Flaggenstaaten im Seeverkehr sind, sind ihre Schiffe Gegenstand der Verordnung.

Der zu erwartende Rückgang von Ölunfällen mit Einhüllen-Öltankschiffen wird positive Auswirkungen auf die Meeresumwelt haben und die Risiken und Auswirkungen einer schweren Verschmutzung der Küsten Europas aufgrund solcher Unfälle sowie die dadurch verursachten Kosten für die Volkswirtschaft, die Gesellschaft und einzelne Wirtschaftszweige deutlich verringern. Außerdem wird der Vorschlag Störungen im Seeverkehr vermeiden, die durch solche Unfälle und den dadurch verursachten finanziellen und zeitlichen Aufwand für die Sicherung der Schiffe und ihrer Ladung oder, im schlimmsten Fall, für die Bergung des Wracks und der umweltgefährdenden Ladung sowie für erforderliche Unfalluntersuchungen zur Ursachenermittlung hervorgerufen werden.

⁶⁷

Siehe die Zahlenangaben zur Bedeutung des Öltransports für die Gemeinschaft in der Mitteilung, der dieser Vorschlag beigelegt ist.

3. Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund des Vorschlags

Die Betreiberunternehmen von Öltankschiffen und Ölumschlagshäfen müssen sicherstellen, daß Einhüllen-Öltankschiffe schrittweise durch umweltfreundlichere Öltankschiffe mit Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion ersetzt werden, wobei den verkürzten Fristen in dem Vorschlag Rechnung zu tragen ist, die auf Altersgrenzen für Schiffe und generellen Fristen beruhen. Zusätzlich haben die Hafen- und Lotsenbehörden, die Dienste für Öltankschiffe erbringen, differenzierte Hafen- und Lotsengebühren anzuwenden, bei denen zwischen Einhüllen-Öltankschiffen und Öltankschiffen mit Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion unterschieden wird.

4. Voraussichtliche wirtschaftliche Auswirkungen des Vorschlags

- auf die Beschäftigung
- auf Investitionen und Unternehmensgründungen
- auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen.

Es ist von vorteilhaften Auswirkungen des Vorschlags auf die Beschäftigung auszugehen, da die beschleunigte Ersetzung alter Einhüllen-Öltankschiffe durch neue Doppelhüllenschiffe die Nachfrage nach Neubauten erhöhen wird. Dies dürfte sich positiv auf die Schiffbaubranche und die Schiffsausrüster und Zulieferer auswirken. Aufgrund der großen Schiffbaukapazitäten im Fernen Osten und der aggressiven Preispolitik der Branche dürfte allerdings der Großteil der Neubaubestellungen, die wegen der Regelung zur beschleunigten Einführung erfolgen, nicht an europäische Werften gehen. Die vorteilhaften Auswirkungen auf die Beschäftigung in der europäischen Schiffbauindustrie könnten daher recht begrenzt sein. Andererseits könnten europäische Schiffsausrüster von der erhöhten Neubauten-Nachfrage profitieren, da sie mehr Aufträge erhalten werden, auch für Schiffneubauten außerhalb der Gemeinschaft. Die Maßnahme könnte sich auch positiv auf die Beschäftigungschancen europäischer Seeleute auswirken. Es ist davon auszugehen, daß der Bedarf an hochqualifizierten Besatzungsmitgliedern aufgrund der Ersetzung alter Einhüllen-Öltankschiffe durch neue Doppelhüllenschiffe zunehmen könnte. Da diese neuen Schiffe mit neuester Technik ausgerüstet sein werden, wird eine besser qualifizierte Mannschaft benötigt, die diese Technik sicher bedienen kann. Es ist auch zu erwarten, daß es die Eigner neuer Schiffe im Gegensatz zu Betreibern alter und niederwertiger Schiffe vorziehen werden, qualifizierte Besatzungen zu beschäftigen.

Die beschleunigte Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe dürfte sich vorteilhaft auf die Wettbewerbsfähigkeit von Betreibern mit hohem Qualitätsstandard auswirken, die über moderne und umweltfreundliche Öltankschiffe verfügen. Zur Zeit leiden sie unter dem unlauteren Wettbewerb von nicht den Standards entsprechenden Betreibern, die Substandard-Schiffe und überalterte Schiffe einsetzen und bei der Sicherheit und dem Meeresumweltschutz sparen, um Tiefstpreise für den Transport von Rohöl und Ölprodukten anbieten zu können. Diese niedrigen Marktpreise machen es den qualitätsbewußten Betreibern unmöglich, eine Rendite zu erwirtschaften.

5. Trägt der Vorschlag der besonderen Situation der kleinen und mittleren Unternehmen Rechnung (geringere oder unterschiedliche Anforderungen usw.)?

Aus den obengenannten Gründen und im Interesse der Sicherheit und der Vermeidung von Ölunfällen wird bei der Geltung der Verordnung nicht zwischen Schiffen, Häfen und Betreibern verschiedener Größe unterschieden. Da der Ersatz von Einhüllenschiffen durch neue Doppelhüllenschiffe auf internationaler Ebene als notwendige Maßnahme zur Verringerung des Ölunfallrisikos vereinbart wurde, wird eine solche Unterscheidung weder als nötig noch als wünschenswert angesehen. Derartige Unterscheidungen würden im Gegenteil zweigleisige Sicherheitsregeln schaffen und die Gefahr von Wettbewerbsverfälschungen mit sich bringen.

Mit dem Vorschlag wird aber angestrebt, für ausgewogene Erträge von Hafen- und Lotsenbehörden, die Dienste für Öltankschiffe im Verkehr nach, von und zwischen europäischen Häfen erbringen, zu sorgen. Diese Ausgewogenheit wird erreicht, indem die Ermäßigung der Hafen- und Lotsengebühren für Doppelhüllen-Öltankschiffe durch Aufschläge auf die Hafen- und Lotsengebühren für Einhüllen-Öltankschiffe ausgeglichen wird.

KONSULTATIONEN

6. Einrichtungen, die zu dem Vorschlag konsultiert wurden und ihre Stellungnahmen.

- European Shippers' Council (ESC)
- Verband der Europäischen Privaten Hafenbetreiber (FEPORT)
- Organisation der Europäischen Seehäfen (ESPO)
- Verband der EG-Reeder (ECSA)
- Europäischer Transportarbeiter-Verband (ETF)
- Ausschuß der EU-Schiffbauverbände (CESA)
- Europäischer Ausschuß der Versicherer (CEA)
- Internationaler Verband der Klassifikationsgesellschaften (IACS)
- Internationale Gruppe der P&I-Clubs
- Internationaler Verband Unabhängiger Tankschiffbesitzer (INTERTANKO)
- Internationales Seeverkehrsforum der Ölgesellschaften (OCIMF)
- Internationale Seehandelskammer (ICS)
- Internationaler Verband der Versicherer (UIA)

Branchen- und Berufsverbände wurden zu den Hauptzielen und Grundsätzen des Vorschlags konsultiert. Im allgemeinen sehen die Branchen- und Berufsverbände die vorgeschlagene Einführungsregelung als sehr strikt an, räumen aber die Notwendigkeit ein, Maßnahmen zu einer wesentlich wirksameren Verhinderung von Ölunfällen zu ergreifen. Einige dieser Verbände haben bereits vor diesem Vorschlag angekündigt, freiwillige Maßnahmen ergreifen zu wollen, um zu einem besseren Schutz beizutragen. Alle diese ins Auge gefaßten freiwilligen Maßnahmen von Teilen der Seeverkehrsbranche wurden nach dem Untergang der ERIKA vorgeschlagen und sollen eine vernünftige Antwort auf die berechtigten Bedenken der Öffentlichkeit und politischer Instanzen bezüglich der Sicherheit des Öltransports auf See darstellen. Der Verordnungsvorschlag wird von der Branche als strikte, aber unvermeidliche Maßnahme angesehen, mit der sichergestellt wird, daß gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Beteiligten geschaffen werden, insbesondere für diejenigen, die zur Zeit (noch) nicht bereit sind, ähnliche freiwillige Maßnahmen zu ergreifen.

14.07.00**Beschluss****des Bundesrates**

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an das Europäische Parlament und den Rat über die Sicherheit des Erdöltransports zur See

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle)

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 94/57/EG des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden

Vorschlag einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe
KOM(2000) 142 endg.; Ratsdok. 7245/00

Der Bundesrat hat in seiner 753. Sitzung am 14. Juli 2000 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich die Vorschläge der Kommission zur Verbesserung der Sicherheit der Erdöltransporte zur See. Da die deutschen Küsten von Tankerhavarien und damit verbundenen Umweltkatastrophen stark bedroht

sind, bittet der Bundesrat die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen alsbald in Kraft treten können.

2. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich für internationale Regelungen einzusetzen, die innerhalb eines festgelegten Zeitraums zu einer deutlichen Verringerung der Größe von Einzeltanks in Tankschiffen führen. Bei Tankgrößen von bis zu 25.000 m³ in den heutigen Supertankern reicht bereits die Beschädigung eines Tanks, um eine Umweltkatastrophe herbeizuführen.
3. Der Bundesrat hält es für erforderlich, bei der beabsichtigten Ausarbeitung von Vorschlägen für längerfristige, komplexere Maßnahmen sich auch des Problems der "Dunkelöle" anzunehmen, das auf Seite 9, Fußnote 6 der Mitteilung lediglich angerissen, aber ansonsten nicht weiter berücksichtigt wird. Wegen ihrer erheblichen Gefahr für die Meeresumwelt und die Küsten sollten Rückstände aus der Mineralölraffination (Schweröl) nicht mehr als Schiffstreibstoff zum Einsatz kommen und der Transport in europäischen Gewässern ab sofort nur noch in Doppelhüllentankern zugelassen werden.
4. In der Ostsee ist es in den letzten Jahren wiederholt zum Festkommen von Schiffen mit höherem Tiefgang gekommen. Der Bundesrat hält daher die Einleitung von Maßnahmen für ein Fahrverbot von Großschiffen in Flachgewässern für erforderlich, wenn für beladene Schiffe nicht mindestens 10% der Normaltauchtiefe unter dem Kiel vorhanden sind.
5. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich für eine Erweiterung der Lotsenpflicht dahingehend einzusetzen, dass diese in solchen stark befahrenen Wasserstraßen eingeführt wird, in denen es wiederholt zu Havarien gekommen ist.
6. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei den weiteren Verhandlungen dafür einzusetzen, dass folgende Änderungen und Verbesserungen vorgenommen werden:
 - Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG vom 19. Juni 1995 - Hafenstaatkontrolle:
 - In Anhang II sollte in Anhang V Buchstabe C Nr. 1 der letzte Spiegelstrich wie folgt gefasst werden:

"- Überprüfung und - soweit möglich - Testen der Öl-Wasser-Separatorsanlage für den Maschinenraum einschließlich der Entsorgungseinrichtungen, Verbindungsleitungen und Lagertanks für ölhaltige Rückstände,"

Um die Entsorgungskosten für Brennstoffrückstände und Bilgenöl einzusparen, werden häufig Manipulationen am Entsorgungssystem vorgenommen, die es ermöglichen, unter Umgehung der Öl-Wasser-Separatorsanlage Ölrückstände ins Gewässer einzuleiten.

Lagertanks für Brennstoffrückstände müssen noch ausreichende Lagerkapazität bis zum nächsten Entsorgungshafen vorweisen.

-- In Anhang II sollte in Anhang V Buchstabe C Nr. 1 folgender Spiegelstrich angefügt werden:

"- Überprüfung und - soweit möglich - Test der Abfallverbrennungsanlage."

Die im Maschinenbetrieb anfallenden ölhaltigen Rückstände werden gesammelt und, falls vorhanden, über eine bordeigene Verbrennungsanlage verbrannt, so dass eine Entsorgung der Rückstände in Auffanganlagen im Hafen nicht mehr erforderlich ist. Häufig sind diese Verbrennungsanlagen jedoch nicht oder nicht mehr in der Lage, diese Aufgabe zu erfüllen und haben nur noch eine Alibifunktion, um eine illegale Entsorgung zu verschleiern.

Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 94/57/EG - Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen:

- Der Bundesrat hält es für notwendig, die Regelung zur Haftung der Gesellschaften in Artikel 6 Abs. 2, insbesondere für Umweltschäden, zu verschärfen. Die Haftungsgrenzen müssten in der Höhe so angesetzt werden, dass sie zum Ausgleich des von der Klassifizierungsgesellschaft verursachten Schadens ausreichen.
- Weiterhin bittet der Bundesrat die Bundesregierung, die Bestimmungen hinsichtlich der Überprüfung der Klassifikationsgesellschaften an Bord von Drittflaggenshippen völkerrechtlich überprüfen zu lassen.

- Vorschlag für eine Verordnung zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllentankschiffen:

- Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich für eine beschleunigte Einführung der Doppelhüllentankschiffe vorrangig im Rahmen der IMO einzusetzen. Es macht wenig Sinn, nur Schiffe, die EU-Häfen ansteuern, zu erfassen. Es müssen auch die Schiffstransporte erfasst werden, die ohne Anlaufen eines EU-Hafens die EU-Gewässer durchfahren. Der Bundesrat hält daher eine weltweit geltende Regelung dieser Problematik über die IMO für erforderlich. Die EU sollte mit einer gemeinsamen Haltung in dieser Frage zur 45. Sitzung der MEPC der IMO im Oktober diesen Jahres antreten. Eine Nichtbeachtung des MARPOL-Übereinkommens wäre völkerrechtlich problematisch und könnte die Rolle der IMO grundlegend beschädigen.
- Erhebliche Bedenken hat der Bundesrat hinsichtlich einer möglichen Steuerung der beschleunigten Einführung von Doppelhüllentankern über die Hafengebühren. Die deutschen Häfen sind grundsätzlich autonom in der Festsetzung der Hafengebühren. Der Artikel 5 des Verordnungsvorschlages wird als ein Eingriff in das Subsidiaritätsprinzip und in die Autonomie der Häfen angesehen. Die Häfen wären mit einer, neben der Einrechnung einer Entsorgungsabgabe nach HELCOM und EU-RL, zusätzlichen Gebühr für Einhüllentanker überfordert. Der finanzielle Anreiz ist bei der Höhe der Hafengebühren, die durchschnittlich nur ca. 3 % der Transportkosten ausmachen, ohnehin sehr gering.