

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und zur Änderung der Verordnungen über die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Umweltverschmutzung durch Schiffe

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinien über die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Umweltverschmutzung durch Schiffe

KOM(2000) 489 endg.; Ratsdok. 11517/00

Übermittelt vom Bundesministerium für Finanzen am 16. Oktober 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 15. September 2000 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 356/89 = AE-Nr. 891581 und
Drucksache 177/93 = AE-Nr. 930681.

BEGRÜNDUNG

KONTEXT UND ZIELE DES VORSCHLAGS

1. Die gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr ist vergleichsweise jungen Datums. Ihre Grundlagen wurden durch die Mitteilung der Kommission vom 24. Februar 1993 "Für eine Gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr" geschaffen¹. In diesem Dokument wird für die gesamte Gemeinschaft eine anspruchsvolle Politik zur Verbesserung der Sicherheit von Schiffen, ihren Besatzungen und Fahrgästen und zur wirksameren Verhinderung der Meeresverschmutzung vorgeschlagen.

Das Vorgehen der Gemeinschaft im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr berücksichtigt die Antworten, die zu diesen Problemen durch die internationalen Organismen, welche die Regeln hinsichtlich der Schiffssicherheit, der Verhütung der Meeresverschmutzung und der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen festlegen, vorgebracht werden können.

Die in dem der Mitteilung der Kommission vom 24. Februar 1993 beigelegten Aktionsprogramm genannten Maßnahmen dienen folglich im wesentlichen der Einführung und gegebenenfalls Vervollständigung der von den wichtigsten internationalen Organisationen, der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO), erarbeiteten Normen.

2. Das Aktionsprogramm enthält eine Liste von Rechtssetzungsmaßnahmen zu einer Vielzahl mit der Sicherheit im Seeverkehr und dem Schutz der Meeresumwelt verknüpften Bereichen. Der größte Teil dieses Programms ist mittlerweile fertiggestellt und umfaßt mehr als ein Dutzend Richtlinien und Verordnungen aus einem Zeitraum von fünf Jahren.

Die Aktualisierung der Verordnungen und Richtlinien im Lichte der Fortentwicklung internationaler Normen und technischer Fortschritte stellt für die Kommission und die Mitgliedstaaten eine wichtige Tätigkeit dar.

Die Aktualisierung des Gemeinschaftsrechts hängt eng mit der Annahme neuer Regeln auf internationaler Ebene zusammen. Diese Rechtsvorschriften unterliegen ständigen Anpassungen. Die meist technisch geprägten internationalen Regeln müssen angesichts der raschen Fortentwicklung bestehender Techniken in den Bereichen Schiffbau, Ausrüstung, Navigation und Kommunikation häufig geändert werden. Zudem wurde in den letzten Jahre ein eindeutiger Trend hin zur Vermehrung der Normen und zur Ausdehnung internationaler Rechtsvorschriften auf neue Bereiche (integrierte Managementsysteme, soziale Verhältnisse an Bord usw.) erkennbar.

3. Die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über die Sicherheit im Seeverkehr müssen also regelmäßig angepaßt werden, um Änderungen oder Protokollen zu internationalen Übereinkommen sowie neuen Entschlüssen oder Abänderungen bestehender Kodizes und Regelwerke Rechnung zu tragen.

¹ KOM(93) 66 endg. vom 24.2.1993.

Da es sich um technische Bestimmungen handelt, bieten die Grundlagentexte, d.h. Verordnungen und Richtlinien des Rates, im allgemeinen die Möglichkeit, solche Anpassungen über das sogenannte "Komitologieverfahren" vorzunehmen.

4. Als erste Maßnahme nach der Veröffentlichung der Mitteilung vom 24. Februar 1993 wurde die Richtlinie 93/75/EWG des Rates über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, verabschiedet². Durch Artikel 12 dieser Richtlinie wird ein Regelungsausschuß, ein sogenannter Ausschuß vom Typ III(a), gemäß dem Beschluß des Rates vom 13. Juli 1987 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse³, eingesetzt.

Die Richtlinie 93/75/EWG regelt die Beförderung von Gefahrgut auf dem Seewege. Die meisten⁴ Verordnungen oder Richtlinien, die der Rat im weiteren Verlauf verabschiedet hat, nehmen, obschon sie ganz verschiedene und vielfältige Ziele verfolgen, Bezug auf Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EWG. Nur in vier Verordnungen und Richtlinien wird ein besonderer Ausschuß eingesetzt⁵.

Die gegenwärtige Lage kann kaum zufriedenstellen. Zwar wird allgemein der Ausschuß der Richtlinie 93/75/EWG befaßt und somit eine einheitliche Funktionsweise sichergestellt, es entsteht jedoch ein Mangel an Transparenz und schafft Verwirrung bei den Mitgliedstaaten, wenn Themen auf der Tagesordnung stehen, die keinerlei Bezug zur Beförderung von Gefahrgut haben (wie zum Beispiel die Sicherheit von Fahrgastschiffen oder die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat).

5. Dabei wurde bereits in der Mitteilung der Kommission vom 24. Februar 1993 betont, wie wichtig ein einheitlicher Ausschuß für die Behandlung von Fragen der Sicherheit im Seeverkehr ist, und in dem angefügten Aktionsprogramm wird die Einsetzung eines solchen Ausschusses ausdrücklich erwähnt.

Der Mitteilung der Kommission zufolge würde die Einsetzung eines solchen Ausschusses die nötige Kohärenz bei der Durchführung von Gemeinschaftsmaßnahmen im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr gewährleisten; zuständig wäre als einziger der Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr. Die in den Richtlinien und Verordnungen dieses Themenbereichs vorgesehenen Komitologieverfahren haben eines gemeinsam: Sie dienen in erster Linie dazu, die in das Gemeinschaftsrecht aufzunehmenden Änderungen und Aktualisierungen internationaler Übereinkommen und Rechtsinstrumente durchzuführen.

In seiner Entschließung vom 8. Juni 1993⁶ billigte der Rat "grundsätzlich die Einsetzung des Ausschusses "Sichere Meere" entsprechend dem Beschluß 87/373/EWG vom 13. Juli 1987 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung

² ABL. L 247 vom 5.10.1993, S.19.

³ ABL. L 197 vom 18.7.1987, S.33.

⁴ Es handelt sich um folgende Rechtsakte: Richtlinien 95/21/EG, 96/98/EG, 97/70/EG, 98/18/EG, 98/41/EG, 1999/35/EG und Verordnung (EG) Nr. 3051/95.

⁵ Es handelt sich um die Richtlinien 94/57/EG und 94/58/EG sowie die Verordnungen (EWG) Nr. 613/91 und (EG) Nr. 2978/94.

⁶ ABL. C 271 vom 7.10.1993, S. 1.

der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse, mit folgenden Aufgaben:

- a) Zentralisierung der Arbeiten von Ausschüssen, die durch die Umsetzung des genannten Beschlusses in bestehende oder künftige Rechtsvorschriften der Gemeinschaft eingesetzt werden, soweit sie den Bereich der Seeverkehrssicherheit betreffen;
- b) Unterstützung und Beratung der Kommission in allen Fragen der Seeverkehrssicherheit und in Fragen der Verhütung und Begrenzung der durch Tätigkeiten auf See verursachten Umweltverschmutzung⁷;

Abgesehen von dieser Rationalisierung und Zentralisierung der Aufgaben würde sich die Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr auch in praktischer Hinsicht positiv auswirken, da sich hierdurch z.B. die Anzahl der Sitzungen und damit die Kosten für die Vorbereitung und Durchführung von Ausschusssitzungen verringern dürften.

6. Dieser Vorschlag bezweckt nicht allein, die fünf bestehenden Ausschüsse durch den Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr zu ersetzen. Es ist auch beabsichtigt, das Regelungsverfahren für die bestehenden Verordnungen und Richtlinien, das sich auf den Beschluß Nr. 87/373/EWG gründet, durch das neue kürzlich eingeführte Regelungsverfahren gemäß dem Beschluß des Rates Nr. 1999/468/EG vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁷ abzulösen.

Der Beschluß des Rates Nr. 1999/468/EG vereinfacht diese Modalitäten und gewährleistet eine stärkere Einbeziehung und bessere Information des Europäischen Parlaments sowie der Öffentlichkeit im Zusammenhang mit der Umsetzung der Durchführungsbefugnisse und den Arbeiten der Ausschüsse.

Der vorliegende Vorschlag dient daher zur Änderung der geltenden Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts über die Sicherheit im Seeverkehr, um die erwähnten Ausschüsse des Typs III (a) durch einen Ausschuß zu ersetzen, der im Rahmen des Regelungsverfahrens gemäß Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates tätig ist.

7. Bei der Wahl der Rechtsform des Aktes, mit dem der Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr eingesetzt und das Regelungsverfahren auf das Gemeinschaftsrecht angewandt wird, hat die Kommission den Grundsatz des Parallelismus der Rechtsformen gewahrt.

Da die Ausschüsse durch zwei unterschiedliche Rechtsakte, nämlich Verordnungen und Richtlinien des Rates, eingesetzt wurden, bedeutet der Grundsatz des Parallelismus der Rechtsformen, daß nach dem Mitentscheidungsverfahren gemäß Artikel 251 EG-Vertrag die Bestimmungen der geltenden Verordnungen durch eine Verordnung und die Bestimmungen der geltenden Richtlinien durch eine Richtlinie geändert werden müssen.

Dieser Vorschlag besteht also einesteils aus einem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einsetzung des Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und zum anderen aus einem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der geltenden Richtlinien des Rates, um einen Verweis auf den Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr einzufügen.

Die Kommission schlägt gleichzeitig vor, im Zuge der Änderung der geltenden Richtlinien einige Unstimmigkeiten des Wortlauts, die in den Richtlinien 94/57/EG (über Klassifikationsgesellschaften) und 98/18/EG (über die Sicherheit von Fahrgastschiffen) festgestellt wurden, zu berichtigen.

8. Dieser Vorschlag soll im übrigen ein besonders heikles und verwickelter Problem behandeln, das die Beziehungen zwischen Gemeinschaftsrecht und internationalem Recht betrifft und bei der Umsetzung der vom Rat im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr verabschiedeten Verordnungen und Richtlinien durch die Mitgliedstaaten aufgetreten ist.

Das Gemeinschaftsrecht dient der Anwendung von zum Zeitpunkt der Verabschiedung des jeweiligen Rechtsakts geltenden internationalen Bestimmungen. Im weiteren Verlauf werden Verordnungen und Richtlinien der Kommission (seltener des Rates) verabschiedet, um das Gemeinschaftsrecht den Änderungen der internationalen Bestimmungen anzupassen.

Bei der Ausübung ihrer Durchführungsbefugnisse erwachsen der Kommission Schwierigkeiten mit den Fristen. Immer häufiger werden in der IMO Änderungen der geltenden internationalen Übereinkommen, Entschlüsse oder Codes verabschiedet und treten schnell weltweit in Kraft. Aufgrund der langwierigen internen Verfahren erfolgt die Aktualisierung des Gemeinschaftsrechts im Rahmen der Komitologie im allgemeinen nach dem Inkrafttreten der besagten Änderungen. Diese zeitliche "Lücke" wird bei Richtlinien durch die Dauer der Umsetzungsfrist noch vergrößert.

Zudem übernehmen bestimmte Mitgliedstaaten die internationalen Änderungen schneller als das Gemeinschaftsrecht; in manchen Fällen durch eine Klausel zur automatischen Anpassung der innerstaatlichen Gesetzgebung ("gleitende Verweisung").

Diese Praxis ist mit dem Gemeinschaftsrecht nicht vereinbar. Grundsätzlich sind die Mitgliedstaaten nicht befähigt, Änderungen eines internationalen Rechtsinstruments in ihr innerstaatliches Recht aufzunehmen oder anzuwenden, solange sie noch nicht in das einschlägige Gemeinschaftsrecht übernommen wurden (nach dem Grundsatz "Vorrang des Gemeinschaftsrechts").

Praktisch gibt es also eine nahezu systematische Verschiebung zwischen dem Datum des Inkrafttretens auf internationaler Ebene und dem Anwendungsdatum auf europäischer Ebene.

9. Diese Situation hat sowohl für die Kommission als auch für die Mitgliedstaaten zahlreiche Nachteile:

- Die Mitgliedstaaten können einen Verstoß schwerlich vermeiden, sei es gegenüber dem Gemeinschaftsrecht, wenn sie Änderungen internationaler

Rechtsinstrumente, die auf Gemeinschaftsebene noch nicht angenommen sind, in innerstaatliches Recht übernehmen, sei es gegenüber dem internationalen Recht, da sie grundsätzlich gehalten sind, ihren sich aus dem Inkrafttreten der Übereinkommen und ihrer Änderungen ergebenden internationalen Verpflichtungen nachzukommen.

- Die gegenwärtige Sachlage erschwert den Mitgliedstaaten ihre Aufgabe, internationale Sicherheitsbestimmungen in ihr innerstaatliches Recht zu übernehmen. Das trifft besonders da zu, wo nach dem Recht eines Mitgliedstaats die internationalen Änderungen automatisch im innerstaatlichen Recht anwendbar sind, ohne in dieses direkt umgesetzt zu werden. Das Verbot, die aktuellste Fassung eines internationalen Übereinkommens anzuwenden, macht es einem Mitgliedstaat unmöglich, die Gesetzgebungstechnik der "automatischen" Übernahme des internationalen Rechts einzusetzen. Der betreffende Mitgliedstaat müßte zwischen Bestimmungen einer internationalen Änderung, die nicht unter den Anwendungsbereich einer Richtlinie oder Verordnung fallen, und solchen, die von einer geltenden Richtlinie oder Verordnung erfaßt werden, differenzieren: Letztere können nicht in einzelstaatliches Recht übernommen werden, solange die betreffende Gemeinschaftsregelung nicht geändert wird.
- Das Nebeneinanderbestehen international geltender Bestimmungen, die von Drittstaaten angewendet werden, und sich von diesen unterscheidenden Gemeinschaftsbestimmungen, die auf frühere Fassungen der internationalen Bestimmungen zurückgehen, führt bei der Frage, welche Regeln anzuwenden sind, zu Verwirrung und Rechtsunsicherheit für die einzelstaatlichen Verwaltungen wie für Gemeinschaftsbürger und Bürger von Drittstaaten.
- Dies wirkt sich auf die Sicherheit im Seeverkehr und den Umweltschutz negativ aus, da die internationalen Änderungen, die im Prinzip eine Erhöhung der Sicherheitsnormen darstellen, von den Mitgliedstaaten verspätet in Kraft gesetzt werden. Diese sehen sich gezwungen, über einen gewissen Zeitraum hinweg eine ältere Fassung des internationalen Rechtsinstruments anzuwenden. Das schadet dem Bild der Gemeinschaft in der Öffentlichkeit, da sie so als eine Region erscheint, in der veraltete oder weniger strenge Normen angewendet werden.
- Es droht ein Widerspruch zwischen dem Verbot für Mitgliedstaaten, aktuelle und strengere Änderungen internationaler Rechtsinstrumente anzuwenden, und der Tatsache, daß die Rechtssetzung der Gemeinschaft häufig Mindestanforderungen stellt und den Mitgliedstaaten die Möglichkeit läßt, höhere Normen anzuwenden, die mit Sicherheits- oder Umweltschutzanliegen gerechtfertigt werden.
- Für die Kommission wie auch die Mitgliedstaaten entsteht hierdurch erheblicher bürokratischer Aufwand. Die Kommission sieht sich gezwungen, die einschlägigen Richtlinien oder Verordnungen sehr häufig entsprechend den Änderungen auf internationaler Ebene zu ändern (die im allgemeinen mehrfach im Verlaufe eines Jahres erfolgen). Diese Änderungen verursachen erhebliche Verwaltungskosten und sind häufig rein formeller Natur, wie zum Beispiel bei der Aktualisierung des Datums der anzuwendenden Fassung internationaler Übereinkommen, auf die sich der jeweilige Rechtsakt bezieht (das gilt zum

Beispiel für die Richtlinien 96/39/EG, 97/34/EG und 98/74/EG zur Änderung der Richtlinie 93/75/EWG). Die Schiffsverkehrsämter der Mitgliedstaaten müssen diesen Vorgang zur Umsetzung der auf Gemeinschaftsebene angenommenen Änderungen wiederholen.

10. Die gegenwärtige Sachlage ist zweifellos unbefriedigend. Ein Lösungskonzept für eine beschleunigte Aktualisierung des Gemeinschaftsrechts läßt sich äußerst schwierig verwirklichen, wenn man bedenkt, welche Fristen mit den internen Verfahren zur Verabschiedung eines Rechtsakts im Komitologieverfahren verbunden sind. Ziel sollte das gleichzeitige Inkrafttreten einer Änderung auf internationaler und auf Gemeinschaftsebene sein, was schwer zu verwirklichen ist angesichts der unterschiedlichen Fristen für das Inkrafttreten auf internationaler Ebene (im allgemeinen sechs Monate nach der stillschweigenden Annahme einer Änderung) und der normalen Fristen, die verstreichen, bevor Änderungen internationaler Rechtsinstrumente im Wege der Gemeinschaftsrechtssetzung wirksam werden. In den internen Fristen ist die nötige Zeit enthalten, um solche Änderungen eingehend zu prüfen, den Entwurf einer Richtlinie oder Verordnung der Kommission vorzubereiten, den Ausschuß zu befassen und den Wortlaut in der Kommission zu verabschieden. Dazu kommt noch die üblicherweise für die einzelstaatlichen Umsetzungsmaßnahmen vorgesehene Frist (12 oder gar 18 Monate nach dem Inkrafttreten des Gemeinschaftsrechtsakts).
11. Die Kommission nutzt den Anlaß der Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr um eine Lösung vorzuschlagen, die rechtlich annehmbar ist und dem Anliegen der Mitgliedstaaten wie auch der Kommission gerecht wird, internationale Maßnahmen, die auf Gemeinschaftsebene eingeführt werden, kohärent und wirksam anzuwenden.

Diese Lösung würde es den Mitgliedstaaten ermöglichen, die aktuellsten Fassungen der internationalen Übereinkommen anzuwenden, indem sie gewisse Vorsichtsmaßnahmen treffen (Vorabprüfung der Übereinstimmung), durch die gegebenenfalls unannehmbar erscheinende Änderungen vom Anwendungsbereich einer Richtlinie oder Verordnung ausgenommen würden.

12. Dazu gilt es zunächst, die Bestimmungen in den Verordnungen oder Richtlinien festzustellen, mit denen Bezug auf internationale Rechtsinstrumente genommen wird. Hier können drei Fälle vorkommen:
 - Bestimmte Gemeinschaftsrechtsakte enthalten eine Liste von Begriffsbestimmungen für den verfügenden Teil oder die Anhänge. In dieser Liste sind im allgemeinen auch die internationalen Rechtsinstrumente aufgeführt, die für die Zwecke der Richtlinie zur Anwendung kommen, und es wird die Aussage gemacht, daß diese Rechtsinstrumente "am Tage der Verabschiedung der Richtlinie" oder zu einem bestimmten Zeitpunkt bei einer nachträglichen Änderung "in Kraft sind".
 - In anderen Gemeinschaftsrechtsakten werden Teile des Wortlauts bzw. konkrete Bestimmungen aus Übereinkommen oder sonstigen internationalen Rechtsinstrumenten wörtlich wiedergegeben.

- Bestimmte Rechtsakte enthalten nur einen Verweis auf ein internationales Rechtsinstrument, das für die Zwecke des Gemeinschaftsrechtsakts als ganz oder teilweise anwendbar bezeichnet wird.

13. Im ersten Fall wird durch die Aufnahme der Begriffsbestimmung eines internationalen Rechtsinstruments in einen Rechtsakt der Gemeinschaft das internationale Rechtsinstrument bezeichnet, das durch den Rechtsakt der Gemeinschaft ganz oder teilweise anwendbar gemacht werden soll. Eine solche Begriffsbestimmung hat zwei Bestandteile:

- Übernahme der zur Bezeichnung eines internationalen Übereinkommens verwendeten Abkürzung ("MARPOL" bedeutet zum Beispiel "Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, in der Fassung des Protokolls von 1978"); indem so statt auf den vollständigen Titel des fraglichen internationalen Rechtsinstruments nur auf die Abkürzung verwiesen wird, soll die Lesbarkeit des Gemeinschaftsrechtsakts erleichtert werden.
- Angabe des Datums der für die Anwendung der Richtlinie zu berücksichtigenden Fassung des internationalen Rechtsinstruments.

Eine solche Begriffsbestimmung bezweckt keinesfalls, noch folgt aus ihr, daß alle Bestimmungen des betreffenden internationalen Rechtstextes in das Gemeinschaftsrecht zu übernehmen oder die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, diese anzuwenden.

Die Tatsache, daß in Artikel 2 der Richtlinie 93/75/EWG der IMDG-Code definiert wird als "der Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen in der am 1. Januar 1997 gültigen Fassung", bedeutet selbstverständlich nicht, daß damit der IMDG-Code ins Gemeinschaftsrecht zu übernehmen ist und die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, sämtliche Bestimmungen des Codes anzuwenden. Die Richtlinie 93/75/EWG verpflichtet die Mitgliedstaaten nicht, beispielsweise die Vorschriften für das Stauen oder Trennen von Ladungseinheiten zu befolgen, die sich nicht auf den Gegenstand der Richtlinie beziehen. Die durch die Richtlinie vorgeschriebenen Bestimmungen des IMDG-Codes sind in deren Anhang I aufgeführt (es handelt sich um die Übermittlung der IMDG-Kennziffer der beförderten Güter).

Die Begriffsbestimmungen in Gemeinschaftsrechtsakten stellen also keine "operationellen" Bestimmungen im eigentlichen Sinne dar, mit denen den Mitgliedstaaten bestimmte Verpflichtungen auferlegt werden: Die internationalen Vorschriften, deren Einhaltung die Mitgliedstaaten zu gewährleisten haben, werden in dem betreffenden Rechtsakt an andere Stelle genannt.

Hierbei ist die Angabe des Datums letztlich nur ein Bestandteil der Begriffsbestimmung für ein internationales Rechtsinstrument. Sie hat keine direkte Wirkung auf den Inhalt der Verpflichtungen, die aus dem Gemeinschaftsrechtsakt erwachsen.

Daher ist die Kommission der Auffassung, daß das genaue Datum der Fassung eines internationalen Rechtsinstruments nicht angegeben werden muß. Es genügt, den

Bezug auf die geltende und damit neueste anwendbare Fassung dieses Rechtsinstruments herzustellen⁸.

Diese Begriffsbestimmung schließt grundsätzlich die letzten an einem internationalen Rechtstext angebrachten Änderungen ein. Der Rückgriff auf die weiter unten in Absatz 16 beschriebene Schutzklausel kann allerdings dazu führen, daß bestimmte strittige Bestimmungen vom Anwendungsbereich der jeweiligen Richtlinie oder Verordnung ausgenommen werden. Daher ist aus Gründen der rechtlichen Klarheit deutlich zu machen, daß die Begriffsbestimmung eines internationalen Rechtsinstruments in einem Gemeinschaftsrechtsakt unbeschadet der Maßnahmen bei Anwendung der Schutzklausel zu verstehen ist.

14. Im zweiten Fall beabsichtigt die Gemeinschaft eindeutig, genau festgelegte Bestimmungen eines internationalen Übereinkommens oder einer ebensolchen EntschlieÙung auf Gemeinschaftsebene vorzuschreiben. Die internationalen Bestimmungen werden in den verfügenden Teil oder in einen Anhang aufgenommen und so zum integralen Bestandteil der betreffenden Richtlinie oder Verordnung.

Die Mitgliedstaaten können die jüngsten internationalen Änderungen grundsätzlich nicht anwenden, bevor diese nicht in den betreffenden Gemeinschaftsrechtsakt aufgenommen worden sind. In eine Verordnung oder eine Richtlinie aufgenommene internationale Normen werden damit selbst zu Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts und gelten so lange, bis sie gegebenenfalls durch einen weiteren Gemeinschaftsrechtsakt geändert werden.

Die Tatsache, daß eine Änderung auf internationaler Ebene in Kraft tritt und durch die Weltschifffahrt angewendet wird, schafft keine besonderen Probleme. In diesem Fall liegt es auf der Hand, daß die Mitgliedstaaten die neuen Änderungen nur für den Teil anwenden können, der nicht vom Gemeinschaftsrecht erfaßt wird. Dieser wird somit zu einer Art "lex specialis" gegenüber dem geltenden internationalen Recht.

In der Praxis bemüht sich die Kommission, den Mangel an Übereinstimmung mit dem internationalen Recht zu beheben, indem sie die betreffenden Basisrechtsakte regelmäßig ändert. Sollten mit einer internationalen Änderung für die Gemeinschaft unannehmbare Veränderungen eingeführt werden, genügte es, diese nicht ins Gemeinschaftsrecht zu übernehmen, damit die vorherigen Bestimmungen in der Gemeinschaft weiterhin anwendbar bleiben.

15. Im Gegensatz dazu wird im dritten von uns beschriebenen Fall, sofern der Rechtsakt einen Verweis auf einen internationalen Rechtstext enthält, jede Änderung des letzteren automatisch in das Gemeinschaftsrecht übernommen, da ein Verweis auf eine zu einem bestimmten Zeitpunkt geltende Fassung des internationalen Rechtstextes fehlt. Obschon in der Praxis Änderungen internationaler Rechtsinstrumente grundsätzlich eine Verschärfung der internationalen Sicherheitsnormen bedeuten, ist es dennoch zumindest theoretisch möglich, daß neue

⁸ Hier mag die Bemerkung von Interesse sein, daß der internationale Gesetzgeber selbst diesen Ansatz verfolgt, indem er in einem internationalen Übereinkommen einen Verweis auf ein anderes solches anbringt. In Regel 11-1 des Kapitels II-1 des SOLAS-Übereinkommens heißt es beispielsweise: "Im Sinne dieser Regel haben die Ausdrücke "Freiborddeck", "Schiffslänge" und "vorderes Lot" dieselbe Bedeutung wie in dem jeweils in Kraft befindlichen Internationalen Freibord-Übereinkommen."

internationale Normen das Sicherheitsniveau senken oder sich als unvereinbar mit anderen geltenden Bestimmungen des Seeverkehrsrechts der Gemeinschaft erweisen.

16. Es ist also unerläßlich, ein Verfahren zur Vorabprüfung der Übereinstimmung einzurichten, um zu gewährleisten, daß eine internationale Änderung, die im Widerspruch zum Recht oder der Politik der Gemeinschaft für die Sicherheit im Seeverkehr steht oder dem Sicherheitsniveau abträglich ist, nicht auf Gemeinschaftsebene eingeführt werden kann.

Bei einem solchen Verfahren würde, sobald ein derartiger Sachverhalt festgestellt wird, auf Veranlassung der Kommission oder eines Mitgliedstaats eine Dringlichkeitssitzung des Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr einberufen, damit die geeigneten Maßnahmen getroffen werden können.

Diese könnten zum Beispiel darin bestehen, daß Bestimmungen in der Änderung eines Übereinkommens oder einer von der IMO verabschiedeten EntschlieÙung, die dem Gemeinschaftsrecht zuwiderlaufen, ausdrücklich vom Anwendungsbereich des Gemeinschaftsrechtsakts ausgenommen werden. In diesem Fall müÙte der zugrundeliegende Rechtsakt nach Dringlichkeitsbefassung des Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr fallweise jeweils durch eine Richtlinie oder eine Verordnung der Kommission geändert werden.

Das folgende Beispiel mag zur Erläuterung der Art und Weise dienen, wie dieses Verfahren zur Prüfung der Übereinstimmung eingesetzt werden könnte: Eine Bestimmung der Richtlinie 95/21/EG über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat sieht vor, daß die mit den Überprüfungen an Bord der Schiffe betrauten Besichtiger die in Anhang I des Memorandums von Paris über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat im einzelnen beschriebenen Verfahren anwenden. Sollten gewisse Bestimmungen in einer kürzlich erfolgten Änderung dieses Memorandums zu schwerwiegenden Problemen führen, so müÙte im Wege des Verfahrens zur Prüfung der Übereinstimmung eine Änderung der Richtlinie 95/21/EG verabschiedet werden, in der festgelegt würde, daß die Besichtiger die in Anhang I des Memorandums von Paris festgelegten Verfahren anwenden, jedoch mit Ausnahme der eindeutig bezeichneten Bestimmungen X, Y oder Z. Damit ist die Gefahr der Verwirrung oder Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Art der ausgenommenen Bestimmungen einer internationalen Änderung gebannt.

17. Wesentlich ist, daß das Verfahren zur Prüfung der Übereinstimmung die Verabschiedung konkreter Dringlichkeitsmaßnahmen ermöglicht. Die Frist von der Verabschiedung einer internationalen Änderung bis zu ihrem Inkrafttreten kann sehr knapp bemessen sein. Die Durchführung eines Verfahrens zur Prüfung der Übereinstimmung kann sich von der Entscheidung, den Ausschuß einzuberufen, bis zur möglichen Verabschiedung einer konkreten Maßnahme (wie zum Beispiel der Ausnahme strittiger internationaler Änderungen vom Anwendungsbereich einer Richtlinie) über mehrere Monate hinziehen.

Es gilt also zunächst, Vorsorgemaßnahmen zu treffen, um zu vermeiden, daß während dieses Zeitraums bestimmte einseitige Schritte getan werden, die den Ausgang des laufenden Verfahrens in Frage stellen könnten. Um die Verabschiedung konkreter Maßnahmen im Wege des Verfahrens zur Prüfung der Übereinstimmung nicht in Frage zu stellen, muß die Kommission demnach in der Lage sein, die Mitgliedstaaten aufzufordern, die strittige Änderung weder auf internationaler Ebene

zu akzeptieren noch Maßnahmen des innerstaatlichen Rechts zu treffen, um diese anzuwenden.

Ein Mitgliedstaat müßte also davon Abstand nehmen,

- ein Ratifizierungsverfahren einzuleiten oder
- seine einzelstaatlichen Gesetzgebung zu ändern,

und er dürfte keinesfalls beginnen, die fragliche Änderung direkt anzuwenden. Dieser letztere Fall könnte eintreten, wenn bestimmte internationale Codes Änderungen erfahren und auf internationaler Ebene den Staaten nahegelegt wird, diese so bald wie möglich nach ihrer Verabschiedung anzuwenden; in diesem Fall wird für das Inkrafttreten keine weitere Frist gesetzt.

18. Ein besonderer Fall kann eintreten, wenn Änderungen internationaler Übereinkommen in der IMO nach dem Verfahren der stillschweigenden Annahme verabschiedet werden. Dieses Verfahren wurde von der IMO eingeführt, um der Langsamkeit der traditionellen Verfahren zur Änderung von Übereinkommen zu begegnen. Nach dem neuen Verfahren kann eine Änderung nicht erst in Kraft treten, wenn sie von einer bestimmten Anzahl Vertragspartner akzeptiert worden ist, sondern sie tritt (meistens nach ihrer Verabschiedung im Rahmen einer Entschließung des IMO-Ausschusses) zu einem bestimmten Zeitpunkt in Kraft, sofern nicht bis dahin von einer bestimmten Anzahl Vertragspartner Einwände vorgebracht worden sind.

In diesem Fall, wo Schweigen Zustimmung bedeutet, ist es wichtig, daß die Kommission einen konkreten Standpunkt einnimmt, um sich gegen eine internationale Änderung zu wenden, die dem Gemeinschaftsrecht widerspricht. Ein solches Vorgehen der Gemeinschaft kann nur dann nutzbringend wirken, wenn es vor dem Inkrafttreten der Änderung auf internationaler Ebene erfolgt. Insbesondere aus dieser Überlegung heraus muß das Problem dem Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr mit Dringlichkeit unterbreitet werden, damit kurzfristig genug ein gemeinschaftlicher Verhaltensmaßstab festgelegt wird, der es den Mitgliedstaaten gestattet, innerhalb der gesetzten Frist Widerspruch gegen die internationale Änderung einzulegen.

Diese Forderung nach beschleunigten Verfahren setzt voraus, daß Änderungen internationaler Rechtsinstrumente schnell und sorgfältig auf ihre Vereinbarkeit mit dem Recht oder der Politik der Gemeinschaft im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr hin geprüft werden. Diese Prüfung muß sofort nach ihrer Verabschiedung oder sogar noch vorher erfolgen, sobald der Inhalt der Maßnahmen ausreichend deutlich geworden ist. Diese Prüfung wäre nicht nur von der Kommission, sondern auch von den Mitgliedstaaten vorzunehmen, die daher gleichfalls das Recht haben, Dringlichkeitssitzungen des Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr zu beantragen. Ein Dringlichkeitsverfahren rechtfertigt auch, daß sich die Frist von höchstens drei Monaten, die dem Rat gemäß Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG eingeräumt wird, um über einen Maßnahmenvorschlag der Kommission (wenn der Ausschuß keine oder eine ablehnende Stellungnahme abgibt) zu entscheiden, auf einen Monat verkürzt.

Es kann vorkommen, daß der Widerstand der Gemeinschaft gegen eine internationale Änderung nicht ausreicht, um deren Inkrafttreten zu verhindern. Sollte die strittige

Änderung trotz allem in Kraft treten, wäre die Sachlage keine andere als bei der Unvereinbarkeit zwischen in Kraft befindlichen Gemeinschaftsrechtsakten und internationalen Rechtsakten. Die auf internationaler Ebene verabschiedete Änderung wäre zwar auf internationaler Ebene, jedoch nicht auf Gemeinschaftsebene anwendbar.

19. Es muß betont werden, daß Fälle, in denen das Verfahren zur Prüfung der Übereinstimmung eingeleitet wird, grundsätzlich äußerst selten sein dürften. Die Gefahr, daß eine internationale Änderung das Sicherheitsniveau gegenüber den zuvor bestehenden Normen herabsetzt, ist in der Praxis wenig wahrscheinlich. Die allgemeine Tendenz geht vielmehr dahin, die Sicherheitsnormen auszudehnen oder zu verschärfen. Es ist jedoch immer möglich, daß eine internationale Änderung mittelbar oder unmittelbar zu einer Senkung des Niveaus der Sicherheitsbestimmungen führt.
20. Hier sei die Originalität des vorgeschlagenen Ansatzes gegenüber der üblichen Praxis betont, bei der die Änderungen durch Hinzufügung in den bestehenden Text integriert werden: Im vorliegenden Fall überträgt der Rat der Kommission die alleinige Befugnis, Änderungen an internationalen Übereinkommen, die nicht mit der Politik der Gemeinschaft im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr vereinbar sind, aus dem Anwendungsbereich des Gemeinschaftsrechtsakts auszuschließen.

Diese Übertragung erfolgt streng im Rahmen von Artikel 202 dritter Anstrich des Vertrages (ex-Artikel 145 EG-Vertrag). Außerdem beschränken sich die der Kommission so übertragenen Befugnisse auf die Sicherheit im Seeverkehr, deren Normen im wesentlichen technischen Charakter haben.

BEGRÜNDUNG DER VORGESCHLAGENEN MASSNAHMEN

- 21.a) *Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt, und worin besteht die gemeinschaftliche Dimension der Angelegenheit (z.B. wie viele Mitgliedstaaten sind betroffen, und was galt bisher)?*

Die geplante Maßnahme gehört in den Rahmen der Politik der Gemeinschaft für die Sicherheit im Seeverkehr. Sie verfolgt das Ziel, auf das bestehende Gemeinschaftsrecht im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr die Bestimmungen des Beschlusses des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse anzuwenden und die Aktualisierung dieses Rechtsbereichs im Lichte der Fortentwicklung des einschlägigen internationalen Rechts zu erleichtern und zu vereinfachen.

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

Mit dieser Initiative werden in einem bestimmten Bereich (der Sicherheit im Seeverkehr) die in Artikel 202 des Vertrages festgelegten Modalitäten angewandt, die es dem Rat ermöglichen, der Kommission die Befugnis zur Durchführung der von ihm erlassenen Vorschriften zu übertragen. Darüber hinaus wird angestrebt, die Umsetzung eines Politikbereichs der Gemeinschaft im Rahmen von gemeinsamen Zuständigkeiten der Kommission und der Mitgliedstaaten zu erleichtern.

- 23.c) *Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?*

Da sie "institutionellen" Charakter hat, kann diese Maßnahme nur auf Gemeinschaftsebene erfolgen.

- 24.d) *Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Maßnahme der Gemeinschaft, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?*

Die geplante Maßnahme entspricht der Selbstverpflichtung der Kommission, das gesamte Gemeinschaftsrecht im Lichte des Beschlusses 1999/468/EC des Rates mit Blick auf die Komitologie zu aktualisieren. Zudem würde sie es den Mitgliedstaaten erleichtern, Änderungen an internationalen Übereinkommen umzusetzen, und bewirken, daß die Kommission grundlegende Rechtstexte im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr erheblich seltener zu ändern hätte.

Der Preis eines Nichttätigwerdens bestünde in Rechtsunsicherheit und administrativer Schwerfälligkeit, denn es würden gleichzeitig mehrere Ausschüsse bestehen, die nach Maßgabe alter, in dem Beschluß 87/373/EWG festgelegter Verfahren arbeiten, und neue Rechtssetzungsmaßnahmen gelten, die einen Ausschuß entsprechend den Bestimmungen des Beschlusses 1999/468 implizieren.

Der Preis eines Nichttätigwerdens bestünde gleichfalls darin, daß ein Teil des Gemeinschaftsrechts und damit auch des einzelstaatlichen Rechts häufig im Rückstand gegenüber dem internationalen Recht und das Sicherheitsniveau in der Gemeinschaft im Vergleich zum Rest der Welt weniger zufriedenstellend wären.

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

Entsprechend den Zielen der Maßnahme und dem Grundsatz des Parallelismus der Rechtsformen können bestehende Verordnungen nur durch eine Verordnung und bestehende Richtlinien nur durch eine Richtlinie geändert werden.

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

Wie im vorhergehenden Punkt angedeutet, ist die Wahl der Rechtssetzungsmaßnahme durch die Ziele der Maßnahme selbst und den rechtlichen Charakter der Rechtsinstrumente, die sie ändert, vorgegeben.

INHALT DES VORSCHLAGS

27. Die im folgenden beschriebenen Vorschläge für Rechtsakte bezwecken die Einsetzung eines neuen Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr, der die in den geltenden Verordnungen und Richtlinien des Rates für den Bereich der Sicherheit im Seeverkehr eingesetzten Ausschüsse ersetzen soll. Außerdem sollen die Vorschläge die weitere Aktualisierung der Verordnungen und Richtlinien über die Sicherheit im Seeverkehr im Lichte der Fortentwicklung des internationalen Rechts erleichtern.

Es werden zwei unterschiedliche Vorschläge gemacht:

- Ein Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates, mit der ein Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr eingesetzt wird und seine Arbeitsverfahren sowie sein Anwendungsbereich festgelegt werden. Dieser Vorschlag sieht auch die Änderung der bestehenden Regeln im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr vor, womit einerseits der Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr berücksichtigt und andererseits die Aktualisierung der Regeln im Lichte der Fortentwicklung internationaler Rechtssetzung im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr erleichtert wird.
 - Ein Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates, mit der die im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr geltenden Richtlinien geändert werden sollen, um sie der Einsetzung des Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr anzupassen und ihre weitere Aktualisierung zu erleichtern.
28. Dieser Vorschlag enthält keinen Folgenabschätzungsbogen, da er keine Auswirkungen auf Unternehmen hat. Es wurde auch nicht für nötig befunden, einen Finanzbogen zu erstellen, da der Vorschlag nicht zu einer Vermehrung der Ausgaben führen, sondern durch die Rationalisierung der Aufgaben der Ausschüsse und die Verringerung der Anzahl von Ausschußsitzungen positive finanzielle Auswirkungen haben dürfte.

BESONDERE ERWÄGUNGEN

I - VORSCHLAG FÜR EINE VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ÜBER DEN AUSSCHUSS FÜR DIE SICHERHEIT IM SEEVERKEHR UND ZUR ÄNDERUNG DER VERORDNUNGEN ÜBER DIE SICHERHEIT IM SEEVERKEHR UND DIE VERHÜTUNG DER UMWELTVERSCHMUTZUNG DURCH SCHIFFE

Artikel 1

Mit diesem Artikel wird das Ziel der Verordnung definiert: Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr, bei dem die Aufgaben der bestehenden Ausschüsse zentralisiert werden, und erleichterte Änderung des Gemeinschaftsrechts entsprechend der Fortentwicklung der wichtigsten auf internationaler Ebene geltenden Übereinkommen, Entschlüsse und anderen Vereinbarungen.

Artikel 2

Mit diesem Artikel werden die Schlüsselbegriffe der Verordnung bestimmt. Er enthält insbesondere die Liste aller Gemeinschaftsrechtsakte, Verordnungen und Richtlinien, die von der Einsetzung des Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr betroffen werden.

Artikel 3

Mit diesem Artikel soll ein Regelungsausschuß unter der Bezeichnung "Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr" eingesetzt werden. Die für diesen Ausschuß anzuwendenden Verfahren werden unter Verweis auf den Beschluß 1999/468/EG bestimmt. Der Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr nimmt die Aufgaben wahr, mit denen er bereits gemäß den geltenden Rechtsvorschriften der Gemeinschaft betraut ist. Hinzu kommt die Möglichkeit,

diese Verordnung zu ändern, indem der Liste der betroffenen Verordnungen und Richtlinien die neuen Gemeinschaftsrechtsakte hinzugefügt werden, die nach Verabschiedung der Verordnung in Kraft treten.

Artikel 4

In diesem Artikel wird der Mechanismus zur Prüfung der Übereinstimmung beschrieben, der gewährleistet, daß auf internationaler Ebene verabschiedete Änderungen eines Übereinkommens oder einer EntschlieÙung, durch die das Niveau der Gemeinschaftsnormen gesenkt würde, durch den Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr geprüft werden können. Es ist die Möglichkeit vorgesehen, auf Initiative der Kommission oder auf Antrag eines Mitgliedstaats eine Dringlichkeitssitzung des Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr einzuberufen, um die fraglichen Änderungen zu prüfen und sich über eventuell angebrachte Gemeinschaftsmaßnahmen zu äußern. Die Kommission kann auch gegebenenfalls aus Gründen der Vorsorge die Mitgliedstaaten auffordern, jede beabsichtigte Maßnahme zur Annahme oder Anwendung der internationalen Änderung auszusetzen oder zu verschieben.

Artikel 5

In diesem Artikel werden die Aufgaben des Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr beschrieben. Mit diesen Aufgaben ist er bereits gemäß den geltenden Verordnungen und Richtlinien betraut. Darüber hinaus hätte der Ausschuß Stellung zu nehmen zu der Aufnahme neuer Rechtsakte in die Liste von Verordnungen und Richtlinien, die die "Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über den Seeverkehr" bilden, sobald solche verabschiedet werden.

Artikel 6 bis 8

Mit diesem Artikel werden die geltenden Verordnungen im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr geändert. Es handelt sich um die Verordnungen Nr. 613/91 zur Umregistrierung von Schiffen innerhalb der Gemeinschaft, Nr. 2978/94 zur Durchführung der IMO-EntschlieÙung A.747 (18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast und Nr. 3051/95 über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen.

Die Änderungen bestehen in der Streichung der Ausdrücke, die auf das Datum der Verabschiedung der Verordnung verweisen. Zudem wird der durch die jeweilige Grundlagenverordnung eingesetzte Ausschuß (im Falle der Verordnung Nr. 3051/95 handelt es sich um einen gemäß Richtlinie 93/75/EWG eingesetzten Ausschuß, in den anderen Fällen um Sonderausschüsse) durch den Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr ersetzt.

Artikel 9

Kein Kommentar.

II - VORSCHLAG FÜR EINE RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ZUR ÄNDERUNG DER RICHTLINIEN ÜBER DIE SICHERHEIT IM SEEVERKEHR UND DIE VERHÜTUNG DER UMWELTVERSCHMUTZUNG DURCH SCHIFFE

Artikel 1

In diesem Artikel werden die Ziele des Vorschlags für eine Richtlinie definiert. Der durch die Verordnung (EG) Nr. .../2000 eingesetzte Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr soll die durch die geltenden Richtlinien im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr eingesetzten Ausschüsse ersetzen. Zweck des Vorschlags ist es gleichfalls, die Änderung der geltenden Richtlinien entsprechend der Fortentwicklung der wichtigsten Übereinkommen, Entschliebungen und anderer auf internationaler Ebene geltender Vereinbarungen zu erleichtern.

Artikel 2 bis 10

Mit diesen Artikeln werden die einschlägigen Richtlinien der Kommission im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr und des Schutzes der Meeresumwelt geändert. Es handelt sich um folgende Richtlinien:

- Artikel 2: Richtlinie 93/75/EWG 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
- Artikel 3: 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 (Richtlinie über die Klassifikationsgesellschaften).
- Artikel 4: Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten
- Artikel 5: 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)
- Artikel 6: Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung
- Artikel 7: Richtlinie 97/70/EG des Rates über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr
- Artikel 8: Richtlinie 98/18/EG des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe
- Artikel 9: Richtlinie 98/41/EG des Rates über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen
- Artikel 10: Richtlinie 1999/35/EG des Rates über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr

- Diese Richtlinien werden wie folgt geändert:
- Für jedes internationale Rechtsinstrument ist unbeschadet eines Rückgriffs auf die in Artikel 3 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr..../2000 beschriebene Schutzklausel der Verweis auf eine zu einem bestimmten Datum geltende Fassung zu streichen.
- Der durch die jeweilige Richtlinie eingesetzte Ausschuß ist durch den Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr zu ersetzen. Es wird festgestellt, daß das Regelungsverfahren gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr..../2000 anzuwenden ist.
- In bestimmten Fällen sind gewisse Änderungen des Anwendungsbereichs des Komitologieverfahrens vorzunehmen. Es handelt sich insbesondere um Änderungen der Richtlinien 94/57/EG und 98/18/EG. Im ersten Fall ist eine Auslassung richtigzustellen: Artikel 8 der Richtlinie nimmt Bezug auf Änderungen der in Artikel 2 Buchstabe d) und in Artikel 6 derselben Richtlinie genannten Codes und Entschließungen während Artikel 2 Buchstabe d) nicht nur die Codes, sondern auch internationale Übereinkommen und Protokolle erfaßt. Im Hinblick auf die Richtlinie 98/18/EG hat der Rat seine Absicht erklärt, die Änderung von Anhang I im Wege eines vereinfachten Verfahrens zu ermöglichen⁹. Der Rat hat allerdings versäumt, diese Möglichkeit in Artikel 8 vorzusehen, der die durch das Verfahren des Ausschusses erfaßten Bereiche aufführt. Der neue Wortlaut unter Buchstabe b) des Artikels 8 soll diese Auslassung richtigstellen.

Artikel 11, 12 und 13

Kein Kommentar.

⁹ Erklärung des Rates und der Kommission, PV CONS 11, TRANS 23, 6431/98 ADD 1, 23.3.1998, S.4.

2000/0236 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über den Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr und zur Änderung der
Verordnungen über die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der
Umweltverschmutzung durch Schiffe**

(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 Kommission¹⁰,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses¹¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹²,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrages¹³,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Maßnahmen zur Durchführung der geltenden Verordnungen und Richtlinien im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr werden im Wege eines Regelungsverfahrens verabschiedet, das die Befassung des durch die Richtlinie 93/75/EWG des Rates¹⁴ eingesetzten Ausschusses und in bestimmten Fällen eines Ad-hoc-Ausschusses vorsieht. Diese Ausschüsse unterliegen den durch den Beschluß 87/373/EWG des Rates vom 13. Juli 1987 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹⁵ festgelegten Regeln.
- (2) Der Rat hat mit seiner Entschließung vom 8. Juni 1993 über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr die Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr grundsätzlich gebilligt und die Kommission aufgefordert, einen diesbezüglichen Vorschlag zu unterbreiten.

¹⁰ ABl. C vom, S. .

¹¹ ABl. C vom, S. .

¹² ABl. C vom, S. .

¹³ ABl. C vom, S. .

¹⁴ ABl. L 247 vom 5.10.1993, S. 19. Richtlinie, zuletzt geändert durch Richtlinie 98/74/EG (ABl. L 276 vom 13.10.1998, S. 7).

¹⁵ ABl. L 197 vom 18.7.1987, S. 3.

- (3) Der Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr soll die Aufgaben der im Rahmen der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft eingesetzten Ausschüsse im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr zentralisieren, sowie die Kommission in allen Fragen zur Sicherheit im Seeverkehr und der Verhütung oder Begrenzung der Umweltverschmutzung durch die Schifffahrt unterstützen und beraten.
- (4) Gemäß der Entschließung des Rates vom 8. Juni 1993 ist ein Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr einzusetzen; ihm sind die Aufgaben zu übertragen, mit denen zuvor die im Rahmen der bestehenden Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über die Sicherheit im Seeverkehr eingesetzten Ausschüsse betraut waren. In allen neuen Vorschriften des Gemeinschaftsrechts im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr ist die Befassung des Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr vorgesehen.
- (5) Der Beschluß 87/373/EWG wurde durch den Beschluß 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹⁶ ersetzt. Mit dem Beschluß 1999/468/EG sollen die anzuwendenden Ausschußverfahren festgelegt und eine bessere Information des Europäischen Parlaments und der Öffentlichkeit über die Arbeiten der Ausschüsse gewährleistet werden.
- (6) Folglich sind auf den Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr die einschlägigen Bestimmungen des Beschlusses 1999/468/EG anzuwenden. Da die für die Umsetzung der im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr geltenden Gesetzesvorschriften nötigen Maßnahmen von allgemeiner Tragweite im Sinne von Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG sind, sind diese nach dem in Artikel 5 des genannten Beschlusses vorgesehenen Regelungsverfahren zu erlassen.
- (7) Die bestehenden Rechtsvorschriften im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr sind dahingehend zu ändern, daß der durch die Richtlinie 93/75/EWG eingesetzte Ausschuß oder gegebenenfalls der im Rahmen der betreffenden Rechtsvorschriften eingesetzte Ad-hoc-Ausschuß durch den Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr ersetzt wird. Insbesondere sind durch diese Verordnung die einschlägigen Bestimmungen der Verordnungen (EWG) Nr. 613/91¹⁷, (EG) Nr. 2978/94¹⁸ und (EG) Nr. 3051/95 des Rates¹⁹ im Hinblick auf die Einführung des Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und des Regelungsverfahrens gemäß Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG zu ändern.
- (8) Die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr beruhen auf der Anwendung von Regeln internationaler Übereinkommen, Codes und Entschließungen, die zum Zeitpunkt der Verabschiedung des betreffenden Gemeinschaftsrechtsakts oder zu dem darin angegebenen Datum galten. Daher können die Mitgliedstaaten spätere Änderungen dieser internationalen Rechtsinstrumente nicht anwenden, solange die betreffenden Richtlinien oder Verordnungen auf Gemeinschaftsebene nicht geändert worden sind. Aufgrund der Schwierigkeit, das Datum des Inkrafttretens einer Änderung auf internationaler Ebene mit dem der Verordnung, durch die diese Änderung ins Gemeinschaftsrecht übernommen wird, in

¹⁶ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

¹⁷ ABl. L 68 vom 15.3.1991, S. 1.

¹⁸ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 1.

¹⁹ ABl. L 320 vom 30.12.1995, S. 14. Verordnung geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 179/98 vom 23.1.1998, S. 35.

Einklang zu bringen, entstehen erhebliche Nachteile, insbesondere eine verspätete Umsetzung der neuesten und strengsten internationalen Sicherheitsnormen innerhalb der Gemeinschaft.

- (9) Allerdings ist zu unterscheiden zwischen den Bestimmungen eines Gemeinschaftsrechtsakts, die für die Zwecke ihrer Anwendung einen Verweis auf ein internationales Rechtsinstrument enthalten, und Gemeinschaftsbestimmungen, die ein internationales Rechtsinstrument teilweise oder vollständig wiedergeben. Im letzteren Fall können die neuesten Änderungen internationaler Rechtsinstrumente nur nach Änderung der betreffenden Gemeinschaftsbestimmungen auf Gemeinschaftsebene wirksam werden.
- (10) Daher empfiehlt es sich, die Mitgliedstaaten in die Lage zu versetzen, die neuesten Bestimmungen internationaler Übereinkommen, mit Ausnahme derer, die ausdrücklich in einen Gemeinschaftsrechtsakt aufgenommen wurden, anzuwenden. Zu diesem Zweck genügt der Hinweis, daß die im Sinne der betreffenden Richtlinie oder Verordnung anzuwendende Fassung des internationalen Übereinkommens die "jeweils geltende" ist, ohne ein Datum anzugeben.
- (11) Es ist jedoch erforderlich, ein spezifisches Verfahren zur Prüfung der Konformität einzuführen, das es der Kommission nach Befassung des Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr erlaubt, die nötigen Maßnahmen zu treffen, um dem Risiko einer Unvereinbarkeit der Änderungen internationaler Rechtsinstrumente mit den geltenden Rechtsvorschriften oder der Politik der Gemeinschaft im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr vorzubeugen. Bei einem solchen Verfahren gilt es ferner zu vermeiden, daß Änderungen internationaler Rechtsinstrumente das in der Gemeinschaft erreichte Niveau der Sicherheit im Seeverkehr schwächen.
- (12) Das Verfahren zur Prüfung der Konformität kann seine volle Wirkung nur entfalten, wenn die geplanten Maßnahmen so schnell wie möglich und in jedem Fall vor dem Inkrafttreten der internationalen Änderung verabschiedet werden. Folglich ist die Frist, über die der Rat gemäß Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG verfügt, um über die vorgeschlagenen Maßnahmen zu befinden, auf einen Monat zu verkürzen —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Gegenstand dieser Verordnung ist es, die Umsetzung der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über die Sicherheit im Seeverkehr, den Schutz der Meeresumwelt sowie die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen zu verbessern:

- a) Die Aufgaben der in Anwendung der einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft eingesetzten Ausschüsse sollen durch die Schaffung eines einzigen, sogenannten Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr zentralisiert werden.
- b) Die Änderung der einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft im Lichte der Fortentwicklung der auf dem Gebiet der Sicherheit im Seeverkehr, des Schutzes der Meeresumwelt und der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen geltenden internationalen Rechtsinstrumente soll erleichtert werden.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- 1) "Internationale Rechtsinstrumente": Übereinkommen, Protokolle, Entschlüsse, Codes, Regelwerke, Rundschreiben, Normen und Bestimmungen die von einer internationalen Konferenz, der Internationalen Seeschiffsorganisation (IMO), der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), den Unterzeichnern einer Vereinbarung oder einer internationalen Normungsorganisation im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr, der Verhütung von Umweltverschmutzung durch Schiffe und der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen angenommen wurden.
- 2) "Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über den Seeverkehr": die nachstehend aufgeführten Gemeinschaftsrechtsakte:
 - a) Verordnung (EWG) Nr. 613/91 des Rates vom 4. März 1991 zur Umregistrierung von Schiffen innerhalb der Gemeinschaft,
 - b) Richtlinie 93/75/EWG 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,
 - c) Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates vom 21. November 1994 zur Durchführung der IMO-Entschlüsse A.747 (18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast,
 - d) Richtlinie 94/57/EG des Rates, vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden²⁰,
 - e) Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten²¹,
 - f) 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)²²,
 - g) Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates vom 8. Dezember 1995 über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs von Ro-Ro-Fahrgastfahrtschiffen,

²⁰ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20. Richtlinie, geändert durch die Richtlinie 97/58/EG (ABl. L 274 vom 7.10.1997, S.8.).

²¹ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 28. Richtlinie, geändert durch die Richtlinie 98/35/EG (ABl. L 172 vom 17.6.1998, S. 1.).

²² ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1. Richtlinie, zuletzt geändert durch die Richtlinie 1999/97/EG (ABl. L 331 vom 23.12.1999, S. 67.).

- h) Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung²³,
- i) Richtlinie 97/70/EG des Rates vom 11. Dezember 1997 über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr²⁴,
- j) Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe²⁵,
- k) Richtlinie 98/41/EG des Rates vom 18. Juni 1998 über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen²⁶,
- l) Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr²⁷.

Artikel 3

Einsetzung des Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr

1. Die Kommission wird von einem Regelungsausschuß, im folgenden Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr genannt, unterstützt. Dieser besteht aus Vertretern der Mitgliedstaaten. Den Vorsitz führt ein Vertreter der Kommission.
2. Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, findet das Regelungsverfahren des Artikels 5 des Beschlusses 1999/468/EG unter Berücksichtigung der Bestimmungen von Artikel 7 Absatz 3 und Artikel 8 des Beschlusses Anwendung.
3. Für die Zwecke dieser Verordnung wird der in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Zeitraum auf einen Monat festgelegt.

Artikel 4

Verfahren zur Prüfung der Konformität

1. Die in Artikel 2 Nummer 2) genannten Verordnungen und Richtlinien der Gemeinschaft können nach dem im obenstehenden Artikel 3 vorgesehenen Verfahren abgeändert werden, um eine Änderung der in Artikel 2 Nummer 1) vorgesehenen internationalen Rechtsinstrumente vom Anwendungsbereich der betreffenden Verordnung oder Richtlinie auszunehmen.

²³ ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 25. Richtlinie, geändert durch die Richtlinie 98/85/EG (ABl. L 315 vom 11.11.1998, S. 14.).

²⁴ ABl. L 34 vom 9.2.1998, S.1. Richtlinie, geändert durch die Richtlinie 1999/19/EG (ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 48.).

²⁵ ABl. L 144 vom 15.5.1998, S.1.

²⁶ ABl. L 188 vom 2.7.1998, S. 35.

²⁷ ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 1.

Eine solche Abänderung ist nur möglich, wenn die internationale Änderung das Risiko birgt, das durch die Rechtssetzung der Gemeinschaft zur Sicherheit im Seeverkehr geschaffene Niveau der Sicherheit im Seeverkehr und des Schutzes der Meeresumwelt zu verringern und die von der Gemeinschaft im Interesse der Sicherheit im Seeverkehr verfolgten Ziele in Frage zu stellen.

2. Beginnend mit dem Datum der Verabschiedung einer Änderung eines in Artikel 2 Nummer 1) genannten internationalen Rechtsinstruments und während eines Zeitraums von sechs Monaten enthalten sich die Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien dieses Rechtsinstruments sind, jeder Initiative hinsichtlich der Annahme oder Anwendung dieser Änderung. Dies soll der Kommission ermöglichen, den in Artikel 3 Absatz 1 genannten Ausschuß mit einem Verordnungs- oder Richtlinienentwurf der Kommission zu befassen, durch den in Anwendung von Absatz 1 die betreffende Änderung von einem Gemeinschaftstext ausgenommen wird. Im Falle einer Befassung innerhalb von sechs Monaten läuft die obengenannte Stillhaltefrist bis zur Verabschiedung geeigneter Maßnahmen.
3. Wenn die Änderung des fraglichen internationalen Rechtsinstruments einem Verfahren der stillschweigenden Zustimmung unterworfen ist, wird die Verordnung oder Richtlinie der Kommission, die eine Übernahme dieser neuen Änderung in das Gemeinschaftsrecht aus den in Absatz 1 genannten Gründen ausschließt, rechtzeitig verabschiedet, damit die betroffenen Mitgliedstaaten gegen die fragliche Änderung auf internationaler Ebene fristgemäß Einspruch erheben können.

Artikel 5

Aufgaben des Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr

Der Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr nimmt die Aufgaben wahr, mit denen er kraft der geltenden Rechtsvorschriften der Gemeinschaft betraut wird.

Artikel 2 Nummer 2) dieser Verordnung kann nach dem in Artikel 3 genannten Verfahren geändert werden, um die Nennung weiterer Gemeinschaftsrechtsakte hinzuzufügen, die nach der Verabschiedung dieser Verordnung in Kraft getreten sind.

Artikel 6

Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 613/91

Die Verordnung (EWG) Nr. 613/91 wird wie folgt geändert:

- 1) Artikel 1 Buchstabe a) wird wie folgt geändert:
 - a) Im ersten Unterabsatz werden die Worte «zum Zeitpunkt der Annahme dieser Verordnung» gestrichen und der Satzteil «unbeschadet der gegebenenfalls in Anwendung von Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr..../2000 des Europäischen Parlaments und des Rates getroffenen Maßnahmen» hinzugefügt.
 - b) Der letzte Unterabsatz wird gestrichen.

- 2) Die Artikel 6 und 7 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Artikel 6

Die Kommission wird durch den gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr..../2000 eingesetzten Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr unterstützt.

Artikel 7

Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, findet das Regelungsverfahren des Artikels 3 der Verordnung (EG) Nr..../2000 Anwendung."

Artikel 7

Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2978/94

Die Verordnung (EG) Nr. 2978/94 wird wie folgt geändert:

- 1) Artikel 3 Buchstabe g) wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Marpol 73/78": Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 in der durch das dazugehörige Protokoll von 1978 geänderten Fassung sowie deren geltende Änderungen unbeschadet der gegebenenfalls in Anwendung von Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr..../2000 des Europäischen Parlaments und des Rates getroffenen Maßnahmen" hinzugefügt.

- 2) Artikel 7 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Artikel 7

«Die Kommission wird durch den gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr..../2000 eingesetzten Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr unterstützt."

Artikel 8

Änderung der Verordnung (EG) Nr. 3051/95

Die Verordnung (EG) Nr. 3051/95 wird wie folgt geändert:

- 1) In Artikel 9 wird der Ausdruck "Artikel 10 Absatz 2" durch den Ausdruck "Artikel 10" ersetzt.
- 2) Artikel 10 erhält folgende Fassung:

"Artikel 10

Die Kommission wird durch den Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr nach dem Verfahren des Artikels 3 der Verordnung (EG) Nr..../2000 des Europäischen Parlaments und des Rates unterstützt."

Artikel 9

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 20.Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

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

Geschehen zu ..., am

Für das Europäische Parlament
Die Präsidentin

Für den Rat
Der Präsident

2000/0237 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinien über die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Umweltverschmutzung durch Schiffe

(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 Kommission²⁸,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses²⁹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³⁰,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrages³¹,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die geltenden Richtlinien im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr verweisen auf den durch die Richtlinie 93/75/EWG des Rates³² eingesetzten Ausschuß sowie in bestimmten Fällen auf einen durch die einschlägige Richtlinie eingesetzten Ad-hoc-Ausschuß. Die bestehenden Richtlinien sehen vor, daß die somit eingesetzten Ausschüsse den Regeln des Beschlusses 87/373/EWG des Rates vom 13. Juli 1987 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse³³ unterliegen.
- (2) Der Beschluß 87/373/EWG wurde ersetzt durch den Beschluß 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse³⁴. Da die für die Umsetzung der geltenden Richtlinien im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr nötigen Maßnahmen von allgemeiner Tragweite im Sinne von Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG sind, müssen diese nach dem in Artikel 5 des genannten Beschlusses vorgesehenen Regelungsverfahren erlassen werden.

²⁸ ABl. C vom, S. .

²⁹ ABl. C vom, S. .

³⁰ ABl. C vom, S. .

³¹ ABl. C vom, S. .

³² ABl. L 247 vom 5.10.1993, S. 19. Richtlinie, zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/74/EG (AbI. L 276 vom 13.10.1998, S. 7).

³³ ABl. L 197 vom 18.7.1987, S. 3.

³⁴ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- (3) Durch die Verordnung (EG) Nr. .../2000 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁵ wird ein Ausschuß mit der Bezeichnung Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr eingesetzt, der die Aufgaben der durch die einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über die Sicherheit im Seeverkehr eingesetzten Ausschüsse zentralisieren soll, und für die Anwendung der genannten Rechtsvorschriften der Rückgriff auf das in Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehenen Regelungsverfahren vorgeschrieben.
- (4) Daher ist es zweckmäßig, die geltenden Richtlinien im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr zu ändern, um die bestehenden Ausschüsse durch den Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr zu ersetzen.
- (5) Ferner ist es zweckmäßig, die geltenden Richtlinien so zu ändern, daß die durch die Verordnung (EG) Nr. .../2000 eingeführten Änderungsverfahren sowie die einschlägigen Vorschriften dieser Verordnung zur Erleichterung ihrer Anpassung an Änderungen der im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr geltenden internationalen Rechtsinstrumenten auf sie Anwendung finden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Gegenstand dieser Richtlinie ist die Änderung der geltenden Richtlinien des Rates über die Sicherheit im Seeverkehr, den Schutz der Meeresumwelt und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen:

- a) durch Bezugnahme auf den durch die Verordnung (EG) Nr./2000 eingesetzten Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr;
- b) durch Erleichterung ihrer Anpassung an Änderungen internationaler Rechtsinstrumente, die im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr, der Verhütung von Umweltverschmutzung durch Schiffe und der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen Anwendung finden, unter den in der Verordnung (EG) Nr./2000 festgelegten Bedingungen.

Artikel 2

Änderung der Richtlinie 93/75/EWG

Die Richtlinie 93/75/EWG wird wie folgt geändert:

- 1) Artikel 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Unter den Buchstaben e) und i) wird der Ausdruck "am 1. Januar 1998" gestrichen,
 - b) Unter Buchstabe f) wird die Angabe "am 1. Januar 1997" gestrichen,

- c) Unter Buchstabe g) wird die Angabe "am 10. Juli 1998" gestrichen,
- d) Unter Buchstabe h) wird die Angabe "am 1. Juli 1998" gestrichen,
- e) Folgender Unterabsatz wird hinzugefügt:

"Die im ersten Unterabsatz unter den Buchstaben e), f), g) h) und i) genannten Übereinkommen, Codes und Entschließungen gelten unbeschadet der gegebenenfalls in Anwendung von Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. .../2000 des Europäischen Parlaments und des Rates getroffenen Maßnahmen."

- 2) Artikel 12 erhält folgende Fassung:

"Artikel 12

"Die Kommission wird durch den gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr..../2000 eingesetzten Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr unterstützt."

Artikel 3

Änderung der Richtlinie 94/57/EG

Die Richtlinie 94/57/EG des Rates³⁶ wird wie folgt geändert:

- 1) In Artikel 2 Buchstabe d) werden die Worte "zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie" durch den Satzteil "unbeschadet der gegebenenfalls in Anwendung von Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr..../2000 des Europäischen Parlaments und des Rates getroffenen Maßnahmen" ersetzt.
- 2) In Artikel 7 erhält der erste Satz folgende Fassung: "Die Kommission wird durch den gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr..../2000 eingesetzten Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr unterstützt."
- 3) In Artikel 8 Absatz 1 erster Anstrich wird der Ausdruck "internationalen Kodizes" durch die Worte "internationalen Übereinkommen, Protokollen und Codes" ersetzt.
- 4) Artikel 13 erhält folgende Fassung:

"Artikel 13

Das in Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. .../2000 vorgesehene Regelungsverfahren findet bei den in Artikel 4 Absätze 3 und 4, Artikel 5 Absatz 1, in den Artikeln 8, 9 und 10 und in Artikel 14 Absatz 2 behandelten Fragen Anwendung."

³⁶ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20. Richtlinie, geändert durch die Richtlinie 97/58/EG (AbI. L 274 vom 7.10.1997, S. 8.).

Artikel 4

Änderung der Richtlinie 94/58/EG

Die Richtlinie 94/58/EG des Rates³⁷ wird wie folgt geändert:

- 1) Artikel 4 wird wie folgt geändert:
 - a) Unter den Buchstaben p), q) und x) werden die Worte "zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie geltenden" durch den Ausdruck "geltenden" ersetzt.
 - b) Unter den Buchstaben r), und v) werden die Worte "zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie geltenden" durch den Ausdruck "geltenden" ersetzt.
 - c) Buchstabe w) wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"w) "Ro-Ro-Fahrgastschiff": ein Fahrgastschiff mit Ro-Ro-Frachträumen oder Sonderräumen, wie im Internationalen Übereinkommen zum Schutze des menschlichen Lebens auf See in der jeweils geltenden Fassung definiert".
 - d) Unter Buchstabe u) werden die Worte "in der zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie geltenden Fassung" durch den Ausdruck "in der geltenden Fassung" ersetzt.
 - e) Folgender Unterabsatz wird angefügt:

"Die unter den Buchstaben p), q), r), u), v) w) und x) genannten Übereinkommen, Codes und Verordnungen verstehen sich unbeschadet der gegebenenfalls in Anwendung von Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. .../2000 des Europäischen Parlaments und des Rates getroffenen Maßnahmen."
- 2) Artikel 13 erhält folgende Fassung:

"Artikel 13

Die Kommission wird durch den gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr..../2000 eingesetzten Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr unterstützt."

³⁷

ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 28. Richtlinie, geändert durch die Richtlinie 98/35/EG (ABl. L 172 vom 17.6.1998, S. 1.).

Artikel 5

Änderung der Richtlinie 95/21/EG

Die Richtlinie 95/21/EG des Rates³⁸ wird wie folgt geändert:

- 1) Artikel 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Unter Punkt 1) werden die Worte "am. Juli 1999" durch den Satzteil "unbeschadet der gegebenenfalls in Anwendung von Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. .../2000 des Europäischen Parlaments und des Rates getroffenen Maßnahmen" ersetzt.
 - b) Unter Nummer 2) werden die Worte "in der am 1. Juli 1999 geltenden Fassung" durch den Satzteil "in der geltenden Fassung unbeschadet der gegebenenfalls in Anwendung von Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. .../2000 getroffenen Maßnahmen" ersetzt.
- 2) Artikel 18 erhält folgenden Wortlaut:

" Artikel 18

Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr

Die Kommission wird durch den gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr..../2000 eingesetzten Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr unterstützt."

- 3) Artikel 19 Buchstabe c) wird gestrichen.

Artikel 6

Änderung der Richtlinie 96/98/EG

Die Richtlinie 96/98/EG des Rates³⁹ wird wie folgt geändert:

- 1) Artikel 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Unter den Buchstaben c), d) und n) wird der Ausdruck "am 1. Januar 1999" gestrichen.
 - b) Folgender Unterabsatz wird angefügt:

«Die unter den Buchstaben c), d) und n) erwähnten Übereinkommen und Prüfnormen verstehen sich unbeschadet der gegebenenfalls in Anwendung von Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. .../2000 des Europäischen Parlaments und des Rates getroffenen Maßnahmen.».

³⁸ ABl. L 157 vom 7.7.1995, S.1. Richtlinie, zuletzt geändert durch die Richtlinie 1999/97/EG (AbI. L 331 vom 23.12.1999, S. 67.).

³⁹ ABl. L 46 vom 17.2.1997, S.25. Richtlinie, geändert durch die Richtlinie 98/85/EG (AbI. L 315 vom 11.11.1998, S. 14.).

- 2) Artikel 18 erhält folgende Fassung:

" Artikel 18

Die Kommission wird durch den gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr..../2000 eingesetzten Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr unterstützt."

Artikel 7

Änderung der Richtlinie 97/70/EG

Artikel 9 der Richtlinie 97/70/EG des Rates⁴⁰ erhält folgenden Wortlaut:

" Artikel 9

Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr

Die Kommission wird durch den gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr..../2000 eingesetzten Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr unterstützt."

Artikel 8

Änderung der Richtlinie 98/18/EG

Die Richtlinie 98/18/EG des Rates⁴¹ wird wie folgt geändert:

- 1) Artikel 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Unter Buchstabe a) wird der Satzteil ", die bei Erlass dieser Richtlinie wirksam sind" gestrichen.
 - b) Unter den Buchstaben b) und c) werden die Worte "in der bei Erlass dieser Richtlinie geltenden Fassung" durch die Worte "in der geltenden Fassung" ersetzt.
 - c) Unter und Buchstaben d) und f) werden die Worte "in der bei Erlass dieser Richtlinie geltenden Fassung" durch die Worte "in der geltenden Fassung" ersetzt.
 - d) Folgender Unterabsatz wird angefügt:

«Die unter den Buchstaben a), b), c), d) und f) genannten Übereinkommen und Codes verstehen sich unbeschadet der gegebenenfalls in Anwendung von Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. .../2000 des Europäischen Parlaments und des Rates getroffenen Maßnahmen."»

⁴⁰ ABl. L 34 vom 9.2.1998, S. 1. Richtlinie, geändert durch die Richtlinie 1999/19/EG (AbI. L 83 vom 27.3.1999, S. 48.).

⁴¹ ABl. L 144 vom 15.5.1998, S. 1.

- 2) In Artikel 6 Absatz 1 Buchstaben b) und c), Absatz 2 Buchstaben a) und i) und Absatz 3 Buchstabe a) werden die Worte "in der bei Erlass dieser Richtlinie geltenden Fassung" gestrichen.
- 3) Artikel 8 Buchstabe b) erhält folgende Fassung:
"b) Anhang I kann geändert werden, um:
 - i) für die Zwecke dieser Richtlinie Änderungen internationaler Übereinkommen anzuwenden,
 - ii) die technischen Vorschriften im Lichte der gewonnenen Erfahrungen zu verbessern."
- 4) Artikel 9 erhält folgende Fassung:

"Artikel 9"

Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr

Die Kommission wird durch den gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr..../2000 eingesetzten Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr unterstützt."

Artikel 9

Änderung der Richtlinie 98/41/EG

Die Richtlinie 98/41/EG des Rates⁴² wird wie folgt geändert:

- 1) In Artikel 2 dritter Anstrich werden die Worte "in der bei Erlass dieser Richtlinie geltenden Fassung" durch den Satzteil "in der geltenden Fassung unbeschadet der gegebenenfalls in Anwendung von Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. .../2000 des Europäischen Parlaments und des Rates getroffenen Maßnahmen."
- 2) Artikel 13 erhält folgende Fassung:

"Artikel 13"

Die Kommission wird durch den gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr..../2000 eingesetzten Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr unterstützt."

⁴² ABl. L 188 vom 2.7.1998, S. 35.

Artikel 10

Änderung der Richtlinie 1999/35/EG

Die Richtlinie 1999/35/EG des Rates⁴³ wird wie folgt geändert:

- 1) Artikel 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Unter den Buchstaben b) und o) werden die Worte "in der bei Annahme dieser Richtlinie geltenden Fassung" durch die Worte "in der geltenden Fassung" ersetzt.
 - b) Unter Buchstabe d) wird der Satzteil ", die bei der Annahme dieser Richtlinie in Kraft sind" gestrichen.
 - c) Unter Buchstabe e) werden die Worte "in der bei Annahme dieser Richtlinie geltenden Fassung" durch die Worte "in der geltenden Fassung" ersetzt.
 - d) Folgender Unterabsatz wird angefügt:

"Die unter den Buchstaben b), d), e) und o) genannten Übereinkommen und Codes verstehen sich unbeschadet der gegebenenfalls in Anwendung von Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. .../2000 des Europäischen Parlaments und des Rates getroffenen Maßnahmen."
- 2) Artikel 16 erhält folgende Fassung:

"Artikel 16

Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr

Die Kommission wird durch den gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr..../2000 eingesetzten Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr unterstützt."

Artikel 11

Anwendung

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am.... nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 12
Inkrafttreten

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

Artikel 13
Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel, am

Für das Europäische Parlament
Die Präsidentin

Für den Rat
Der Präsident

21.12.00**Beschluss**
des Bundesrates

Vorschlag einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und zur Änderung der Verordnungen über die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Umweltverschmutzung durch Schiffe

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinien über die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Umweltverschmutzung durch Schiffe

KOM(2000) 489 endg.; Ratsdok. 11517/00

Der Bundesrat hat gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG von der Vorlage Kenntnis genommen.

Der Beschluss ist gemäß § 35 GO BR gefasst worden.