

27.08.03

EU - AS - U - Vk

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur
Umregistrierung von Fracht- und Fahrgastschiffen innerhalb der Gemeinschaft
KOM(2003) 478 endg.; Ratsdok. 12059/03

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 27. August 2003 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 6. August 2003 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

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

Hinweis: vgl. Drucksache 458/90 = AE-Nr. 901548,
Drucksache 411/93 = AE-Nr. 931685 und
Drucksache 316/94 = AE-Nr. 941107

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND UND BEGRÜNDUNG

Im März 1991 verabschiedete der Rat die Verordnung (EWG) Nr. 613/91 zur Umregistrierung von Schiffen innerhalb der Gemeinschaft. Ziel der Verordnung (EWG) Nr. 613/91 ist es, den mit der Umregistrierung innerhalb der Gemeinschaft verbundenen Kosten- und Verwaltungsaufwand zu reduzieren, um so die Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaftsflotte zu verbessern und gleichzeitig die Sicherheit im Seeverkehr entsprechend den internationalen Übereinkommen zu gewährleisten.

Die Verordnung soll den Interessen des Binnenmarktes (Beseitigung technischer Hemmnisse für die Umregistrierung von Schiffen zwischen Mitgliedstaaten) und den Erfordernissen der Sicherheit im Seeverkehr (ein hohes Maß an Schiffssicherheit und Umweltschutz) ausgewogen Rechnung tragen. Der Grundgedanke ist, dass die in den IMO-Übereinkommen enthaltenen Sicherheitsnormen auf europäischer Ebene anerkannt werden sollten.

Nach der Verordnung können die Mitgliedstaaten nicht aus technischen Gründen, die sich aus den drei IMO-Übereinkommen (SOLAS-Übereinkommen von 1974, LL66 und MARPOL 73/78) ergaben, Frachtschiffe von der Registrierung ausschließen, die in einem anderen Mitgliedstaat registriert sind, die Anforderungen dieser Übereinkommen erfüllen, gültige Zeugnisse mitführen und über zugelassene Ausrüstungsgegenstände verfügen. Für die Umflaggung von Schiffen, die diese Voraussetzungen erfüllen, ist daher unter Umständen nur eine Überprüfung durch die Seebehörden des aufnehmenden Flaggenstaates erforderlich, durch die festgestellt wird, ob sein Zustand tatsächlich den Zeugnissen entspricht. Meinungsverschiedenheiten zwischen den Mitgliedstaaten hinsichtlich der Auslegung der Anforderungen und Bestimmungen, die die Übereinkommen in das Ermessen der Vertragsparteien stellen, werden der Kommission gemeldet, die darüber mit Unterstützung eines Ausschusses aus Vertretern der Mitgliedstaaten entscheidet, in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

Mehr als zehn Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung (EWG) Nr. 613/91 (1. Januar 1992), ist es angemessen, sich um eine Verbesserung der Gemeinschaftsvorschriften für die Umregistrierung von Schiffen zu bemühen. Dafür gibt es drei Gründe:

- Zunächst wurden seit der Verabschiedung der Verordnung sowohl auf internationaler als auch auf Gemeinschaftsebene die einschlägigen Rechtsvorschriften grundlegend weiterentwickelt. Zum einen hat die IMO seitdem die einschlägigen internationalen Übereinkommen geändert und dazugehörige Entschlüsse angenommen, und zum anderen wurde - was von noch größerer Bedeutung ist - ein großer Teil des gemeinschaftlichen Besitzstands im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr erst nach dem Inkrafttreten der Verordnung verabschiedet. Texte, die Auswirkungen auf den Umfang der Verordnung haben können, wie die Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe¹, oder den Wortlaut einiger ihrer Bestimmungen beeinflussen können, wie die Richtlinie 94/57/EG des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der

¹ ABl. L 144 vom 15.5.1998, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2003/.../EG (ABl. L ..., S. ...).

Seebehörden², die Richtlinie 95/21/EG des Rates 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)³ und die Richtlinie 96/98/EG des Rates über Schiffsausrüstung⁴ wurden verabschiedet und – in manchen Fällen grundlegend – wieder geändert, ohne dass eine förmliche Verbindung mit der Verordnung hergestellt wurde;

- Weiter wurden mit der Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 613/91 inzwischen Erfahrungen gesammelt. Die der Kommission vorliegenden Informationen über die Durchführung der Verordnung stützen sich zum größten Teil auf Daten, die bei der Vorbereitung von Vertragsverletzungsverfahren gesammelt wurden, die auf die Beschwerde eines Betreibers hin eingeleitet wurden, sowie auf jüngste Stellungnahmen von EG-Schiffseignern, die unter anderem darauf hinwiesen, dass das Problem unterschiedlicher Auslegungen der Übereinkommen nach wie vor besteht und dass es einen Zusammenhang zwischen der Umregistrierung von Schiffen und den Befugnissen der Flaggenstaaten gibt, und die unter anderem die Ausweitung des Geltungsbereichs der Verordnung auf Fahrgastschiffe fordern;

- Und schließlich werden sich die bereits bestehenden Schwierigkeiten wohl mit der bevorstehenden Erweiterung der Union noch verschärfen, die beträchtliche quantitative und qualitative Auswirkungen auf die EG-Flotte haben wird. Sie werden auch stärker ins Auge fallen, da die Schiffseigner möglicherweise mehr Anträge auf Umregistrierung von Schiffen innerhalb der Gemeinschaft stellen werden.

2. INHALT DES VORSCHLAGS

Allgemeine Erwägungen

Durch den Vorschlag sollen Verbesserungen in drei Bereichen eingeführt werden:

- Ausweitung des Geltungsbereichs der Verordnung auf Fahrgastschiffe;
- Bessere Verbindung mit anderen Rechtsinstrumenten der Gemeinschaft im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr; und
- Verstärkung der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Seebehörden.

Ausweitung des Geltungsbereichs der Verordnung auf Fahrgastschiffe

Die Verordnung (EWG) Nr. 613/91 gilt gemäß Artikel 2 für Frachtschiffe (mit einem Bruttoreaumgehalt von mindestens 500 Registertonnen). Zum Zeitpunkt der Verabschiedung der Verordnung wurde die Frage erörtert, ob sie auch auf Fahrgastschiffe Anwendung finden sollte. Schließlich kamen jedoch die Sachverständigen der Kommission und der Mitgliedstaaten zu dem Schluss, dass es angesichts der charakteristischen Merkmale und des speziellen Einsatzes von Fahrgastschiffen (zusätzliche Bauanforderungen) und der unterschiedlichen Auslegungen der Übereinkommen zum damaligen Zeitpunkt nicht angebracht war, Fahrgastschiffe in den Geltungsbereich der Verordnung einzubeziehen. In der Begründung des Vorschlags für die

² ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2002/84/EG (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 53).

³ ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2002/84/EG (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 53).

⁴ ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 25. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2002/84/EG (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 53).

Verordnung verpflichtet sich die Kommission jedoch, diese Möglichkeit so bald wie möglich erneut zu prüfen. 1996 kündigte die Kommission in der Begründung des Vorschlags für die Richtlinie 98/18/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung an, um ihren Geltungsbereich auf Fahrgastschiffe auszuweiten.

Seit Verabschiedung der Verordnung (EWG) Nr. 613/91 wurde die internationale Regelung für Fahrgastschiffe durch die Verabschiedung zahlreicher Änderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 durch die IMO und eine einheitlichere Auslegung der Regeln und Normen des Übereinkommens verschärft und stärker detailliert. Mit der Verabschiedung der Richtlinie 98/18/EG wurde eine vollständig harmonisierte, für die gesamte Gemeinschaft geltende technische Regelung für Fahrgastschiffe eingeführt, die in der Inlandfahrt eingesetzt werden und am oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut wurden. Diese einheitliche Regelung wurde noch weiter gestärkt durch die Annahme der Richtlinie 2003/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe⁵ und der Richtlinie 2003/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 zur Änderung der Richtlinie 98/18/EG des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe⁶.

Aus technischer Sicht gibt es kein wichtiges Argument dafür, auf Fahrgastschiffe, die für kommerzielle Zwecke in der Inlandfahrt eingesetzt werden, andere Normen anzuwenden als auf solche Schiffe in der Auslandfahrt. Im Rahmen ihrer Flaggenstaatverpflichtungen wenden die meisten nationalen Verwaltungen und die in ihrem Namen tätigen Klassifikationsgesellschaften in der EU bei der Überprüfung von Fahrgastschiffen die gleichen Normen an, ohne zu unterscheiden, ob das Schiff in der Inland- oder in der Auslandfahrt eingesetzt wird.

Angesichts dieser Praxis, der stärkeren Detaillierung der internationalen Regelung für Fahrgastschiffe und der einheitlicheren Auslegung des SOLAS-Übereinkommens von 1974 sah sich die Kommission veranlasst, die Ausweitung der Umregistrierungsvorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 613/91 auf alle Fahrgastschiffe vorzuschlagen, die am oder nach dem in der Richtlinie 98/18/EG genannten Stichtag (1. Juli 1998) gebaut wurden, oder die nach diesem Stichtag gebaut wurden und für die bescheinigt wurde, dass sie den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 für Schiffe entsprechen, die am oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut wurden.

Bessere Verbindung mit anderen Rechtsinstrumenten der Gemeinschaft im Bereich des Seeverkehrs

Der größte Teil des Besitzstands der Gemeinschaft im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr wurde nach der Verordnung (EWG) Nr. 613/91 verabschiedet. Es ist daher wichtig, die neue Verordnung in geeigneter Weise mit verschiedenen Rechtsinstrumenten der Gemeinschaft zu verbinden, insbesondere mit

- der Richtlinie 94/57/EG über die Klassifikationsgesellschaften. Dies geschieht durch einen direkten Verweis auf diese Richtlinie zur Bestimmung des Begriffs „anerkannte Organisation“;

⁵ ABl. L 123 vom 17.5.2003, S. 22.

⁶ ABl. L 123 vom 17.5.2003, S. 18.

- der Richtlinie 96/98/EG über Schiffsausrüstung. Dazu wird ein direkter Verweis auf diese Richtlinie im Zusammenhang mit typzugelassenen Ausrüstungsgegenständen eingefügt (Artikel 4 Absatz 1);
- der Richtlinie 95/21/EG über die Hafenstaatkontrolle. Diese Verbindung ist erforderlich, um zu verhindern dass es bei der Umtragung von Schiffen von einem Register in ein anderes zu unbeabsichtigten Folgen der Anwendung des Artikels 7 Buchstabe b) (Verweigerung des Zugangs zu Häfen der Gemeinschaft) kommt. Schiffe, denen das Einlaufen untersagt wurde, werden aus dem Geltungsbereich der Verordnung ausgenommen.

Verstärkung der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Seebehörden

Nach Artikel 2 Buchstabe b) der Verordnung (EG) Nr. 613/91 können nur Schiffe, die seit mindestens sechs Monaten unter der Flagge eines Mitgliedstaats in Betrieb sind, im Rahmen der Verordnung in das Register eines anderen Mitgliedstaats umgetragen werden.

Diverse Gründe sprechen dafür, eine solche willkürliche sechsmonatige „Quarantäne“ durch eine Bestimmung zu ersetzen, die sich an der Regelung für die Einstufung in eine andere Klasse orientiert. Dazu ist die verstärkte Zusammenarbeit der Seebehörden erforderlich, die an der Umregistrierung eines Schiffs innerhalb der Gemeinschaft beteiligt sind. Nach der neuen Regelung teilen die Seebehörden des abgebenden Registers den Seebehörden des aufnehmenden Registers mit, welche Verbesserungen sie gegebenenfalls für die Registrierung des Schiffs oder die Erneuerung seiner Zeugnisse verlangt haben, unterrichten sie über ausstehende Besichtigungen und übermitteln die vollständigen Unterlagen des Schiffs. Es wird erwartet, dass dadurch die Umregistrierung weiter vereinfacht wird, und eine eventuelle Überprüfung durch die Seebehörden innerhalb kürzerer Zeit durchgeführt werden kann.

Einzelерwägungen

Artikel 1

macht deutlich, dass die Verordnung den Interessen des Binnenmarktes (freie Umregistrierung von Schiffen) und den Erfordernissen der Sicherheit im Seeverkehr (ein hohes Maß an Schiffssicherheit und Umweltschutz) ausgewogen Rechnung tragen soll.

Artikel 2

definiert die wesentlichen Begriffe, die in der Verordnung verwendet werden. Die Begriffsbestimmungen stützen sich auf das SOLAS-Übereinkommen (das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See) der IMO. Die Begriffsbestimmungen in Bezug auf Fahrgastschiffe, die aufgrund des erweiterten Geltungsbereichs der Verordnung erforderlich sind, entsprechen darüber hinaus den Begriffsbestimmungen der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe.

Buchstabe a) entspricht den Änderungen, die durch Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) eingeführt wurden.

Artikel 3

bestimmt den Anwendungsbereich der Richtlinie. Die Verordnung gilt gemäß den Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 613/91 für Frachtschiffe und für Fahrgastschiffe, die am oder nach

dem 1. Juli 1998 gebaut wurden oder für die bescheinigt wurde, dass sie den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 für Schiffe entsprechen, die am oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut wurden.

Schiffe, denen gemäß Artikel 7 Buchstabe b) der Richtlinie 95/21/EG über die Hafenstaatkontrolle das Einlaufen in europäische Häfen untersagt wurde, sind, solange dieses Verbot besteht, von der in der Verordnung vorgesehenen freien Umregistrierung ausgeschlossen. Diese Bestimmung wird erforderlich angesichts der Möglichkeit, dass einige Mitgliedstaaten, insbesondere nach der bevorstehenden Erweiterung, auf die schwarze Liste der Pariser Vereinbarung gesetzt werden. Die vorgeschlagene Lösung, d.h. Ausschluss nur der Schiffe, die gegen die Bestimmungen verstoßen, erscheint angemessen, um die relativ wenigen zu erwartenden „Extremfälle“ zu regeln.

Artikel 4

enthält die wichtigsten Verpflichtungen der Mitgliedstaaten bei der Umregistrierung und stellt die angemessene Verbindung zur Richtlinie 96/98/EG über Schiffsausrüstung her.

Absatz 2 sieht die verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Seebehörden des abgebenden und des aufnehmenden Registers vor. Insbesondere müssen die Seebehörden des abgebenden Registers die des aufnehmenden Registers über eventuell für die Neuregistrierung des Schiffs oder die Verlängerung der Zeugnisse geforderte Verbesserungen sowie über ausstehenden Besichtigungen informieren.

Die Seebehörden des aufnehmenden Registers können begrenzte Überprüfungen durchführen, um sicherzustellen, dass das Schiff den in den Übereinkommen vorgeschriebenen Normen in Bezug auf Sicherheit und Verhütung der Meeresverschmutzung entspricht. Es wird ausdrücklich vorgeschrieben, dass solche Überprüfungen innerhalb einer vertretbaren Frist durchzuführen sind, dass der Fall der Kommission zu melden ist, wenn nicht bestätigt werden kann, dass die Zeugnisse und Konformitätserklärungen dem tatsächlichen Zustand entsprechen.

Artikel 5

regelt die Ausstellung und Erneuerung von Zeugnissen. Hier bleiben die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 613/91 unverändert.

Artikel 6

bezieht sich auf die Rolle der Kommission in dem Fall, dass ein Mitgliedstaat die Registrierung ablehnt, und auf die Unterstützung des COSS-Ausschusses bei Problemen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung der Verordnung. Hinsichtlich der Bestimmungen der Verordnung (EWG) N°613/91 sind keine wesentlichen Änderungen vorgesehen. Vor allem wird die Sicherheitsklausel in Bezug auf ernste Gefahren für die Sicherheit oder die Umwelt beibehalten, die sich auf die Artikel 95 und 174 des Vertrags stützt.

Artikel 7

betrifft den Ausschuss, der die Kommission gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 (COSS) bei der Auslegung und Anwendung der Verordnung unterstützen soll.

Artikel 8

verpflichtet die Mitgliedstaaten erstmals, jährlich förmliche, wenn auch kurze, Angaben zur Durchführung der Verordnung zu machen.

Artikel 9

betrifft die Änderungen der Übereinkommen gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 (COSS).

Artikel 10

Es erschien im Interesse der Klarheit und Vereinfachung angemessener, die Verordnung (EWG) Nr. 613/91 aufzuheben und durch den jetzt vorgeschlagenen Text zu ersetzen, als den größten Teil ihrer Artikel zu ändern.

Artikel 11

Keine Anmerkungen.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Umregistrierung von Fracht- und Fahrgastschiffen innerhalb der Gemeinschaft

(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 Kommission⁷,

nach Anhörung des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁸,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen⁹,

gemäß dem Verfahren nach Artikel 251 EG-Vertrag¹⁰,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- 1) Die Verwirklichung und das Funktionieren des Binnenmarktes erfordern die Beseitigung technischer Hemmnisse bei der Umregistrierung von Fracht- und Fahrgastschiffen von dem Register eines Mitgliedstaates in das eines anderen. Die Umregistrierung von Fracht- und Fahrgastschiffen innerhalb der Gemeinschaft sollte auch im Hinblick darauf vereinfacht werden, den mit einer Umregistrierung innerhalb der Gemeinschaft verbundenen Kosten- und Verwaltungsaufwand zu reduzieren, um so die Betriebsbedingungen im Seeverkehr der Gemeinschaft und die Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaftsflotte zu verbessern.
- 2) Gleichzeitig muss ein hohes Niveau der Schiffssicherheit und des Umweltschutzes im Einklang mit den internationalen Übereinkommen gewährleistet werden.
- 3) Die Anforderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 74), des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 (LL 66) und des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe, geändert durch das dazugehörige Protokoll von 1978 (MARPOL 73/78) bieten ein hohes Niveau der Schiffssicherheit und des Umweltschutzes. Das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 sieht ein einheitliches System für die Vermessung der Handelsschifftonnage vor.

⁷ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁸ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹⁰ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

- 4) Die internationale Regelung für Fahrgastschiffe wurde durch die Verabschiedung zahlreicher Änderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 durch die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und eine einheitlichere Auslegung der Regeln und Normen des Übereinkommens verschärft und stärker detailliert.
- 5) Die Umregistrierung eines Schiffs, das die Flagge eines Mitgliedstaats führt, zwischen den Registern der Mitgliedstaaten sollte nicht durch technische Hindernisse erschwert werden, wenn die Mitgliedstaaten oder, in ihrem Namen, die entsprechend 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 Seebehörden¹¹ anerkannten Organisationen bescheinigt haben, dass das Schiff den Bestimmungen der einschlägigen internationalen Übereinkommen entspricht.
- 6) Um sicherzustellen, dass die Seebehörden des aufnehmenden Registers eine rasche und fundierte Entscheidung treffen können, sollten ihnen die Seebehörden des abgebenden Registers alle verfügbaren zweckdienlichen Informationen über den Zustand und die Ausrüstung des Schiffs übermitteln. Die Seebehörden des aufnehmenden Registers sollten jedoch in der Lage sein, das Schiff einer Überprüfung zu unterziehen, um die Angaben zu seinem Zustand und seiner Ausrüstung zu bestätigen.
- 7) Schiffe, denen gemäß Artikel 7 Buchstabe b) der Richtlinie 95/21/EG vom 19. Juni 1995 über die Hafenstaatkontrolle¹² das Einlaufen in europäische Häfen untersagt wurde, sollten nicht in ein anderes Register in der Gemeinschaft übertragen werden können, solange dieses Verbot besteht;
- 8) Die Auslegung der einschlägigen internationalen Übereinkommen ist in einigen wichtigen Punkten in das Ermessen der Unterzeichnerstaaten gestellt. Entsprechend ihrer jeweiligen Auslegung der Übereinkommen stellen die Mitgliedstaaten für alle Schiffe unter ihrer Flagge, für die die Bestimmungen der einschlägigen internationalen Übereinkommen gelten, Zeugnisse aus, die bescheinigen, dass das Schiff diese Bestimmungen erfüllt. Die Mitgliedstaaten wenden einzelstaatliche technische Vorschriften an, die zum Teil andere Anforderungen enthalten als die internationalen Übereinkommen und die dazugehörigen technischen Normen. Daher sollte ein geeignetes Verfahren festgelegt werden, um Probleme aufgrund einer unterschiedlichen Auslegung der geltenden Bestimmungen beizulegen, die bei einem Antrag auf Umregistrierung entstehen könnten.
- 9) Die Mitgliedstaaten sollten der Kommission jährlich Kurzberichte vorlegen, damit die Durchführung dieser Verordnung überwacht werden kann.
- 10) Die erforderlichen Maßnahmen für die Durchführung dieser Verordnung sollten gemäß dem Beschluss des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹³ verabschiedet werden.

¹¹ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20. Die Richtlinie wurde zuletzt geändert durch die Richtlinie 2002/84/EG (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 53).

¹² ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1. Die Richtlinie wurde zuletzt geändert durch die Richtlinie 2002/84/EG (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 53).

¹³ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- 11) Durch diese Verordnung werden die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 613/91 vom 4. März 1991 zur Umregistrierung von Schiffen innerhalb der Gemeinschaft¹⁴ beträchtlich verschärft und ausgeweitet. Daher sollte die Verordnung (EWG) Nr. 613/91 aufgehoben werden -

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Ziel

Ziel dieser Verordnung ist es, technische Hemmnisse für die Umregistrierung von Fracht- und Fahrgastschiffen von einem Register eines Mitgliedstaates in das eines anderen zu beseitigen und gleichzeitig, im Einklang mit den internationalen Übereinkommen, ein hohes Niveau der Schiffssicherheit und des Umweltschutzes zu gewährleisten.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen

- a) „Übereinkommen“ sind das internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (Solas 1974), das internationale Freibord-Übereinkommen von 1996 (LL 66) und das Internationale Übereinkommen zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe (Marpol 73/78) in ihren jeweils geltenden Fassungen sowie die diesbezüglichen rechtlich bindenden Entschlüsse der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO).
- b) „Anforderungen“ sind die Anforderungen in Bezug auf Sicherheit und Verhütung von Verschmutzung, die in den Übereinkommen festgelegt sind;
- c) „Zeugnisse“ sind Zeugnisse, die von einem Mitgliedstaat oder in seinem Namen durch eine anerkannte Organisation gemäß den Übereinkommen ausgestellt werden;
- d) „Fahrgastschiff“ ist ein Schiff, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;
- e) „Fahrgast“ ist jede Person mit Ausnahme
 - i) des Kapitäns und der Mitglieder der Schiffsbesatzung oder anderer Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes für dessen Belange angestellt oder beschäftigt sind, und
 - ii) von Kindern unter einem Jahr;
- f) „Inlandfahrt“ ist eine Fahrt in Seegebieten von einem Hafen eines Mitgliedstaats zu demselben oder einem anderen Hafen innerhalb desselben Mitgliedstaats;

¹⁴ ABl. L 68 vom 15.3.1991, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung 2099/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates.

- g) „Auslandfahrt“ ist eine Fahrt auf See von einem Hafen eines Mitgliedstaats zu einem Hafen außerhalb dieses Staates oder umgekehrt;
- h) „Frachtschiff“ ist ein Schiff mit einem Bruttoreaumgehalt von mindestens 500 Registertonnen, das kein Fahrgastschiff ist;
- i) „Anerkannte Organisation“ ist eine Stelle, die gemäß Artikel 4 der Richtlinie 94/57/EG anerkannt ist.

Artikel 3

Geltungsbereich

1. Diese Verordnung ist anzuwenden auf
 - a) Frachtschiffe, die gültige Zeugnisse mitführen und die
 - i) am oder nach dem 25. Mai 1980 gebaut wurden oder
 - ii) vor diesem Zeitpunkt gebaut wurden, sofern von einem Mitgliedstaat oder in seinem Namen durch eine anerkannte Organisation bescheinigt wird, dass sie den Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 für neue Schiffe, oder, im Falle von Chemikalien- und Flüssiggastankern, den Normen der einschlägigen Codes für Schiffe entsprechen, die am oder nach dem 25. Mai 1980 gebaut wurden;
 - b) Fahrgastschiffe, die in der Inlandfahrt und/oder in der Auslandfahrt eingesetzt werden und gültige Zeugnisse mitführen, die
 - i) am oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut wurden oder
 - ii) vor diesem Zeitpunkt gebaut wurden, sofern von einem Mitgliedstaat oder in seinem Namen durch eine anerkannte Organisation bescheinigt wird, dass sie den Anforderungen für Schiffe entsprechen, die am oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut wurden; diese Anforderungen sind festgelegt
 - in der Richtlinie 98/18/EG für Schiffe, die in der Inlandfahrt eingesetzt werden,
 - im SOLAS-Übereinkommen von 1974 für Schiffe, die in der Auslandfahrt eingesetzt werden.
2. Diese Verordnung findet keine Anwendung auf Schiffe, die gemäß Artikel 7 Buchstabe b) der Richtlinie 95/21/EG die Häfen der Mitgliedstaaten nicht anlaufen dürfen.

*Artikel 4****Umregistrierung***

1. Die Mitgliedstaaten dürfen Schiffe, die in einem anderen Mitgliedstaat registriert sind, die Anforderungen erfüllen und gültige Zeugnisse mitführen sowie über Ausrüstungsgegenstände verfügen, die gemäß der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstungen¹⁵ zugelassen oder typzugelassen sind, nicht aus technischen Gründen aufgrund der Übereinkommen von der Registrierung ausschließen.

Um ihre Verpflichtungen aus regionalen umweltpolitischen Instrumenten zu erfüllen, die vor dem 1. Januar 1992 ratifiziert wurden, können die Mitgliedstaaten zusätzliche Vorschriften im Einklang mit den nicht verbindlichen Anhängen zu den Übereinkommen erlassen.

2. Nach Eingang des Antrags auf Umregistrierung übermitteln die Seebehörden des abgebenden Registers den Seebehörden des aufnehmenden Registers alle zweckdienlichen Angaben über das Schiff, insbesondere seinen Zustand und seine Ausrüstung. Zu diesen Angaben gehören die vollständigen Unterlagen des Schiffs und gegebenenfalls eine Liste der vom abgebenden Register für die Neuregistrierung des Schiffs oder die Verlängerung der Zeugnisse geforderten Verbesserungen sowie der ausstehenden Besichtigungen. Die Seebehörden arbeiten zusammen, um die ordnungsgemäße Anwendung dieses Absatzes sicherzustellen.
3. Die Seebehörden des aufnehmenden Registers können das Schiff einer Überprüfung unterziehen, damit festgestellt wird, ob sein Zustand und seine Ausrüstung tatsächlich den Zeugnissen und den Konformitätserklärungen gemäß Artikel 3 entsprechen.

Die Überprüfung ist innerhalb einer vertretbaren Frist durchzuführen.

Können die Seebehörden des aufnehmenden Registers nach Überprüfung nicht bestätigen, dass die Zeugnisse und Konformitätserklärungen dem tatsächlichen Zustand entsprechen, unterrichten sie davon gemäß Artikel 6 Buchstabe 1 die Kommission.

*Artikel 5****Zeugnisse***

Bei der Umregistrierung stellen die Seebehörden des aufnehmenden Registers Zeugnisse unter den gleichen Bedingungen aus, wie sie unter der Flagge des Mitgliedstaats des abgebenden Registers galten.

¹⁵ ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 25. Die Richtlinie wurde zuletzt geändert durch die Richtlinie 2002/84/EG (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 53).

Solange keine neuen Anforderungen an vorhandene Schiffe gestellt werden, dürfen die Seebehörden des aufnehmenden Registers bei der Erneuerung, Verlängerung oder Änderung der Zeugnisse keine anderen Anforderungen als bei der ersten Ausstellung nichtprovisorischer Zeugnisse stellen.

Artikel 6

Verweigerung der Umregistrierung und Auslegung

1. Wird die Ausstellung neuer Zeugnisse wegen einer unterschiedlichen Auslegung der Anforderungen oder aufgrund von Bestimmungen, deren Anwendung die Übereinkommen in das Ermessen der Parteien stellen, abgelehnt, so teilt der Mitgliedstaat des aufnehmenden Registers dies der Kommission umgehend mit.

Sofern die Kommission nicht binnen eines Monats von einer Einigung zwischen den betreffenden Mitgliedstaaten unterrichtet wird, leitet sie die erforderlichen Schritte ein, damit nach dem in Artikel 7 Absatz 2 festgelegten Verfahren ein Beschluss gefasst wird.

2. Ist ein Mitgliedstaat der Ansicht, dass ein Schiff wegen anderer als der in Absatz 1 genannten ernststen Gefahren für die Sicherheit oder die Umwelt nicht gemäß Artikel 4 registriert werden kann, so kann die Registrierung für höchstens drei Monate ausgesetzt werden.

Der Mitgliedstaat unterrichtet von dieser Angelegenheit unverzüglich die Kommission und gibt die Gründe für die Aussetzung der Registrierung an. Die Aussetzung wird gemäß dem Verfahren des Artikels 7 Absatz 2 bestätigt oder widerrufen.

3. Die Kommission kann den in Artikel 7 genannten Ausschuss zu allen Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung dieser Verordnung hören, und zwar insbesondere, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsnormen im Seeverkehr und die Umweltschutzvorschriften nicht verletzt werden.

Artikel 7

Ausschuss

1. Die Kommission wird von dem durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so finden die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8 Anwendung.

Der in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Zeitraum wird auf zwei Monate festgesetzt.

*Artikel 8****Berichterstattung***

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission jährlich einen Kurzbericht über die Anwendung dieser Verordnung. Der Bericht muss statistische Angaben zur Umregistrierung von Schiffen enthalten, die konkreten Maßnahmen auflisten, die zur Durchführung dieser Verordnung ergriffen wurden, unter anderem der Maßnahmen zur Information der Betreiber, und die Schwierigkeiten auflisten, die bei der Durchführung auftraten.

*Artikel 9****Änderungen***

Die Änderungen der Übereinkommen können gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 aus dem Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden.

*Artikel 10****Aufhebung***

Die Verordnung (EWG) Nr. 631/91 des Rates wird aufgehoben.

*Artikel 11****Inkrafttreten***

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

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN**Politikbereich(e): Seeverkehr****Tätigkeit(en): Verbesserung des Regelwerks der Gemeinschaft im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr****BEZEICHNUNG DER MAßNAHME****VORSCHLAG FÜR EINE VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ZUR UMREGISTRIERUNG VON FRACHT- UND FAHRGASTSCHIFFEN INNERHALB DER GEMEINSCHAFT****DIE VORGESCHLAGENE MASSNAHME HAT KEINE FINANZIELLEN AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT DER GEMEINSCHAFT****1. HAUSHALTSLINIE (NUMMER UND BEZEICHNUNG)**

ENTFÄLLT

2. ALLGEMEINE ZAHLENANGABEN**2.1. GESAMTMITTELAUSSTATTUNG DER MAßNAHME (TEIL B) : Mio. € (VE)**

ENTFÄLLT

2.2. Laufzeit:

ENTFÄLLT

2.3. Mehrjährige Gesamtvorausschätzung der Ausgaben:

ENTFÄLLT

- (a) Fälligkeitsplan für Verpflichtungsermächtigungen/Zahlungsermächtigungen (finanzielle Intervention) (vgl. Ziffer 6.1.1.)

in Mio. € (bis zur 3. Dezimalstelle)

	Jahr [n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 und Fo lge- jahre]	Insges amt
Verpflichtungs- ermächtigungen							
Zahlungen							

(b) Technische und administrative Hilfe und Unterstützungsausgaben (vgl. Ziffer 6.1.2.)

Verpflichtungs- ermächtigungen							
Zahlungen							

Zwischensumme a+b							
Verpflichtungs- ermächtigungen							
Zahlungen							

(c) Gesamtausgaben für Humanressourcen und Verwaltung Ziffer 7.2 und 7.3)

VE/ZE							
-------	--	--	--	--	--	--	--

a+b+c insgesamt							
Verpflichtungs- ermächtigungen							
Zahlungen							

2.4. Vereinbarkeit mit der Finanzplanung und der Finanziellen Vorausschau

[X] Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.

Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik der Finanziellen Vorausschau

sowie gegebenenfalls einen Rückgriff auf die Bestimmungen der Interinstitutionellen Vereinbarung erforderlich.

2.5. Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen:¹⁶

[X] Keinerlei finanzielle Auswirkungen (betrifft die technischen Aspekte der Durchführung einer Maßnahme)

¹⁶ Weitere Informationen sind den beigegeführten Leitlinien zu entnehmen.

ODER

Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

(N.B.: Einzelangaben und Anmerkungen zur Berechnungsmethode sind diesem Finanzbogen auf einem getrennten Blatt beizufügen.)

in Mio. € (bis zur 1. Dezimalstelle)

Haushalts- linie	Einnahmen	vor der Maß- nahme [Jahr n-1]	Stand nach der Maßnahme					
			Jahr n	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
	<i>Einnahmen nominal</i>							
	<i>b) Veränderung bei den Δ Einnahmen</i>							

(Beschreibung für jede einzelne Haushaltslinie; die Tabelle ist um die entsprechende Zeilenzahl zu verlängern, wenn die Wirkung der Maßnahme sich über mehrere Haushaltslinien erstreckt).

3. HAUSHALTSTECHNISCHE MERKMALE

ENTFÄLLT

Art der Ausgaben		Neu	EFTA- Beteiligung	Beteiligung von Beitrittsländern	Rubrik der FV
OA/NOA	GM/ NGM	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	Nr. [...]

4. RECHTSGRUNDLAGE

Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag.

5. BESCHREIBUNG UND BEGRÜNDUNG

5.1. Notwendigkeit einer Maßnahme der Gemeinschaft¹⁷

5.1.1. Ziele

Weitere Vereinfachung der Umregistrierung von Schiffen innerhalb der Gemeinschaft. Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaftsflotte unter Beachtung der internationalen Normen für die Sicherheit im Seeverkehr.

¹⁷

Weitere Informationen sind den beigegeführten Leitlinien zu entnehmen.

5.1.2. *Maßnahmen im Zusammenhang mit der Ex-ante-Bewertung*

Entfällt

5.1.3. *Maßnahmen infolge der Ex-post-Bewertung*

Entfällt

5.2. Geplante Einzelmaßnahmen und Modalitäten der Intervention zulasten des Gemeinschaftshaushalts

Entfällt

5.3. Durchführungsmodalitäten

Direkte Verwaltung durch die Kommission unter Einsatz von (bereits vorhandenem) Statutspersonal.

6. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

6.1. Finanzielle Gesamtauswirkungen auf Teil B (über die gesamte Programmlaufzeit)

KEINE FINANZIELLEN AUSWIRKUNGEN – Punkte 6.1.1. bis 6.2: entfällt.

6.1.1. *Finanzielle Intervention*

VE in Mio. € (bis zur 3. Dezimalstelle)

Aufschlüsselung	Jahr n	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	n + 5 und Folge- jahre	Insgesamt
Maßnahme 1							
Maßnahme 2							
usw.							
INSGESAMT							

6.1.2. Technische und administrative Hilfe, Unterstützungsausgaben und IT-Ausgaben
(Verpflichtungsermächtigungen)

	Jahr n	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	n + 5 und Folge- jahre	Insgesamt
1) Technische und administrative Hilfe:							
a) Büros f. technische Hilfe							
b) Sonstige Formen der technischen und administrativen Hilfe: - intra-muros: - extra-muros: <i>davon für Aufbau und Wartung rechnergestützter Verwaltungssysteme</i>							
Zwischensumme 1							
2) Unterstützungsausgaben							
a) Studien							
b) Sachverständigen-sitzungen							
c) Information und Veröffentlichungen							
Zwischensumme 2							
INSGESAMT							

6.2. Berechnung der Kosten für jede zu Lasten von Teil B vorgesehene Einzelaktion (während des gesamten Planungszeitraums)¹⁸

(Bei mehr als einer Maßnahme sind Angaben zu den Einzelaktionen zu machen, die im Rahmen der Maßnahmen erforderlich sind, damit das Volumen und die Kosten der Outputs geschätzt werden können)

VE in Mio. € (bis zur 3. Dezimalstelle)

Aufschlüsselung	Art der Outputs (Projekte, Dossiers usw.)	Zahl der Teilergebnisse/ "outputs" (für die Jahre 1...n insgesamt)	Durchschnittl. Einheitskosten	Gesamtkosten (für die Jahre 1...n insgesamt)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Maßnahme 1</u>				
- Einzelaktion 1				
- Einzelaktion 2				
<u>Maßnahme 2</u>				
- Einzelaktion 1				
- Einzelaktion 2				
- Einzelaktion 3				
usw.				
GESAMTKOSTEN				

(Falls erforderlich ist die Berechnungsmethode zu erklären)

7. AUSWIRKUNGEN AUF PERSONAL- UND VERWALTUNGS-AUSGABEN

Keine Auswirkungen auf die Betriebskosten. Verwaltung durch vorhandenes Personal. 7.1 und 7.2 entfallen.

Keine Auswirkungen auf die Betriebskosten. Der in der Verordnung in ihrer geänderten Fassung genannte Ausschuss ist nie zusammengetreten (seit 1991). Sich möglicherweise ergebende Fragen werden vom Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) behandelt, der sich mit Angelegenheiten im Zusammenhang mit verschiedenen Richtlinien und Verordnungen im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr befasst. 7.3.: entfällt.

¹⁸

Weitere Informationen sind den beigelegten Leitlinien zu entnehmen.

7.1. Auswirkungen im Bereich der Humanressourcen

Art der Ressourcen		Zur Durchführung der Maßnahme einzusetzendes Personal: vorhandene und/oder zusätzliche Ressourcen		Insgesamt	Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der Durchführung der Maßnahme anfallen
		Zahl der Dauerplanstellen	Zahl der befristeten Planstellen		
Beamte oder Bedienstete auf Zeit	A B C				<i>Eine ausführlichere Aufgabenbeschreibung kann erforderlichenfalls beigelegt werden.</i>
Sonstige					
Insgesamt					

7.2. Finanzielle Gesamtbelastung durch die Humanressourcen

Art der Humanressourcen	Beträge (in EUR)	Berechnungsweise*
Beamte Bedienstete auf Zeit		
Sonstige (Angabe der Haushaltslinie)		
Insgesamt		

Die Beträge entsprechen den Gesamtausgaben für 12 Monate.

7.3. Sonstige Verwaltungsausgaben im Zusammenhang mit der Maßnahme

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Beträge (in €)	Berechnungsweise
Gesamtmittelausstattung (Titel A-7)		
A-701 – Dienstreisen		
A-7030 – Sitzungen		
A-7031 – Obligatorische Ausschüsse ¹		
A-7032 – Nichtobligatorische Ausschüsse ¹		
A-7040 – Konferenzen		
A-705 – Untersuchungen und Konsultationen		
Sonstige Ausgaben (im Einzelnen anzugeben)		
Informationssysteme (A-5001/A-4300)		
Andere Ausgaben – Teil A (im Einzelnen anzugeben)		
Insgesamt		

Die Beträge entsprechen den Gesamtausgaben für 12 Monate.

¹ Angabe von Kategorie und Gruppe des Ausschusses.

I.	Jährlicher Gesamtbetrag (7.2 + 7.3)	€
II.	Dauer der Maßnahme	in Jahren
III.	Gesamtaufwand für die Maßnahme (I x II)	€

8. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

8.1. Überwachung

und

8.2. Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen

Die Mitgliedstaaten sollten der Kommission jährlich einen Kurzbericht übermitteln (Art. 8).

9. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Entfällt.

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN
AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE
UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN
UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Umregistrierung von Fracht- und Fahrgastschiffen innerhalb der Gemeinschaft

DOKUMENTENUMMER

KOM(2003) 478 final

DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

1. Warum ist ein Rechtsakt der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich notwendig und welche Ziele werden in erster Linie verfolgt?

Der Vorschlag zielt in erste Linie darauf ab, bestimmte Aspekte der in der Verordnung (EWG) Nr. 613/91 des Rates festgelegten Regelung aufgrund der bei der Durchführung der Verordnung gesammelten Erfahrungen auszubauen. Aus Gründen der rechtlichen Klarheit und der Vereinfachung wird die Verordnung (EWG) Nr. 613/91 aufgehoben und durch einen neuen Text ersetzt. Eine Verordnung ist die geeignetste Maßnahme der Gemeinschaft zur Änderung einer geltenden Verordnung.

AUSWIRKUNG AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Wer wird durch den vorgeschlagenen Rechtsakt betroffen sein?
 - Welche Wirtschaftssektoren?
 - Schifffahrtsunternehmen, die in den Mitgliedstaaten Fracht- oder örtliche Fahrgastdienste anbieten.
 - Unternehmensgrößen (Anteil kleiner, mittlerer und großer Unternehmen)
 - Unter den betroffenen Schifffahrtsunternehmen reicht die Bandbreite von Betrieben mit nur einem Schiff bis zu Großreedereien mit Flotten von erheblicher Größe.
 - bestimmte geografische Gebiete
 - In allen Mitgliedstaaten der EU, da alle nationalen Verwaltungen in ihrer Rolle als Flaggenstaaten betroffen sind.

3. Was werden die Unternehmen zu tun haben, um dem Rechtsakt nachzukommen?
- Es sind keine besonderen Maßnahmen erforderlich. Durch die Verordnung soll die Umregistrierung von Schiffen innerhalb der Gemeinschaft weiter vereinfacht werden.
4. Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen der Richtlinie
- Es werden aufgrund der Verringerung des Kosten- und Verwaltungsaufwands bei der Umregistrierung positive Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit erwartet.
5. Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen u.ä.)
- nein

ANHÖRUNG

6. Führen Sie die Organisationen auf, die zu dem vorgeschlagenen Rechtsakt konsultiert wurden, und stellen Sie deren wichtigste Auffassungen dar.

Folgende Organisationen waren eingeladen und nahmen an der Anhörung teil:

- European Community Shipowners Association (ECSA)
- European Transport Workers' Federation (ETF)
- International Association of Classification Societies (IACS).

Die Interessengruppen unterstützten die Vorschläge der Kommission, insbesondere in bezug auf die Ausweitung des Geltungsbereichs auf Fahrgastschiffe und die Abschaffung der Vorschrift, dass das Schiff mindestens sechs Monate lang die Flagge eines Mitgliedstaat geführt haben muss, bevor es die Bestimmungen der Verordnung über die freie Umregistrierung in Anspruch nehmen kann.