

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)**

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 12/6902 Nr. 2.54 —

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Errichtung eines europäischen
Schiffsmeldesystems in den Seegebieten der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft
— KOM (93) 647 endg. — SYN 491 —

»Rats-Dok. Nr. 11496/93«

A. Problem

Der Richtlinienvorschlag bezweckt die Errichtung eines umfassenden Schiffsmeldesystems in den Seegebieten der Mitgliedstaaten, insbesondere für Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, um den Küstenstaaten der Gemeinschaft einen raschen Zugriff zu allen relevanten Informationen über die Ladung und die Bewegungen solcher Schiffe vor ihren Küsten zu verschaffen, die sie benötigen, um schnell und wirkungsvoll Einsätze zur Rettung von Menschenleben und zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung durchführen zu können.

B. Lösung

Die Zielsetzung des Richtlinienvorschlags, ein umfassendes europäisches Schiffsmeldesystem in den Seegebieten der Mitgliedstaaten zu errichten mit der Zielrichtung, den Küstenstaaten der Gemeinschaft einen raschen Zugriff zu allen relevanten Informationen über die Ladung und die Bewegungen von Schiffen zu verschaffen, wird begrüßt. Allerdings ist aus Gründen der Sicherheit des Seeverkehrs sowie des Schutzes der Meeresumwelt ein Meldesystem in diesem Umfang nicht erforderlich. Die Bundesregierung möge sich dafür einsetzen, daß der Richtlinienentwurf eine völkerrechtskonforme und sachlich gebotene Fassung erhält.

Einstimmigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

wurden nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

1. Der Deutsche Bundestag unterstützt grundsätzlich die Errichtung eines umfassenden europäischen Schiffsmeldesystems in den Seegebieten der Mitgliedstaaten mit der Zielrichtung, den Küstenstaaten der Gemeinschaft einen raschen Zugriff zu allen relevanten Informationen über die Ladung und die Bewegungen von Schiffen, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern und vor den Küsten verkehren, zu beschaffen. Der vorliegende Richtlinienentwurf begegnet jedoch sowohl rechtlichen als inhaltlichen Bedenken. Der Entwurf ist an die Vorgaben des Seevölkerrechts anzupassen. Aus Gründen der Sicherheit des Seeverkehrs sowie des Schutzes der Meeresumwelt ist ein Meldesystem dieses Umfangs nicht erforderlich. Die Einbeziehung aller Schiffe in ein Meldesystem, das obligatorische Meldungen zur Überwachung und Regelung des Seeverkehrs vorsieht, ist wegen des regionalen Bezugs zu den einzelnen Häfen Angelegenheit der Mitgliedstaaten (Subsidiaritätsprinzip). Die Kommission wird aufgefordert, die Errichtung eines elektronischen Datenaustauschsystems vorzuschlagen. Die Meldedaten sollten standardisierte Basisdaten der Schiffe enthalten und auf das Notwendigste begrenzt werden.
2. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, die dargelegten Bedenken gegen den Richtlinienentwurf im Rahmen der Erörterung in der Ratsgruppe „Verkehr“ in Brüssel vorzutragen und sich für eine völkerrechtskonforme und sachlich gebotene Regelung einzusetzen.'

Bonn, den 10. Juni 1994

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst

Vorsitzender

Dr. Margrit Wetzel

Berichterstatlerin

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(93) 647 endg. - SYN 191

Brüssel, den 17. Dezember 1993

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

ZUR ERRICHTUNG EINES EUROPÄISCHEN SCHIFFSMELDESYSTEMS

IN DEN SEEGBIETEN DER MITGLIEDSTAATEN

DER GEMEINSCHAFT

(von der Kommission vorgelegt)

- 2 -

BEGRÜNDUNG

ALLGEMEINE EINFÜHRUNG

1. In ihrer Mitteilung vom 24. Februar 1993 "Eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr" ⁽¹⁾ hebt die Kommission hervor, daß das Risiko von Seeverkehrskatastrophen in den an die Gemeinschaft angrenzenden Gewässern sehr hoch bleibt.

Die Gefahren für die Sicherheit der Schifffahrt sowie die Meeresumwelt und die Küste nehmen noch dadurch zu, daß die Zahl und das Spektrum der beförderten gefährlichen oder umweltschädlichen Güter in den zurückliegenden Jahren deutlich gewachsen sind.

2. Der Seeverkehr ist somit eine Gefahr für die Sicherheit und die Umwelt der Küstenstaaten. Es ist von zentraler Bedeutung, daß die Küstenstaaten mit hinreichender Genauigkeit über den Verkehr vor ihren Küsten Bescheid wissen.

Bedarf an genauen Informationen besteht insbesondere unter zwei Annahmen:

- 1) Eine sichere und effiziente Lenkung des Seeverkehrs und insbesondere die Notwendigkeit, mit Schiffen Kontakt aufzunehmen und potentiell gefährliche Situationen zu entdecken, setzen voraus, daß die Identität, die Position, die Route und manchmal auch die Ladung der Schiffe den nationalen Behörden, vor allem den für die Lenkung des Seeverkehrs verantwortlichen Behörden, bekannt sind.

Dieser Informationsbedarf besteht in den Seegebieten, in denen besonders dichter Verkehr herrscht, wegen der Küstenform oder der Anzahl der Schiffe, aber er besteht auch außerhalb dieser Gebiete. Zahlreiche Schiffsunglücke und Kollisionen ereignen sich in weniger dicht befahrenen Gebieten, in denen der Verkehr weder gelenkt noch überwacht wird. Zur Zeit sind die Küstenstaaten nur über einen Teil des Verkehrs unterrichtet, der von den Seeverkehrskontrollzentren verfolgt wird, und folglich über einen noch geringeren Teil des Gesamtverkehrs, der die Gewässer vor ihrer Küste nur durchfährt.

(1) KOM(93) 66 endg. vom 24.2.1993.

- 3 -

2) Bei einem Unfall auf See können die zuständigen Behörden nur dann wirksam einschreiten, um Menschenleben und Güter zu retten und die Verschmutzung zu bekämpfen, wenn sie sehr schnell über genaue Angaben zum betroffenen Schiff, zu dessen Position und zu dessen Ladung verfügen.

Die mit der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen betrauten Behörden benötigen innerhalb kürzester Zeit möglichst genaue Angaben zur Beschaffenheit der beförderten Stoffe, um entscheiden zu können, welche Techniken eingesetzt werden sollen und Vorkehrungen bzw. Sofortmaßnahmen für exponierte Personen (Besatzung oder Küstenbewohner) zu treffen sind. In der Praxis haben diese Behörden aber oft große Schwierigkeiten, die erforderlichen Angaben zum Schiff und zur Ladung einzuholen.

Anhand einiger Beispiele läßt sich veranschaulichen, welche operationelle Folgen mangelnde Informationen über die Umstände der Havarie und die beförderte Ladung haben können:

- Dezember 1979: Das irakische Schiff SINDBAD verliert 51 Flaschen mit Chlorgas vor der niederländischen Küste. Die meisten dieser Gasflaschen konnten von den niederländischen Behörden zwar wiedergefunden werden, doch gestalteten sich die Such- und Bergungsarbeiten schwierig, weil Informationen über den vom Schiff gefahrenen Kurs fehlten.

- Januar 1984: Das dänische Schiff DANA OPTIMA verliert 39 Container und Anhänger bei schwerem Wetter in der Nordsee. Zur Ladung gehörten auch 80 Fässer Dinoseb, einem für Säugetiere und Fische hochgiftigen Produkt. Die Bergungsarbeiten wurden verzögert und erschwert, weil ungenügende Angaben zur Ladung und zum Kurs des Schiffes vorlagen.

- August 1984: Das französische Schiff MONTLOUIS sinkt nach einer Kollision vor der belgischen Küste. Erst nach mehreren Tagen wird festgestellt, daß das Schiff Uranhexafluorid an Bord hatte.

- Juli 1986: Das Schiff OLAF sinkt in der Nordsee. Mehrere Tage später kommt heraus, daß zur Ladung auch Schwermetalle in hohen Konzentrationen gehörten.

- Juni 1987: Das Schiff JUNIOR sinkt in der Nordsee. Man entdeckt später, daß sich unter der Ladung Schwermetalle und Cyanid in hohen Konzentrationen befanden.

3. Es besteht somit unbestreitbar die Notwendigkeit, besser über die Schiffsbewegungen und über die Beschaffenheit der Ladungen Bescheid zu wissen.

Dies ist vom Rat bei der Annahme der Richtlinie 93/75/EWG über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, im September 1993 anerkannt worden. Der Rat hat bei dieser Gelegenheit festgestellt, daß die Richtlinie 93/75/EWG nur ein erster Schritt hin zu einem umfassenderen Meldesystem ist, das auch für die durchfahrenden Schiffe gelten würde (Artikel 13).

- 4 -

Die Errichtung eines vollständigeren Schiffsmeldesystems stellt eine angemessene Lösung dar, da sich dadurch die Identität, die Position, der Kurs und die Ladung der Schiffe in den Seegebieten vor den europäischen Küsten feststellen lassen.

Als voraussichtlicher Vorteil eines solchen Meldesystems für die Schifffahrt und die Umwelt sind insbesondere folgende zu nennen:

- Bei einem Unglück auf See ist ein schnelleres, angemesseneres und wirksames Eingreifen möglich.
- Die sichere und effiziente Lenkung des Seeverkehrs wird erleichtert.
- Es läßt sich überprüfen, ob die Schiffe sich an die Seeverkehrsregeln und Umweltschutzvorschriften halten.
- Durch bessere Informationen lassen sich die Suche und die Bergung von Schiffbrüchigen wirksamer gestalten.

Abgesehen von der Meldepflicht bei der Einfahrt in bestimmte Häfen ist das Schiffsmeldewesen in Europa nur mäßig entwickelt.

Häufig ist die Teilnahme an diesen Meldesystemen, wie z.B. beim französisch-britischen MAREP-System, freiwillig. Durch diese Freiwilligkeit büßt ein Meldesystem viel von seiner Wirkung ein, zumal man davon ausgehen kann, daß in einigen Fällen die nichtteilnahmewilligen Schiffe gerade die sind, die aufgrund ihrer potentiellen Gefährdung der Schifffahrt eigentlich vorrangig identifiziert und verfolgt werden müßten.

Einer der Gründe, weshalb es den Küstenstaaten Schwierigkeiten bereitet, solche Meldesysteme verbindlich vorzuschreiben, ist die gegenwärtige völkerrechtliche Lage; insbesondere aufgrund des Seerechtsübereinkommens von 1982 kann eine Meldepflicht fast nur den Schiffen auferlegt werden,

- die die Flagge des betreffenden Staates führen,
- einen seiner Häfen anlaufen
- oder in ihren Hoheitsgewässern, außerhalb von für die internationale Schifffahrt offenen Meerengen verkehren.

4. Das Vorgehen der Gemeinschaft war bislang durch das Völkerrecht eng begrenzt. Folglich schreibt die Richtlinie 93/75/EWG des Rates für Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, auch nur Meldepflichten vor, die voll und ganz mit den internationalen Vorschriften im Einklang stehen:

- Die Pflichten gelten nur für Schiffe, die einen Hafen der Gemeinschaft anlaufen oder aus einem solchen Hafen auslaufen - bzw. bei einem Ereignis oder Umstand auf See, aus dem eine Gefahr für die Küsten oder verwandte Interessen des Mitgliedstaats erwächst (im Einklang mit dem Internationalen Übereinkommen über Maßnahmen auf hoher See bei Ölverschmutzungs-Unfällen).

5. Diese erste Richtlinie reicht jedoch nicht aus, um alle in der Praxis auftretenden Situationen abzudecken. Auch nach ihrem Inkrafttreten werden die Küstenstaaten über die ihre Küstengewässer durchfahrenden Schiffe nur zum Teil Bescheid wissen, wenn diese Schiffe keinen ihrer Häfen oder anderen Gemeinschaftshafen anlaufen.

Bei einem Unfall kann sich für diese Staaten die Notwendigkeit ergeben, für die Bergung und den Umweltschutz umfangreiche Anstrengungen zu unternehmen und hohe Kosten auf sich zu nehmen, die potentiell noch dadurch steigen, daß sich der Zeitpunkt des Eingreifens aufgrund fehlender Informationen verzögert.

Die Wirksamkeit des Einsatzes wird erheblich dadurch beeinträchtigt, daß Informationen nicht oder zu spät vorliegen; hierdurch können Menschenleben verlorengehen oder auch große Umweltschäden angerichtet werden.

GRÜNDE FÜR DIE VORLAGE EINES VORSCHLAGS FÜR EINE RICHTLINIE DES RATES

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

Ziel der geplanten Richtlinie ist die Errichtung eines umfassenderen Schiffsmeldesystems, insbesondere für Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, um den Küstenstaaten der Gemeinschaft angemessene Informationen über das Vorhandensein solcher Schiffe vor ihren Küsten zu verschaffen. Die Mitgliedstaaten benötigen diese Vorabinformationen, um schnell und wirkungsvoll Einsätze, zur Rettung von Menschenleben, zum Abschleppen von Havaristen zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung und sonstige Notfalleinsätze durchführen zu können.

Die Verpflichtungen der Gemeinschaft ergeben sich aus:

der Richtlinie 93/75/EWG des Rates vom 13. September 1993, in deren Artikel 13 es heißt, daß die Kommission neue Vorschläge zur Einführung eines umfassenderen Meldesystems für die Gemeinschaft vorlegen wird, die auch jene Schiffe betreffen können, die die Küstengewässer der Mitgliedstaaten durchfahren;

der Notwendigkeit, das durch die obengenannte Richtlinie geschaffene Meldesystem zu erweitern, die bereits auf der außerordentlichen Ratstagung der Umwelt- und Verkehrsminister vom 25. Januar 1993 hervorgehoben worden war. In der Kommissionsmitteilung "Eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr" vom 24. Februar 1993 war darauf hingewiesen worden, daß es sich bei der obengenannten Richtlinie nur um die erste Stufe eines zweistufigen Konzepts handele, die durch die Schaffung eines obligatorischen Meldesystems ergänzt werden müsse, das den betreffenden Mitgliedstaaten raschen Zugriff zu allen relevanten Informationen über die Bewegungen von Schiffen mit gefährlicher oder umweltschädlicher Ladung und über die genaue Beschaffenheit dieser Ladungen verschaffen würde, wenn sich diese Schiffe in ihren Gewässern aufhalten;

der Entschlieung des Rates vom 8. Juni 1993⁽¹⁾ zu einer gemeinsamen Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr, in der die Kommission dringend aufgefordert wird, dem Rat förmliche Vorschläge zur Durchführung von Artikel 13 der Richtlinie über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, zu unterbreiten.

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

Gemäß Artikel 84 Absatz 2 des Vertrags handelt es sich hierbei um eine gemeinsame Zustähdigkeit von Gemeinschaft und Mitgliedstaaten.

- c) Wie weit betrifft das Problem die Gemeinschaft?

Alle Mitgliedstaaten sind in ihrer Eigenschaft als Flaggenstaaten und elf von ihnen darüber hinaus in ihrer Eigenschaft als Küstenstaaten betroffen.

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

Die gemeinschaftliche Lösung ist die wirksamste. Es ist offenkundig, daß das mit der Schiffsmelderichtlinie 93/75/EWG eingeleitete Vorgehen aufgrund seiner Zielsetzung und seiner Dimension nur auf einer supranationalen Ebene fortgesetzt werden kann.

Es wä-re kaum logisch, daß die Verfolgung der Schiffe, die in europä-ische Häfen einlaufen oder aus ihnen auslaufen, auf Gemeinschaftsebene erfolgt, die Durchführung der letzten Phase, die die Verfolgung der Schiffe betrifft, die die europä-ischen Gewä-sser durchfahren, und den automatischen Datenaustausch zwischen Schiffen und landseitigen Stationen umfaßt, aber auf die rein nationale Ebene beschränkt bliebe. Ein in sich schlüssiges Meldesystem lä-t sich somit nur auf Gemeinschaftsebene errichten.

(1) ABl. Nr. C 271 vom 7.10.1993, S. 1.

- 8 -

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

Die Verfügbarkeit von Informationen über den Verkehr von Gefahrgut transportierenden Schiffen in den Küstengewässern der Mitgliedstaaten bildet ein wesentliches Element der gemeinsamen Politik für die Sicherheit im Seeverkehr und für einen wirksamen Schutz der Meeresumwelt in den europäischen Gewässern.

Die Schaffung eines gemeinschaftlichen Meldesystems ist ein Beispiel für eine praktische Umsetzung des Grundsatzes, Umweltbeeinträchtigungen vorzubeugen, der in Artikel 130 r des Vertrages aufgestellt wird. Da Meeresverschmutzungen naturgemäß grenzübergreifend sind, sollte die Entwicklung wirksamer Vorbeugemaßnahmen günstigerweise auf Gemeinschafts- und nicht auf rein nationaler Ebene erfolgen. Der Umstand, daß in diesem Bereich regionale Übereinkommen geschlossen werden, beweist im Einklang mit dem Prinzip der räumlichen Kongruenz im übrigen, daß zur Lösung solcher Probleme nicht die nationale Ebene am geeignetsten ist, sondern die einer Gemeinschaft von Staaten, die sich ein gemeinsames Seegebiet teilen.

Die Unfälle, die sich immer wieder vor den europäischen Küsten ereignen, zeigen, daß der Preis eines Nichttätigwerdens hoch ist; für die Maßnahmen zur Bekämpfung der Umweltverschmutzung und zur Wiederherrichtung der Landschaft ist er bezifferbar, beim Verlust von Menschenleben ist er es nicht.

- f) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft?

Die Wahl der Richtlinie als juristisches Instrument ist in der Weise logisch, als der vorliegende Vorschlag eine Erweiterung einer bereits erlassenen Gemeinschaftsrichtlinie (93/75/EWG) darstellt.

Darüber hinaus gewährleistet die Richtlinie eine einheitliche Anwendung, indem sie der Kommission die Möglichkeit bietet, die Einhaltung ihrer Bestimmungen zu kontrollieren.

- 9 -

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

Der vorliegende Richtlinienvorschlag enthält die allgemeinen Grundsätze des Schiffsmeldesystems Eurorep, das mit dieser Richtlinie geschaffen wird, sowie - in besonderen Anhängen - den geographischen Anwendungsbereich des Systems und Hinweise für die Anwendung des Meldeverfahrens.

Welche technischen Anlagen und vor allem welche elektronischen Datenübermittlungssysteme für die Anwendung dieser Richtlinie erforderlich sind, wird in dem vorliegenden Vorschlag nicht behandelt. Die Kommission wird hierzu zu einem späteren Zeitpunkt Vorschläge machen, die sie dem Beratenden Ausschuss gemäß Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EWG vorlegen wird.

Der Richtlinienvorschlag sieht eine Harmonisierung im Sinne der funktionalen Interoperabilität vor, überläßt den Mitgliedstaaten aber die Wahl der technischen Modalitäten und Anwendungsverfahren.

INHALT DER RICHTLINIE

7. Der vorliegende Richtlinienvorschlag ergibt sich unmittelbar aus den Forderungen des Rates in Artikel 13 Absatz 2 der Richtlinie 93/75/EWG vom 13. September 1993. Gemäß diesem Artikel legt die Kommission so bald wie möglich "neue Vorschläge für die Einführung eines umfassenderen Meldesystems für die Gemeinschaft vor. Diese Vorschläge können Schiffe, die die Durchfahrt entlang der Küsten der Mitgliedstaaten vornehmen, betreffen und elektronische Systeme des Datenaustausch zwischen Schiffen und landseitigen Einrichtungen vorsehen".

8. Allgemeines Ziel der Richtlinie ist somit die Ergänzung des mit der Richtlinie 93/75/EWG bereits geschaffenen Meldesystems; hierzu schlägt die Kommission die Errichtung eines europäischen Schiffsmeldesystems mit der Bezeichnung Eurorep vor. Dieses System umfaßt ein allgemeines Meldesystem für Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, und ein besonderes System für Meldungen an die mit der Überwachung und Kontrolle des Seeverkehrs betrauten Dienste (VTS), das für bestimmte Schiffe gelten soll.

9. Die unlängst erlassene Richtlinie 93/75/EWG betrifft nur die Informationen über Schiffe, die aus Gemeinschaftshäfen ausgelaufen sind oder diese anlaufen, und die bei einem Seeunfall meldepflichtigen Angaben. Die Mitgliedstaaten verfügen folglich nur über die bei der Ausfahrt des Schiffs aus einem Gemeinschafts- oder Nichtgemeinschaftshafen vorliegenden Informationen, nicht jedoch über Informationen über die Bewegungen dieser Schiffe vor ihren Küsten.

Die vorliegende Richtlinie soll diese Lücke dadurch schließen, daß sie es den Küstenstaaten der Gemeinschaft ermöglicht, mehr über die Schiffsbewegungen vor ihren Küsten zu erfahren, ganz gleich, ob diese Schiffe einen Gemeinschaftshafen anlaufen, aus einem Gemeinschaftshafen ausgelaufen sind oder ob sie lediglich durchfahren.

In Anhang I wird als Geltungsbereich dieser Richtlinie ein Seegebiet mit der Bezeichnung Eurorep-Zone festgelegt. Die Außengrenzen dieser Zone entsprechen den Punkten, an denen die Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, ihre Einfahrt in die Eurorep-Zone melden müssen.

- 11 -

Hauptanliegen bei der Festlegung dieser Zone war es, eine den operationellen Zielen der Richtlinie angemessene Abgrenzung zu finden, d.h., den Küstenstaat in die Lage zu versetzen, sich in einem angemessen großen Gebiet (etwa 150 Seemeilen von der Küste entfernt) einen ausreichenden Überblick über den Schiffsverkehr zu verschaffen, damit ein vorbeugender oder Notfalleinsatz so rasch wie möglich erfolgen kann.

Im Bestreben um eine einfache, klare und praktikable Lösung für die Schifffahrt und die nationalen Verwaltungen ist dort, wo dies möglich war, auf bereits vorhandene Abgrenzungen verschiedener Behörden zurückgegriffen worden. Für den Atlantik sowie ein Teil des Mittelmeers und der Ostsee werden die SAR-Zonen zugrunde gelegt, während aus dem Übereinkommen von Bonn zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Verschmutzung der Nordsee durch Öl und andere Schadstoffe die Zonen für die Nordsee übernommen wurden.

Bezüglich des Meldeverfahrens bei der Einfahrt in die Eurorep-Zone sind grundsätzlich zwei Situationen zu unterscheiden:

- Das Schiff läuft einen Hafen in der Gemeinschaft an: In diesem Fall sind die Angaben zum Schiff und zu seiner Ladung gemäß der Richtlinie 93/75/EWG bereits den zuständigen Behörden des angesteuerten Hafenstaates übermittelt worden. Es ist somit nicht erforderlich, diese Angaben ein zweites Mal zu machen; es genügen Angaben über die Einfahrt des Schiffs in die Eurorep-Zone und über seine geplante Route (Identität, Position, Ziel).
- Das Schiff befindet sich auf der Durchfahrt, d.h., es ist von einem Hafen außerhalb der Gemeinschaft nach einem Hafen außerhalb der Gemeinschaft unterwegs. In diesem Fall hat der Kapitän des Schiffs alle in Anhang I der Richtlinie 93/75/EWG aufgelisteten Angaben der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats zu übermitteln, dessen Eurorep-Teilzone bei der Durchfahrt als erste berührt wird.

- 12 -

10. Darüber hinaus soll mit der Richtlinie ein besonderes Verfahren für Meldungen an VTS eingeführt werden. Bestimmte VTS, insbesondere an der Küste, haben in ihrem Zuständigkeitsbereich gewisse Probleme. Die von diesen VTS überwachten Seegebiete sind oft besonders gefährdete bzw. gefährliche Gebiete, z.B. weil dort dichter Verkehr herrscht, Schiffahrtshindernisse bestehen oder der Schiffahrtsweg beengt ist, Verkehrssteuerungseinrichtungen eine genaue Verfolgung des Verkehrs erfordern oder das Gebiet ökologisch sehr empfindlich ist.

Die Wirksamkeit dieser VTS hängt weitgehend davon ab, wie umfassend diese Dienste über den Verkehr in ihrem Erfassungsbereich unterrichtet sind und insbesondere von der Möglichkeit, die Schiffe zu identifizieren.

In dieser Hinsicht ist die gegenwärtige Lage alles andere als befriedigend: Im Ärmelkanal, dem verkehrsreichsten Gebiet in Europa, beteiligen sich schätzungsweise 50 % der betreffenden Schiffe an dem freiwilligen französisch-britischen Meldesystem MAREP.

Der vorbeugende und abschreckende Effekt solcher VTS-Meldesysteme läßt sich durch die Einführung einer Meldepflicht verstärken; die Richtlinie räumt diese Möglichkeit nun ein. Betroffen sind jetzt nicht mehr nur die Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, wie dies bei dem allgemeinen Meldesystem der Fall ist, sondern alle Schiffstypen (mit Ausnahme der Staatsschiffe): Daß alle Schiffe, die potentiell einen größeren Unfall verursachen, in dem Erfassungsbereich des betreffenden VTS identifiziert werden können, ist dadurch gerechtfertigt, daß für eine wirksame Beobachtung und Lenkung des Verkehrs ein genauer Überblick über den Gesamtverkehr bestehen muß.

Gemäß den Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens über die Funkausrüstung ist ein Mindestbruttoreaumgehalt von 300 BRZ festgelegt worden. Nach der Identifizierung des Schiffes muß ein VTS unbedingt mit dem Schiff in Verbindung treten können.

Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip ist die Kommission der Auffassung, daß es den Mitgliedstaaten obliegt, die VTS zu bestimmen, auf die in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten ein solches Meldesystem angewandt werden sollte.

- 13 -

Abschließend sei darauf hingewiesen, daß die nationalen oder regionalen Meldesysteme, z.B. das französisch-britische MAREP-System, zur Zeit in der Gemeinschaft alles in allem zufriedenstellend arbeiten, wenn man einmal von der Freiwilligkeit dieser Systeme absieht. Die Richtlinie will diese Systeme nicht in Frage stellen; sie sollen im Gegenteil in das Eurorep-System integriert und schrittweise verbindlich werden.

11. Vor der Annahme der Richtlinie 93/75/EWG war die Frage der Kompatibilität der obligatorischen Schiffsmeldesysteme mit dem internationalen Recht ausführlich erörtert worden. Der endgültige Vorschlag beschränkte sich dann strikt auf das, was nach internationalem Recht eindeutig möglich war.

Die Hauptschwierigkeit im Zusammenhang mit der Ausdehnung dieses ersten Meldesystems rührte von den geltenden Bestimmungen des internationalen Rechts her, aus denen nicht klar hervorgeht, ob eine Meldepflicht auf Schiffe ausgedehnt werden könnte, die Gewässer jenseits der Hoheitsgewässer durchfahren, d.h., weder von einem Hafen des betreffenden Staates kommen noch einen solchen Hafen anlaufen.

Die internationalen Vorschriften werden jedoch zur Zeit geändert, so daß die Kommission inzwischen dahingehende Vorschläge formulieren kann.

In der 62. Sitzung des Schiffssicherheitsausschusses im Seeverkehr der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) vom 24. bis zum 28. Mai 1993 ist eine Einigung auf die Anerkennung des Prinzips der Meldepflicht für Schiffe erzielt worden. Der Unterausschuß für die Sicherheit der Schifffahrt ist mit der Ausarbeitung entsprechender Bestimmungen beauftragt worden und hat in seiner 39. Sitzung im September 1993 einen Änderungsentwurf erstellt, wonach in Kapitel V des SOLAS-Übereinkommens eine neue Regel aufgenommen wurde, in der der Grundsatz der Meldepflicht und der Beitrag solcher Systeme zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, zur Sicherheit und Effizienz der Schifffahrt und zum Umweltschutz anerkannt werden. Diese Änderungen sollen vom erweiterten Schiffssicherheitsausschuß des Seeverkehrs in seiner 63. Sitzung im Jahre 1994 angenommen werden.

Das Eurorep-System wird somit erst ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderungen des SOLAS-Übereinkommens allgemein verbindlich werden können.

- 14 -

Die Verwirklichung des von der Kommission vorgeschlagenen Eurorep-Systems soll daher in zwei Etappen ablaufen:

- Zunächst wird das Eurorep-System nur in dem Umfang verbindlich sein, den das derzeit geltende internationale Recht zuläßt, d.h. für Schiffe

- . die einen Hafen in der Gemeinschaft anlaufen oder aus einem solchen Hafen auslaufen

- . oder die Flagge eines Mitgliedstaats führen.

Außerdem wird in dieser ersten Phase das System der Meldungen an die VTS in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten und außerhalb der für die internationale Schifffahrt genutzten Meerengen gelten.

- Ab Inkrafttreten der Änderungen des SOLAS-Übereinkommens oder ab Inkrafttreten dieser Richtlinie, wenn letzterer Zeitpunkt später liegt, wird das Eurorep-System dann für alle Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, verbindlich werden.

In dieser zweiten Phase wird dann auch das besondere VTS-Meldesystem auf alle Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von mehr als 300 BRZ ausgedehnt werden.

12. Die vorgeschlagene Richtlinie steckt den allgemeinen Rahmen des Eurorep-Systems ab und legt die Grundsätze für die Meldungen der Schiffe fest. Die Einzelheiten des Systems, d.h. die spezifischen technischen Maßnahmen für die Durchführung der Richtlinie, müssen zu einem späteren Zeitpunkt von der Kommission beschlossen und den Mitgliedstaaten im Rahmen des Konsultationsverfahrens des mit der Richtlinie eingesetzten Ausschusses vorgelegt werden.

Die Wahl der Durchführungsmaßnahmen muß von dem Bestreben geleitet sein, ein Maximum an Leistungsfähigkeit mit einem Minimum an Kosten für die Verwaltungen der Mitgliedstaaten und die Reeder zu erzielen. Zu vermeiden ist außerdem, daß sich der Aufwand für die Schifffahrtstreibenden durch ein zu komplexes System über die Maßen erhöht, weil beispielsweise zu oft Meldungen gleichen Inhalts gemacht werden müssen.

Die Vorschläge für Durchführungsmaßnahmen müssen auch die Übermittlung der Informationen über Schiffsbewegungen zwischen den von der Durchfahrt der Schiffe betroffenen Mitgliedstaaten bzw. den zuständigen Behörden und VTS regeln.

- 15 -

Die Richtlinie sieht schließlich vor, daß sich die Mitgliedstaaten bei der Verwirklichung des Eurorep-Systems in ihrem Zuständigkeitsbereich an die IMO-Richtlinien und insbesondere an die Entschlüsse A (648) 16 über Schiffsmeldesysteme und A 578(14) über VTS halten.

13. Mit Hilfe der vorgeschlagenen Richtlinie ist es somit möglich, ein wirksames System zur Identifizierung und Verfolgung der Schiffe zu errichten. Die Verwirklichung des Systems obliegt den Mitgliedstaaten. Die tatsächliche Wirksamkeit von Eurorep hängt somit eng mit den Durchführungsmodalitäten und der Einhaltung der Richtlinie durch die Schiffe zusammen. Aus diesem Grund ist eine Bestimmung aufgenommen worden, die von den Mitgliedstaaten verlangt, in ihr innerstaatliches Recht Vorschriften zur Ahndung von Zuwiderhandlungen gegen diese Richtlinie aufzunehmen.

Die Mitgliedstaaten können Ahndungsmaßnahmen wohlgemerkt nur in den Bereichen anwenden, in denen dies nach Völkerrecht zulässig ist, d.h. in den Seegebieten, die ihrer Rechtshoheit unterstehen. Um die größtmögliche Wirkung der Richtlinie zu gewährleisten, müssen die Mitgliedstaaten daher in einigen Fällen Anstrengungen unternehmen, um Lösungen zu finden, wie sie ihre Rechtshoheit seewärts ausdehnen können, um die Eurorep-Zone auf diese Weise vollständiger abzudecken. Sollten Teile der Eurorep-Zone weiterhin in internationalen Gewässern verbleiben, so wäre der eventuelle Verstoß dem Flaggenstaat zu melden.

- 17 -

VORSCHLAG FÜR EINE RICHTLINIE DES RATES
ZUR ERRICHTUNG EINES EUROPÄISCHEN SCHIFFSMELDESYSTEMS
IN DEN SEEGBIETEN DER MITGLIEDSTAATEN
DER GEMEINSCHAFT

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

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

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

In ihrer Mitteilung vom 24. Februar 1993 über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr hat die Kommission als ein auf Gemeinschaftsebene zu erreichendes Ziel die Einführung eines verbindlichen Meldesystems genannt, das den betreffenden Mitgliedstaaten freien Zugang zu allen wichtigen Informationen über die Bewegung von in ihren Gewässern befindlichen Schiffen, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, sowie über die genaue Beschaffenheit dieser Ladungen geben soll.

Mit der 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⁽⁴⁾, wird ein System geschaffen, bei dem die zuständigen Behörden über Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern und Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen, sowie über Ereignisse auf See unterrichtet werden.

In Artikel 13 der Richtlinie 93/75/EWG heißt es, daß die Kommission neue Vorschläge für die Einführung eines umfassenderen Meldesystems für die Gemeinschaft vorlegen wird, die Schiffe betreffen können, die die Gewässer entlang der Küsten der Mitgliedstaaten durchfahren.

(1) ...

(2) ...

(3) ...

(4) ABl. Nr. L 247 vom 05.10.1993, S. 19.

- 18 -

In seiner Entschlieung vom 8. Juni 1993⁽⁵⁾ über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr kommt der Rat überein, daß zu den Hauptzielen des gemeinschaftlichen Vorgehens unter anderem die Einführung eines umfassenderen Meldesystems gehört.

Das mit der Richtlinie 93/75/EWG geschaffene Meldesystem muß um Maßnahmen ergänzt werden, die insbesondere Schiffe betreffen, die die Gewässer entlang der Küsten der Mitgliedstaaten durchfahren.

Die Erweiterung und Verschärfung des mit der Richtlinie 93/75/EWG geschaffenen Systems läßt sich kohärent und wirksam nur durch ein Vorgehen auf Gemeinschaftsebene bewerkstelligen.

Nach wie vor ereignen sich schwere Schiffsunglcke vor den europäischen Küsten. Abgesehen von den Gefahren für die Sicherheit auf See können diese Unfälle und die dadurch verursachte Verschmutzung große Schäden für die lokale Wirtschaft und die Umwelt nach sich ziehen, insbesondere in den ökologisch sensiblen Gebieten der Gemeinschaft. Die Kosten für die Bekämpfung dieser Verschmutzung und das Wiederherrichten der betroffenen Landstriche sind sehr hoch.

Die Verfügbarkeit in Beinahe-Echtzeit der Angaben über die Identität, die Position und die Ladung der Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, ist ein wichtiger Faktor für die wirksame Gestaltung von vorbeugenden Maßnahmen und senkt die Einsatzkosten erheblich.

Die Errichtung eines gemeinschaftlichen Meldesystems stellt eine konkrete Anwendung des grundlegenden Prinzips der gemeinschaftlichen Umweltpolitik, Umweltbeeinträchtigungen vorzubeugen, dar.

Eine Verschmutzung der Meeresgewässer, die an die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft angrenzen, ist naturgemäß grenzübergreifend. Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip erfolgt die Entwicklung diesbezüglicher Vorbeugemaßnahmen besser auf Gemeinschaftsebene, da ein Mitgliedstaat allein nicht ausreichend wirksam handeln kann.

(5) ABl. Nr. C 271 vom 7.10.1993, S. 1.

- 19 -

Die Annahme einer Richtlinie des Rates stellt ein geeignetes Verfahren dar, um die allgemeinen Grundsätze des europäischen Schiffsmeldesystems "Eurorep" aufzustellen, dessen Verwirklichung den Mitgliedstaaten obliegen wird.

Im Hinblick auf die Anwendung des Meldesystems Eurorep ist ein Seegebiet in den an die Gemeinschaft angrenzenden Gewässern festzulegen. Diese Eurorep-Zone ist in Teilzonen untergliedert, in denen den Mitgliedstaaten die Verwirklichung des Eurorep-Systems obliegt.

Die betreffenden Mitgliedstaaten müssen von der Einfahrt von Schiffen, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, in die Eurorep-Zone und von den Bewegungen dieser Schiffe in dieser Zone unterrichtet sein, um die Unfallverhütung verbessern und im Falle einer Meeresverschmutzung wirksamer eingreifen zu können.

Das Eurorep-System wird für Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern und die sich jenseits der europäischen Gewässer auf der Durchfahrt befinden, erst ab dem Zeitpunkt für verbindlich erklärt werden können, da die zur Zeit im Annahmeverfahren befindlichen Änderungen des SOLAS-Übereinkommens in Kraft treten. Bis zu diesem Zeitpunkt wird das Eurorep-System für durchfahrende Schiffe, die nicht die Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Gemeinschaft führen, freiwillig sein.

Die Hilfsdienste für den Schiffsverkehr (VTS) spielen in bestimmten verkehrsbelasteten oder für die Schifffahrt gefährlichen Seegebieten eine wichtige Rolle bei der Verhütung von Unfällen und Verschmutzungen.

Die Mitgliedstaaten müssen von den Schiffen, die in den Erfassungsbereich der von den Mitgliedstaaten als zuständig bezeichneten VTS einfahren, verlangen können, daß sie die zu ihrer Verfolgung in diesem Bereich notwendigen Angaben machen.

Die VTS, an die diese Angaben zu richten sind, sollten so ausgestattet sein, daß sie die übermittelten Angaben auswerten und die Verfolgung der identifizierten Schiffe in ihrem Erfassungsbereich wahrnehmen können. Insbesondere sollen diese Schiffe melden, ob sie gefährliche Güter an Bord befördern.

- 22 -

Artikel 3

Im Sinne dieser Richtlinie gelten als

- a) "Schiffe" alle Seeschiffe oder seegängigen Fahrzeuge mit einem Bruttoreaumgehalt von mehr als 300 BRZ;
- b) "Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern" alle Frachtschiffe, Öl-, Chemikalien- oder Gastanker oder Passagierschiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Güter als Massengut oder in verpackter Form befördern;
- c) "gefährliche Güter" die im IMDG-Code, in Kapitel 17 des IBC-Codes und in Kapitel 19 des IGC-Codes eingestuft sind;
- d) "umweltschädliche Güter":
 - die Öle, die in Anhang I des MARPOL-Übereinkommens aufgeführt sind,
 - die schädlichen flüssigen Stoffe, die in Anhang II des MARPOL-Übereinkommens aufgeführt sind,
 - die Schadstoffe, die in Anhang III des MARPOL-Übereinkommens aufgeführt sind;
- e) "MARPOL-Übereinkommen" das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen in der zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie gültigen Fassung;
- f) "IMDG-Code" der internationale Kodex für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen in der zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie gültigen Fassung;
- g) "IBC-Code" der internationale Kodex für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, die gefährliche Chemikalien als Massengut befördern, in der zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie gültigen Fassung;

- 23 -

- h) "IGC-Code" der internationale Kodex für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, die Flüssiggas als Massengut fördern, in der zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie gültigen Fassung;
- i) "SOLAS-Übereinkommen" das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen in der zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie gültigen Fassung;
- j) "IMO-EntschlieÙung A 578(14)" die von der Versammlung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation auf ihrer 14. Tagung am 20. November 1985 angenommene EntschlieÙung A 578(14) über Richtlinien für VTS in der zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie gültigen Fassung;
- k) "IMO-EntschlieÙung A 648(16)" die von der Versammlung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation auf ihrer 16. Tagung am 19. Oktober 1989 angenommene EntschlieÙung A 648(16) über allgemeine Grundsätze und Anforderungen für Schiffsmeldesysteme, einschließlich Richtlinien über die Meldung von Ereignissen mit gefährlichen Gütern, Schadstoffen und/oder meeresverunreinigenden Stoffen, in der zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie gültigen Fassung;
- l) "Eurorep-Zone" das in Anhang I-1 beschriebene Seegebiet, in der das Eurorep-System gilt;
- m) "Eurorep-Teilzone" der Teilbereich der Eurorep-Zone, in dem die Durchführung der Bestimmungen dieser Richtlinie über das Eurorep-Meldesystem dem Mitgliedstaat obliegt. Verzeichnis und Beschreibung dieser Teilzonen befinden sich in Anhang I-2;
- n) "zuständige Behörde" die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 3 benannten Behörden, die für die an ihr jeweiliges Hoheitsgebiet angrenzende Eurorep-Teilzone zuständig sind;
- o) "zuständige VTS" die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 3 benannten Hilfsdienste für den Schiffsverkehr;
- p) "Durchfahrt" die Durchfahrt durch eine Eurorep-Teilzone eines Schiffs, das aus einem Hafen außerhalb der Gemeinschaft kommt und einen Hafen in der Gemeinschaft anläuft.

Artikel 4

(1) Jeder Mitgliedstaat benennt die zuständigen Behörden und die zuständigen VTS, denen die Angaben und Meldungen im Sinne dieser Richtlinie zuzuleiten sind, und teilt sie der Kommission mit.

(2) Die Kommission veröffentlicht die Liste der von den Mitgliedstaaten benannten zuständigen Behörden und zuständigen VTS sowie ihre Kommunikationsverbindungen.

Artikel 5

(1) Der Kapitän jedes Schiffs, das gefährliche oder umweltschädliche Güter befördert und am Eurorep-System teilnimmt, meldet der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats gemäß Anhang II die Einfahrt seines Schiffes in die Eurorep-Zone sowie die voraussichtlichen Bewegungen in der Eurorep-Zone und in den Eurorep-Teilzonen.

(2) Die Teilnahme am Eurorep-System ist für alle Schiffe verbindlich, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern

- und einen Hafen in der Gemeinschaft oder einen Ankerplatz in den Hoheitsgewässern eines Mitgliedstaats anlaufen; das gilt als Vorbedingung für das Einlaufen in den betreffenden Hafen oder das Ankern in den Hoheitsgewässern;

- oder die Flagge eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft führen.

(3) Beim Inkrafttreten der die Meldepflicht betreffenden Änderungen des Kapitels V des SOLAS-Übereinkommens oder beim Inkrafttreten dieser Richtlinie, wenn letzterer Zeitpunkt später liegt, wird das System auf die übrigen Schiffe ausgedehnt, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern und in die Eurorep-Zone einfahren, um sie zu durchfahren.

Bis zu diesem Zeitpunkt fördern die Mitgliedstaaten die freiwillige Teilnahme dieser Schiffe am Eurorep-System.

Artikel 6

(1) Jedes Schiff meldet dem zuständigen VTS bei Einfahrt in dessen Erfassungsbereich seinen Namen, seine IMO-Kennnummer (falls vorhanden), seine Position, seine Route und gegebenenfalls das Vorhandensein von gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern an Bord.

(2) Liegt der Punkt, an dem sich das Schiff gemäß Absatz 1 bei dem zuständigen VTS melden mußte, jenseits des Küstenmeeres oder in einer für die internationale Schifffahrt genutzten Meerenge, so gilt die Pflicht zur Teilnahme am Meldesystem erst ab dem Inkrafttreten der die Meldepflicht betreffenden Änderungen des Kapitels V des SOLAS-Übereinkommens oder ab Inkrafttreten dieser Richtlinie, wenn letzterer Zeitpunkt später liegt.

Artikel 7

Die Mitgliedstaaten vergewissern sich, daß die zuständigen VTS, für die sie verantwortlich sind, insbesondere über die geeigneten Überwachungsradaranlagen und Kommunikationseinrichtungen verfügen und gemäß den zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie geltenden Richtlinien der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) für VTS, insbesondere gemäß der IMO-Entschlieung A 578(14), betrieben werden.

Artikel 8

Die Kommission legt dem in Artikel 12 genannten Beratenden Ausschuß nach dem Verfahren von Artikel 12 Absatz 2 einen Entwurf der technischen Einzelmaßnahmen vor, die für die Verwirklichung des Eurorep-Systems erforderlich sind, und zwar so rechtzeitig, daß die Mitgliedstaaten die in Artikel 15 Absatz 1 gesetzte Frist einhalten können.

Die Kommission achtet darauf, daß es mittels der vorgeschlagenen Maßnahmen möglich ist, brauchbare und angemessene Informationen über die Schiffsbewegungen innerhalb der Eurorep-Zone zu erhalten, ohne daß dabei übermäßige Kosten entstehen oder die Schifffahrt unnormale gestört wird.

Artikel 9

(1) Die Kommission koordiniert die Unterrichtung der IMO von den Maßnahmen, die im Rahmen der Anwendung dieser Richtlinie auf die durchfahrenden Schiffe ergriffen worden sind.

(2) Bei der Verwirklichung des Meldesystems Eurorep in ihrem Zuständigkeitsbereich halten sich die Mitgliedstaaten an die IMO-Entschlieung A 648(16).

Artikel 10

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen insbesondere durch Veröffentlichung in den Sammlungen mit den nautischen Anweisungen für eine angemessene Bekanntmachung der gemäß der Artikel 3, 4, 5 und 6 getroffenen Maßnahmen.

(2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die IMO und die Flaggenstaaten von den Grenzen der Erfassungsbereiche der VTS, für die sie verantwortlich sind.

Artikel 11

Die Liste und die Abgrenzung der Eurorep-Teilzonen kann nach dem Verfahren von Artikel 12 geändert werden.

Artikel 12

(1) Bei der Anwendung dieser Richtlinie wird die Kommission nach dem Verfahren von Absatz 2 durch den Ausschuf unterstützt, der gemäß Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EWG eingesetzt worden ist.

- 27 -

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt - gegebenenfalls durch Abstimmung - seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann.

Die Stellungnahme wird in das Protokoll aufgenommen; darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

Artikel 13

Die Mitgliedstaaten nehmen in ihr einzelstaatliches Recht geeignete Vorschriften zur Ahndung von Verstößen gegen diese Richtlinie auf.

Artikel 14

(1) Nach Ablauf der Frist gemäß Artikel 15 Absatz 1 und dann alle drei Jahre übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission einen Bericht über die Anwendung der innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen haben.

(2) Auf der Grundlage dieser Berichte erstellt die Kommission innerhalb eines Jahres ab dem Vorliegen aller in Absatz 1 bezeichneten Berichte ihrerseits einen Bericht über die Durchführung der Richtlinie in der Gemeinschaft. Hierzu kann sie die Mitgliedstaaten um ergänzende Angaben ersuchen.

Artikel 15

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens am 31. Dezember 1996 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

- 28 -

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

(3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der inenrstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 16

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

- 1 -

ANHANG I

Die Abgrenzung der Eurorep-Zone und der Eurorep-Teilzonen erfolgt unabhängig von den Grenzen zwischen den Mitgliedstaaten und läßt diese unberührt.

Die Abgrenzung der Eurorep-Zone und der Eurorep-Teilzonen berührt weder den Status der Gewässer, die diese Zonen umfassen, noch in irgendeiner Weise die Rechte, Ansprüche oder Auffassungen der Regierungen aufgrund des Völkerrechts.

ANHANG I-1

BESCHREIBUNG DER EUROREP-ZONE

Die Eurorep-Zone umfaßt die Gewässer, die von den Verbindungslinien der folgenden Punkte begrenzt werden:

53°55,8'N	14°13,7'O
54°55'N	14°22'O
dann ein Kreis von 21 Meilen um die Insel Bornholm	
55°07'N	14°30'O
55°07'N	12°45'O
55°20,2'N	12°38,7'O
dann die dänischen Hoheitsgewässer	
56°12,9'N	12°22,2'O
57°48'N	10°57'O
58°10'N	10°00'O
56°05,2'N	03°15'O
57°00'N	02°25,1'O
57°00'N	01°30'O
61°00'N	02°00'O
62°00'N	01°00'W
60°00'N	07°00'W
60°00'N	12°00'W
56°00'N	12°00'W
56°00'N	14°00'W
49°30'N	14°00'W
48°00'N	09°00'W
46°00'N	09°00'W

45°00'N	13°00'W
37°00'N	13°00'W
35°00'N	10°00'W
35°56,3'N	07°30'W
35°56,3'N	05°44,9'W
35°56,3'N	05°36,4'W
35°59,1'N	05°25,6'W
36°00'N	02°20'W
39°40'N	06°15'O
38°25'N	08°00'O
37°25'N	11°35'O
36°10'N	11°35'O
35°00'N	12°00'O
35°00'N	13°25'O
36°20'N	13°25'O
36°30'N	14°10'O
36°15'N	14°50'O
36°15'N	17°00'O
38°00'N	19°00'O
35°00'N	20°00'O
33°30'N	25°00'O
34°30'N	30°00'O
35°50'N	30°00'O

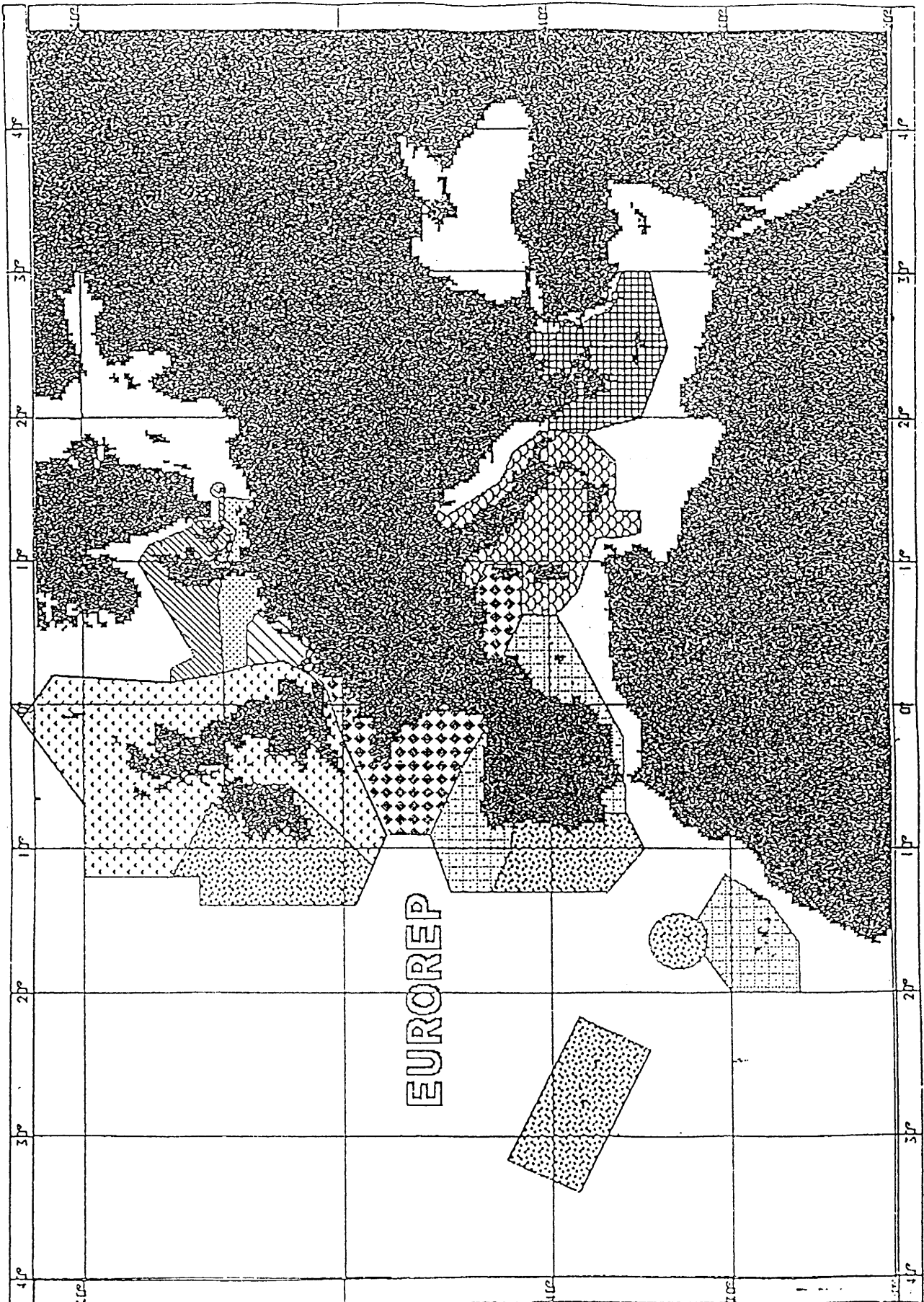
dann die Hoheitsgewässer zwischen
Griechenland und der Türkei
griechisch-türkische Grenze

griechisch-albanische Grenze
Begrenzungen Hoheitsgewässer

40°00'N	19°00'O
40°15'N	19°00'O
41°50'N	17°30'O
42°30'N	15°25'O
45°00'N	13°05'O
45°35'N	13°35'O

italienisch-ex-jugoslawische Grenze

Die Eurorep-Zone umfaßt außerdem ein Seegebiet um die Kanarischen Inseln, die Azoren und Madeira, die in Anhang I-2 beschrieben wird.



ANHANG I-2

BESCHREIBUNG DER EUROREP-TEILZONEN

A. EUROREP-TEILZONE IRLAND

Östlich der in Anhang I-1 festgelegten Linie und westlich der Verbindungslinie der folgenden Punkte:

A.	54°00'N	06°00'W
	53°50'N	05°20'W
	53°35'N	05°30'W
	52°20'N	05°30'W
	48°40'N	11°10'W
B.	57°00'N	12°00'W
	55°30'N	06°45'W
	55°10'N	06°55'W

B. EUROREP-TEILZONE VEREINIGTES KÖNIGREICH

Östlich der in Anhang I-1 festgelegten Linie und westlich der Verbindungslinie der folgenden Punkte:

62°00'N	01°00'W
61°00'N	02°00'O
57°00'N	01°30'O
52°30'N	03°10'O
51°30'N	02°10'O
Begrenzungen Verkehrstrennungsgebiet	
49°54'N	02°54'W (Ärmelkanal)
49°31'N	04°00'W
48°00'N	09°00'W

C. EUROREP-TEILZONE DÄNEMARK

Innerhalb einer Verbindungslinie der folgenden Punkte:

55°03'N	08°22'O
55°10'N	07°30'O
55°00'N	02°13,5'O
57°00'N	01°30'O
57°00'N	02°25,1'O
56°05,2N	03°15'O
58°10'N	10°00'O
57°48'N	10°57'O
56°12,9N	12°22,2'O

dann die jetzige Begrenzung der Hoheitsgewässer

55°20,2N	12°38,7'O
55°07'N	12°45'O
55°07'N	14°30'O

dann ein Kreis von 10 Meilen um die Insel Bornholm

54°55'N	14°22'O
54°55'N	12°51'O
54°27'N	12°00'O

dann bis zur deutsch-dänischen Grenze

D. EUROREP-TEILZONE DEUTSCHLAND

Innerhalb einer Verbindungslinie der folgenden Punkte:

Zone A :

53°34'N	06°38'O
54°00'N	05°30'O
54°00'N	02°39,1'O
55°00'N	02°13,5'O
55°10'N	07°30'O
55°03'N	08°22'O

Zone B : ab der deutsch-dänischen Grenze

54°27'N	12°00'O
54°55'N	12°51'O
54°55'N	14°22'O
53°55,8N	14°13,7'O

E. EUROREP-TEILZONE NIEDERLANDE

Innerhalb einer Verbindungslinie der folgenden Punkte:

51°32'N	03°30'O
52°00'N	02°36'O
52°30'N	03°10'O
54°00'N	02°39,1'O
54°00'N	05°30'O
53°34'N	06°38'O

F. EUROREP-TEILZONE BELGIEN

Innerhalb einer Verbindungslinie der folgenden Punkte:

51°06'N	02°35'O
51°30'N	02°10'O
52°00'N	02°36'O
51°32'N	03°30'O

G. EUROREP-TEILZONE FRANKREICH

A. Nordsee-Ärmelkanal-Atlantik

Innerhalb einer Verbindungslinie der folgenden Punkte:

51°06'N	02°35'O
51°30'N	02°10'O

Begrenzungen Verkehrstrennungsgebiet

49°54'N	02°54'W
49°31'N	04°00'W
48°00'N	09°00'W
46°00'N	09°00'W
44°20'N	04°00'W

dann die französisch-spanische Grenze

B. Mittelmeer

Innerhalb einer Verbindungslinie der folgenden Punkte:

französisch-spanische Grenze

42°00'N	04°40'O
41°20'N	06°15'O
41°20'N	09°45'O
43°10'N	09°45'O

französisch-italienische Grenze

H. EUROREP-TEILZONE SPANIEN**A. Atlantik**

Innerhalb einer Verbindungslinie der folgenden Punkte:

Zone A : ab der französisch-spanischen Grenze

44°20'N 04°00'W

46°00'N 09°00'W

45°00'N 13°00'W

43°00'N 13°00'W

42°00'N 10°00'W

Mündung des Flusses Minho

Zone B : Mündung des Flusses Guadiana

36°00'N 07°30'W

Gibraltar

Zone C (Kanarische Inseln):

32°00'N 14°50'W

30°20'N 11°40'W

28°00'N 13°30'W

26°00'N 16°40'W

26°00'N 20°00'W

30°00'N 20°00'W

31°39'N 17°25'W

dann ein Kreisbogen von 100 Meilen um

33°04'N 16°21'W

32°20'N 14°50'W

B. Mittelmeer

Innerhalb einer Verbindungslinie der folgenden Punkte:

Gibraltar

36°00'N 02°20'W

39°40'N 06°15'O

42°00'N 04°40'O

französisch-spanische Grenze

I. EUROREP-TEILZONE PORTUGAL

Innerhalb einer Verbindungslinie der folgenden Punkte:

Zone A (Lissabon):

Mündung des Flusses Minho

42°00'N 10°00'W

43°00'N 13°00'W

37°00'N 13°00'W

35°35'N 10°00'W

36°00'N 07°30'W

Mündung des Flusses Guadiana

Zone B (Azoren) :

38°30'N	21°40'W
34°40'N	24°00'W
38°40'N	34°00'W
42°15'N	31°40'W

Zone C (Madeira) :

innerhalb eines Kreises von 100 Meilen um
33°04'N 16°21'W

J. EUROREP-TEILZONE ITALIEN

Innerhalb einer Verbindungslinie der folgenden Punkte:

französisch-italienische Grenze

43°10'N	09°45'O
41°20'N	09°45'O
41°20'N	06°15'O
39°40'N	06°15'O
38°25'N	08°00'O
37°25'N	11°35'O
36°10'N	11°35'O
35°00'N	12°00'O
35°00'N	13°25'O
36°20'N	13°25'O
36°30'N	14°10'O
36°15'N	14°50'O
36°15'N	17°00'O
38°00'N	19°00'O
40°15'N	19°00'O
41°50'N	17°30'O
42°30'N	15°25'O
45°00'N	13°05'O
45°35'N	13°35'O

italienisch-ex-jugoslawische Grenze

K. EUROREP-TEILZONE GRIECHENLAND

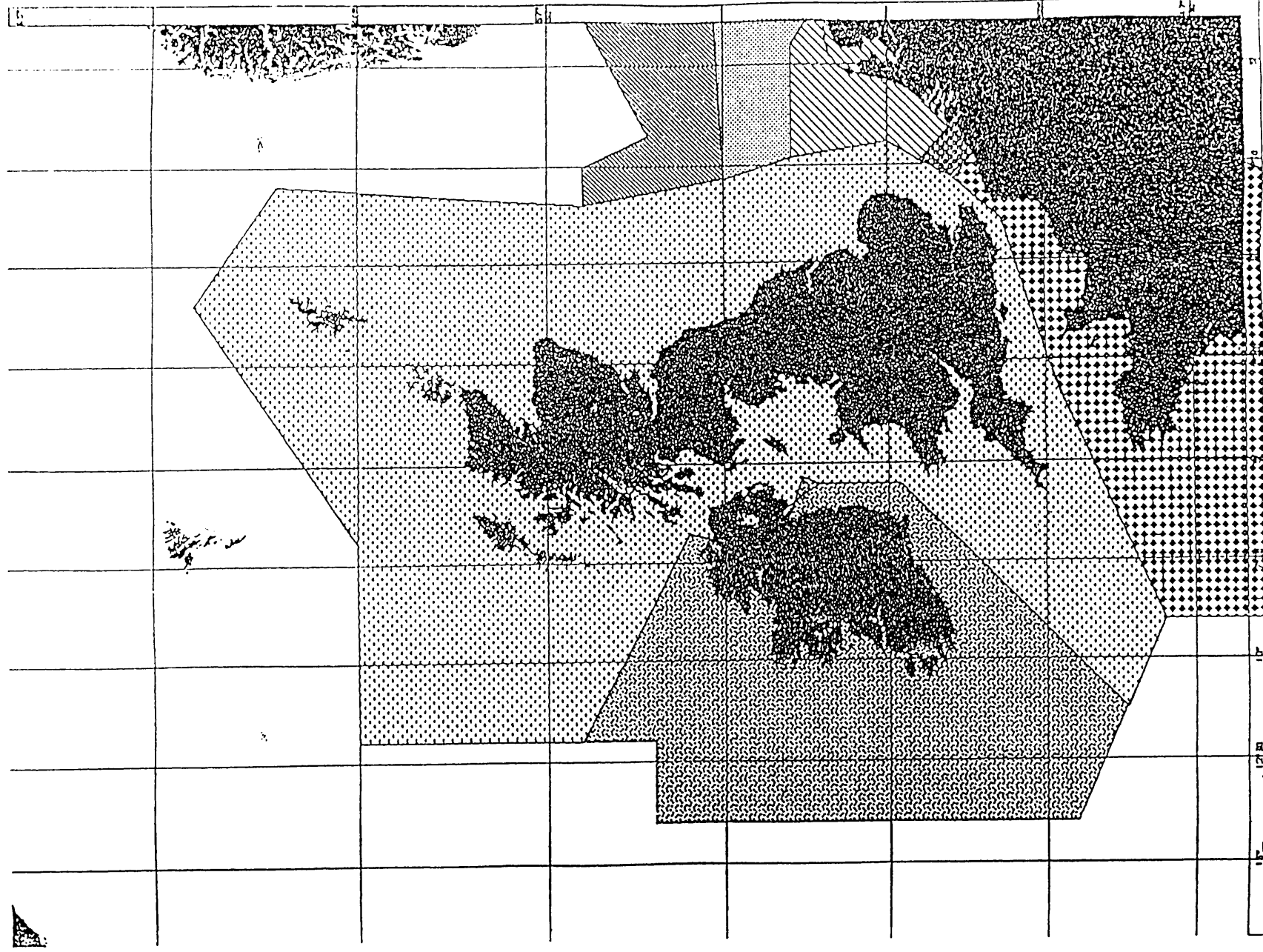
Innerhalb einer Verbindungslinie der folgenden Punkte:

griechisch-albanische Grenze

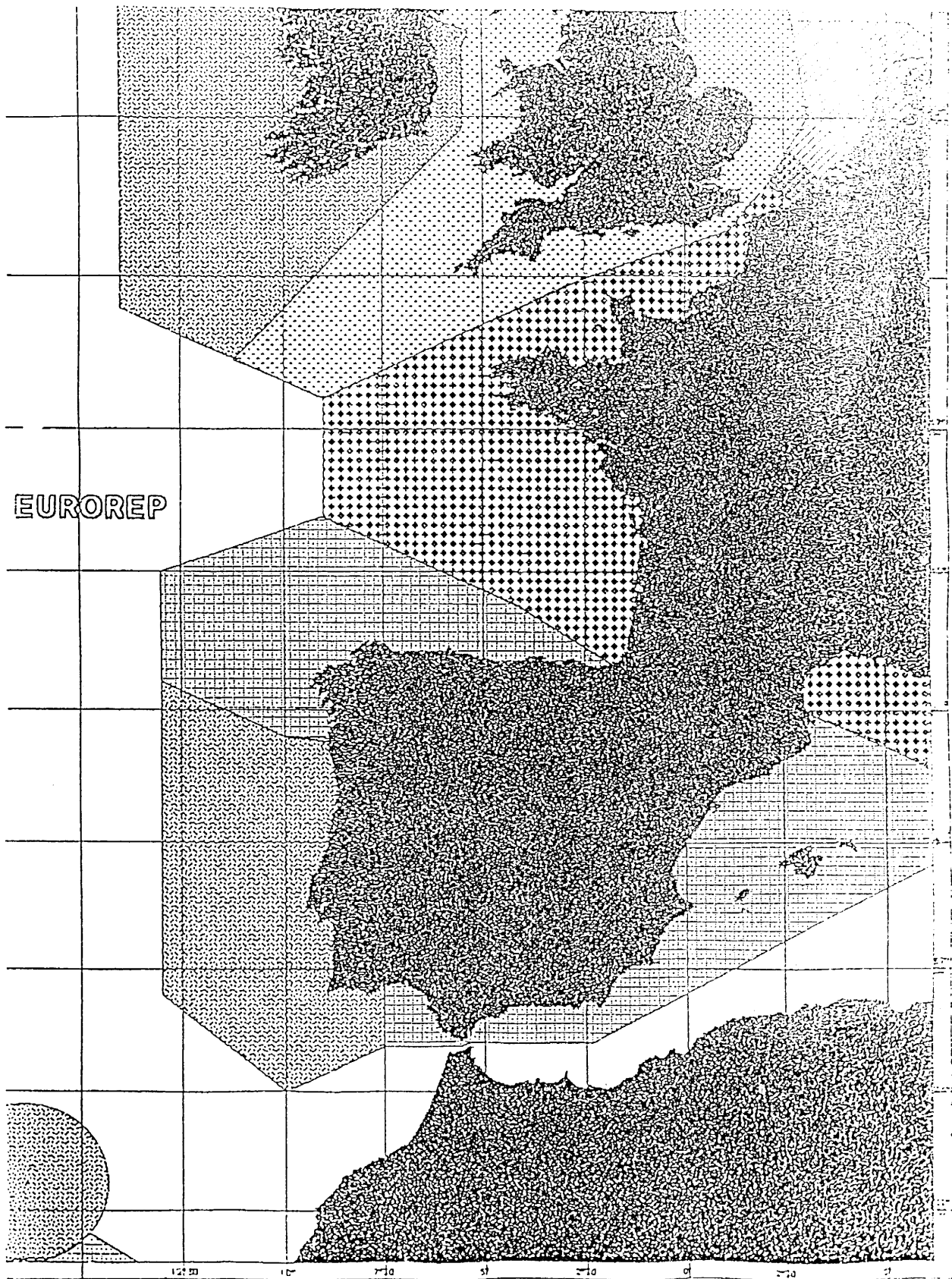
Begrenzungen Hoheitsgewässer

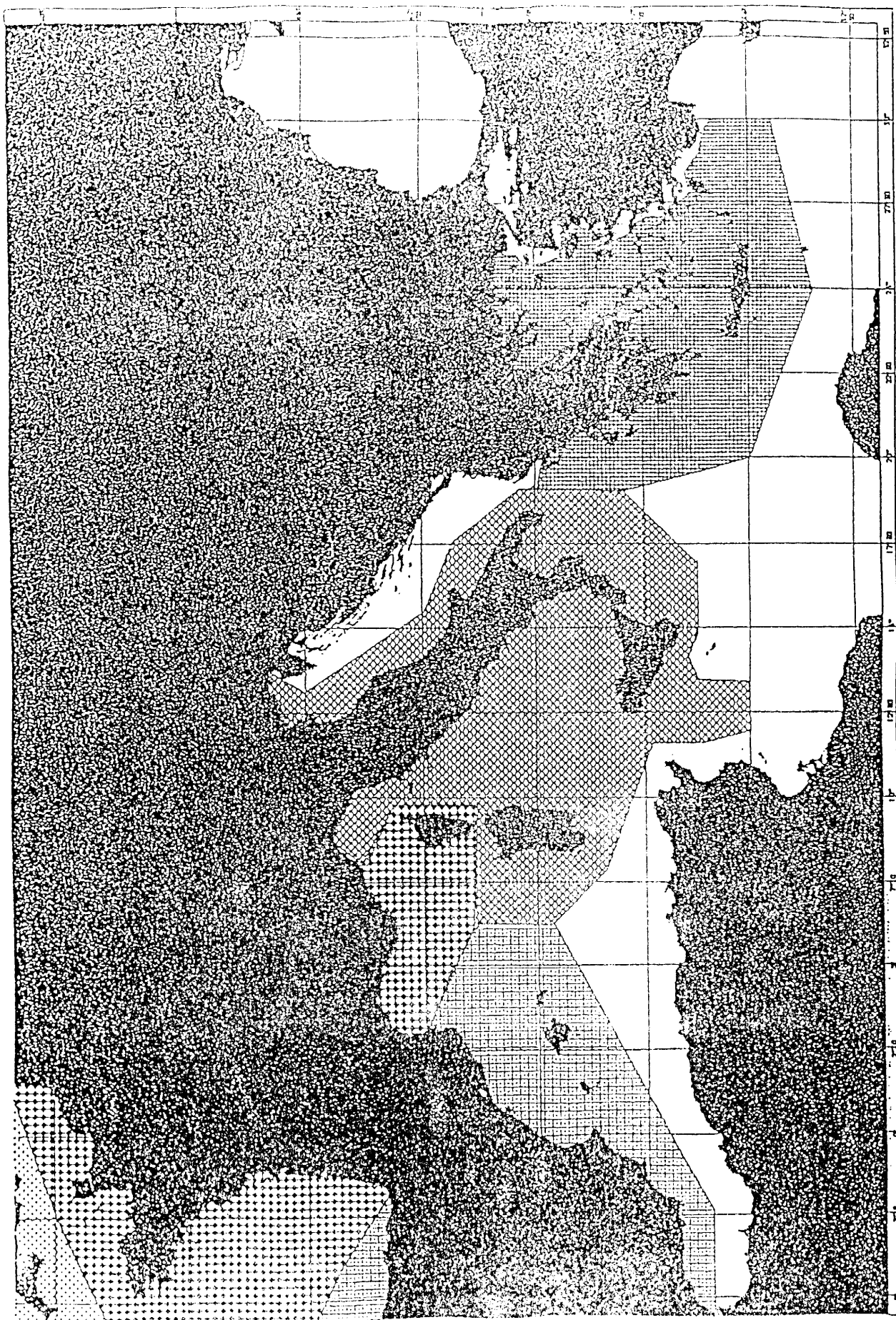
40°00'N	19°00'O
38°00'N	19°00'O
35°00'N	20°00'O
33°30'N	25°00'O
34°30'N	30°00'O
35°50'N	30°00'O

dann die Hoheitsgewässer zwischen Griechenland und der Türkei
griechisch-türkische Grenze









ANHANG II

HINWEISE ZU DEN MELDUNGEN IM RAHMEN
DES EUROREP-SYSTEMS

1) - Angaben gemäß Artikel 4 der Richtlinie

Die gemäß Artikel 4 der Richtlinie vorgeschriebenen Angaben sind die, die in Anhang I der Richtlinie 93/75/EWG aufgeführt sind, sowie die Position des Schiffs bei seiner Einfahrt in die Eurorep-Zone.

2) - Einfahrt in die Eurorep-Zone

Bei seiner ersten Einfahrt in die Eurorep-Zone übermittelt das Schiff der für die Eurorep-Teilzone zuständigen Behörde alle unter 1) erwähnten Angaben.

Hat das Schiff diese Angaben bereits gemäß Artikel 5 der Richtlinie 93/75/EWG einer zuständigen Behörde übermittelt, so meldet es lediglich seine Identität, seine Position und seinen ersten Bestimmungshafen in der Gemeinschaft.

3) - Übermittlung der Informationen an die übrigen Mitgliedstaaten

Die zuständige Behörde, die über die gemäß Artikel 4 gemeldeten Informationen verfügt, übermittelt diese der oder den zuständigen Behörden des oder der Mitgliedstaaten, die von der Durchfahrt des Schiffs betroffen sind.

4) - Geplante Route des Schiffs

Die Meldepflicht besteht auch dann, wenn die geplante Route des Schiffs die Hoheitsgewässer des betreffenden Mitgliedstaats nicht berührt.

Jede Änderung der ursprünglich geplanten Route muß der betreffenden zuständigen Behörde unverzüglich gemeldet werden.

KOM(93) 647 endg.

DOKUMENTE

DE

07

Katalognummer : CB-CO-93-712-DE-C

ISBN 92-77-62768-9

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
L-2985 Luxemburg

Bericht der Abgeordneten Dr. Margrit Wetzel

- I. Der Richtlinienvorschlag ist gemäß § 93 GO-BT (Drucksache 12/6902 Nr. 2.54 vom 25. Februar 1994) zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr sowie zur Mitberatung an den Haushaltsausschuß überwiesen worden.

Der Haushaltsausschuß hat in seiner Stellungnahme vom 9. März 1994 empfohlen, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen.

Der Ausschuß für Verkehr hat den Richtlinienvorschlag in seiner 64. Sitzung am 20. April 1994 beraten und mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. bei Abwesenheit der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste die obige Beschlußempfehlung angenommen.

- II. Mit dem Richtlinienvorschlag ist beabsichtigt, ein umfassendes Schiffsmeldesystem in den Seegebieten der Mitgliedstaaten der EU zu errichten, insbesondere für Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, um den Küstenstaaten der Gemeinschaft einen raschen

Zugriff zu allen relevanten Informationen über die Ladung und die Bewegungen solcher Schiffe vor ihren Küsten zu verschaffen, die sie benötigen, um schnell und wirkungsvoll Einsätze zur Rettung von Menschenleben und zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung durchführen zu können.

- III. Der Ausschuß für Verkehr begrüßt, wie in der einstimmig angenommenen Beschlußempfehlung ausgedrückt, grundsätzlich das Vorhaben, sieht jedoch bei der vorliegenden Fassung rechtliche wie inhaltliche Bedenken. So sei der Entwurf an die Vorgaben des Seevölkerrechts anzupassen. Aus Gründen der Sicherheit des Seeverkehrs sowie des Schutzes der Meeresumwelt sei ein Meldesystem des vorgeschlagenen Umfangs nicht erforderlich. Die Einbeziehung aller Schiffe in ein Meldesystem, das obligatorische Meldungen zur Überwachung und Regelung des Seeverkehrs vorsehe, sei wegen des regionalen Bezuges Angelegenheit der Mitgliedstaaten. Zudem solle die EU-Kommission ein elektronisches Datenaustauschsystem vorschlagen.

Bonn, den 10. Juni 1994

Dr. Margrit Wetzel

Berichterstatlerin

