

039093/EU XXIII.GP
Eingelangt am 11/06/08

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 11.6.2008
KOM(2008) 208 endgültig

2005/0238 (COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag

zum

Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kontrolle durch den Hafenstaat (Neufassung)

(von der Kommission vorgelegt)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag

zum

Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kontrolle durch den Hafenstaat (Neufassung)

1. HINTERGRUND

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und an den Rat [(Dok. KOM(2005)588 endg. – 2005/0238 (COD))]	24.1.2006
Stellungnahme des Ausschusses der Regionen:	15.6.2006
Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses:	13.9.2006
Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung:	25.4.2007
Übermittlung des geänderten Vorschlags:	
Festlegung des gemeinsamen Standpunkts:	17.04.2008

2. ZIEL DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

Der Vorschlag für eine Neufassung der Richtlinie 95/21/EG über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat ist eine von mehreren Maßnahmen zur Verschärfung und Ergänzung der geltenden Vorschriften im Bereich der Seeverkehrssicherheit.

Über die erforderliche Konsolidierung der Richtlinie in einem einzigen kohärenten Text hinaus strebt die Kommission eine tiefgehende Reform des bestehenden Systems der Kontrolle durch den Hafenstaat an, um gezielt gegen unternormige Schiffe vorgehen zu können, die der hohen Qualitätsansprüchen entsprechenden europäischen Flotte einen unlauteren Wettbewerb liefern.

Damit soll zum Einen die für jeden Mitgliedstaat individuell geltende Zielsetzung, 25 v.H. der Schiffe zu überprüfen, durch ein gemeinsames Ziel ersetzt werden, nämlich auf der Ebene der Europäischen Union sämtliche Schiffe zu überprüfen. Zum Anderen sollen Schiffe mit hohem Risikoprofil häufiger einer Überprüfung unterzogen werden. Derzeit gelingt es viel zu vielen unternormigen Schiffen, durch die Maschen des Netzes zu schlüpfen. Dies könnte durch das neue System verhindert werden, und gleichzeitig würden Schiffe, die hohe Qualitätsstandards

erfüllen, durch eine geringere Anzahl von Überprüfungen belohnt, was auch zu einer effizienteren Nutzung der Ressourcen beitragen würde.

Eine besondere Gefahr stellen unternormige Schiffe dar, die europäische Gewässer durchfahren, ohne aber einen Hafen anzulaufen. Daher beabsichtigt die Kommission darüber hinaus, auch die Überprüfungen an Ankerplätzen vor der Küste zu verstärken.

Die Kommission schlägt eine Verschärfung des Verfahrens für die Verweigerung des Zugangs zu Gemeinschaftshäfen vor; dazu soll das Verfahren auf alle Kategorien von Schiffen ausgeweitet, eine Mindestdauer für die Geltung der Zugangsverweigerung festgelegt und eine ständige Zugangsverweigerung über solche Schiffe verhängt werden, gegen die bereits zwei Mal eine Zugangsverweigerung ausgesprochen wurde und die ein drittes Mal festgehalten werden. Weiter schlägt die Kommission die Veröffentlichung der schwarzen Liste derjenigen Seeverkehrsunternehmen vor, die sehr schlecht abgeschnitten haben.

Der Vorschlag stützt sich hinsichtlich der technischen Aspekte auf die Arbeiten der Experten im Rahmen der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (MoU) zur Kontrolle durch den Hafenstaat.

3. BEMERKUNGEN ZUM GEMEINSAMEN STANDPUNKT

Der Rat unterstützt in seinem einstimmig (ohne Malta, das sich enthielt) festgelegten Gemeinsamen Standpunkt weitgehend die von der Kommission vorgeschlagenen wesentlichen Grundsätze und Modalitäten für die Einführung des neuen Überprüfungssystems. Damit steht er hinter dieser neuen Regelung, wonach sämtliche Schiffe, vorrangig aber solche mit den schlechtesten Qualitätsstandards, überprüft werden sollen.

Die Kommission schließt sich dem Ansatz des Rates in Bezug auf die Flexibilität der neuen Überprüfungsregelung an. Dieser Mechanismus ist in der Tat unbedingt erforderlich, wenn die neue Regelung ausreichend flexibel funktionieren soll. Hinsichtlich der Anzahl der Überprüfungen, die höchstens ausgelassen werden können, ist die Kommission jedoch der Ansicht, dass der von ihr vorgeschlagene Anteil von 5 v.H. für ausgelassene Untersuchungen, der auch in der geltenden Richtlinie vorgesehen ist, einen realistischen Ansatz darstellt. Die Kommission kann daher nicht akzeptieren, dass der Rat vorsieht, diesen Anteil für Schiffe, die ein geringes oder mittleres Risiko darstellen, auf 10 v.H. heraufzusetzen, da dies eine Verwässerung des wichtigsten Ziels der neuen Überprüfungsregelung wäre, nämlich alle Schiffe zu überprüfen, die die Häfen der Europäischen Union anlaufen.

In einem wichtigen Punkt hat sich der Rat erheblich vom Vorschlag der Kommission entfernt, indem er die ständige Zugangsverweigerung gestrichen und durch eine zeitlich begrenzte Zugangsverweigerung ersetzt hat, die nach 36 Monaten unter bestimmten Umständen aufgehoben wird. Die Kommission kann dem Rat in diesem Punkt nicht folgen.

Auch die Haltung, die der Rat in seinem Gemeinsamen Standpunkt zur Frage der Überprüfungen an Ankerplätzen einnimmt, ist – wenn auch in geringerem Maß – problematisch. Er schließt sich nämlich nicht dem Ansatz an, auch Schiffe an Ankerplätzen außerhalb der Häfen in den Geltungsbereich der Richtlinie einzubeziehen, sondern beschränkt sich darauf, auf die Gerichtsbarkeit zu verweisen, denen die Häfen unterliegen. Die vom Rat vorgeschlagene Lösung kann von den Mitgliedstaaten leicht unterschiedlich und restriktiv

ausgelegt werden und so möglicherweise diese Bestimmung aushöhlen. Demgegenüber hält es die Kommission für unbedingt erforderlich, dass Schiffe an Ankerplätzen überprüft werden können. Der Rat hat dies im Übrigen nach dem Unfall der Prestige selbst gefordert. Eine besondere Gefahr stellen unternormige Schiffe dar, die europäische Gewässer durchfahren, ohne aber einen Hafen anzulaufen. Eine Kontrolle durch den Hafenstaat an den Ankerplätzen kann die einzige Möglichkeit sein, solche Schiffe zu überprüfen.

4. DETAILLIERTE ANMERKUNGEN DER KOMMISSION

4.1. Von der Kommission akzeptierte Abänderungen, die vollständig oder teilweise in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Die Abänderungen 1, 4, 5, 7, 15, 16, 18, 19, 22, 26, 27, 30, 32, 33, 38, 53, 55, 72, 83, 84, 86, 87, 90, 94, 95, 98, 101, 102, 105 und 106 sind sinnvolle Klarstellungen des Vorschlags der Kommission vor allem auf technischer Ebene. Die überflüssig gewordenen Bestimmungen des geltenden Überprüfungssystems werden sinnvollerweise gestrichen, die Modalitäten der neuen Überprüfungsregelung werden präzisiert; dabei wird der Entwicklung der Arbeiten der Experten im Rahmen der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle Rechnung getragen.

4.2. Abänderungen, die von der Kommission gebilligt, jedoch nicht in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Die Abänderungen 2, 3, 6, 8, 9, 14, 20, 24, 25, 28, 29, 31, 39, 41, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 69, 70, 71, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 81, 85, 88, 89, 92, 97, 99, 100 und 103 sind nach Ansicht der Kommission nützlich, um den Text des Vorschlags klarer zu fassen. Sie bedauert daher, dass der Rat diese Abänderungen nicht in seinen Gemeinsamen Standpunkt aufgenommen hat.

Mit Abänderung 17 sollte eine neue Definition des Begriffs „Hafen“ eingeführt werden, die es (durch eine geringfügige inhaltliche Änderung dieser Begriffsbestimmung) ermöglicht hätte, Ankerplätze in den Geltungsbereich der Richtlinie einzubeziehen.

Abänderung 54, die die Verweigerung des Zugangs und insbesondere die ständige Zugangsverweigerung betrifft, war von der Kommission unterstützt worden.

4.3. Abänderungen, die von der Kommission abgelehnt und nicht in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Abänderung 73 ist nicht sinnvoll, da sie einen Verweis auf die Aufgaben der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs enthält, die bereits hinreichend in der horizontalen Verordnung Nr. 1406/2002 über die Agentur beschrieben sind.

Abänderung 91, in der vorgesehen ist, das Zeitfenster für die Überprüfung von Schiffen mit niedrigem Risikoprofil von 36 auf 30 Monate zu senken entspricht nicht dem allgemeinen Ziel des Vorschlags der Kommission, die Belastung der Überprüfungen für Schiffe mit hohem Qualitätsstandard zu senken.

Der Teil der Abänderungen 34, 36 und 37, der die Modalitäten der Umsetzung für die Aufteilung der Überprüfungen zwischen den Mitgliedstaaten betrifft, wurde insoweit nicht übernommen, als jeder Flexibilitätsmechanismus für die Durchführung der Überprüfungen

ausgeschaltet wird. Ein solcher Mechanismus ist jedoch für das gute Funktionieren der neuen Prüfungsregelung unverzichtbar.

5. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Kommission nimmt den vom Rat einstimmig festgelegten Gemeinsamen Standpunkt zur Kenntnis, der die Ziele und den Sinn ihres Vorschlags weitgehend unberührt lässt, weist jedoch darauf hin, dass sie in einigen konkreten Punkten wie dem Wegfall der ständigen Zugangsverweigerung, die durch eine zeitlich begrenzte Zugangsverweigerung ersetzt wird, sowie (in geringerem Maß) dem Ansatz des Rates hinsichtlich der Überprüfungen an Ankerplätzen und der Anhebung der Höchstgrenze für die Anzahl der ausgelassenen Überprüfungen von 5 v.H. auf 10 v.H. eine andere Ansicht vertritt.