

002828/EU XXIV.GP
Eingelangt am 08/12/08

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 26.11.2008
KOM(2008) 829 endgültig

2005/0239 (COD)

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

**gemäß Artikel 251 Absatz 2 dritter Unterabsatz Buchstabe c EGV
zu den Abänderungen des Europäischen Parlaments
zum gemeinsamen Standpunkt des Rates bezüglich des
Vorschlags für eine**

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen
Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr**

ZUR ÄNDERUNG DES VORSCHLAGS DER KOMMISSION gemäß Artikel 250, Absatz 2
des EG-Vertrages

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

**gemäß Artikel 251 Absatz 2 dritter Unterabsatz Buchstabe c EGV
zu den Abänderungen des Europäischen Parlaments
zum gemeinsamen Standpunkt des Rates bezüglich des
Vorschlags für eine**

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen
Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr**

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. EINLEITUNG

Artikel 251 Absatz 2 dritter Unterabsatz Buchstabe c EGV sieht vor, dass die Kommission eine Stellungnahme zu den vom Europäischen Parlament in zweiter Lesung vorgeschlagenen Abänderungen abgibt. Zu den vom Parlament vorgeschlagenen Abänderungen nimmt die Kommission wie folgt Stellung.

2. VORGESCHICHTE

Datum der Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat	09.01.2006
Datum der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses	13.09.2006
Datum der Stellungnahme des Ausschusses der Regionen	15.06.2006
Datum der Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung	25.04.2007
Datum der einstimmigen Festlegung des gemeinsamen Standpunkts	06.06.2008
Datum der Stellungnahme des Europäischen Parlaments in zweiter Lesung	24.09.2008

3. ZWECK DES VORSCHLAGS

Der Vorschlag, der eine von mehreren Maßnahmen des Dritten Maßnahmenpakets für Sicherheit im Seeverkehr darstellt, zielt darauf ab, die geltende Richtlinie 2002/59/EG in folgenden Punkten zu ergänzen, zu verschärfen und klarer zu fassen:

- Klarere Fassung und Verschärfung der Bestimmungen der geltenden Richtlinie in Bezug auf die Aufnahme von Schiffen in Seenot an Notliegeplätzen. Die Aufnahme von Schiffen in Seenot an Notliegeplätzen soll grundsätzlich vorgeschrieben werden, sofern nicht die Bewertung der Situation zu einer anderen Schlussfolgerung führt. Weiter muss sichergestellt werden, dass unabhängige Behörden benannt werden, die mit der Bestimmung des geeignetsten Notliegeplatzes betraut sind und über den erforderlichen Hintergrund für eine schnelle Entscheidung verfügen, unter anderem über genaue Informationen über die Küstengebiete, die als Notliegeplätze in Betracht kommen.
- Obligatorische Ausstattung mit Geräten (AIS – Bordanlagen zur automatischen Identifizierung von Schiffen), die Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 15 Metern automatisch identifizieren können. Durch solche Geräte können Fischereifahrzeuge vor allem durch Handelsschiffe besser identifiziert und lokalisiert und so die Unfallrisiken für solche Schiffe verringert werden.
- Flächendeckender Einsatz des Telematik-Datenaustauschnetzes SafeSeaNet. Durch dieses System, das von der Kommission entwickelt wurde und von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs betrieben wird, erhalten die Seebehörden genaue Informationen über die Bewegungen von Schiffen und ihre Ladungen.
- Verpflichtung der Verloader, dem Kapitän genaue Angaben zur Ladung zu machen, was insbesondere das Eingreifen bei Verschmutzungen aufgrund besserer Kenntnisse der physikalisch-chemischen Eigenschaften der Erzeugnisse erleichtert.
- Bestimmungen, die es den Küstenstaaten ermöglichen, geeignete Maßnahmen zur Begrenzung der Gefahren zu ergreifen, die sich durch die Eisbildung in bestimmten Seegebieten im Norden der Europäischen Union ergeben. Dieser Frage kommt angesichts des gestiegenen Risikos im Zusammenhang mit der Zunahme der über die Ostsee transportierten Ölmengen besondere Bedeutung zu.

4. STELLUNGNAHME DER KOMMISSION ZU DEN VOM EUROPÄISCHEN PARLAMENT VORGESCHLAGENEN ABÄNDERUNGEN

4.1. Von der Kommission übernommene Abänderungen

4.1.1. Vollständig übernommene Abänderungen

Die Kommission hat die folgenden Abänderungen übernommen:

- Die Abänderungen, die eine Verbesserung des Kommissionsvorschlags in der Frage der Notliegeplätze bedeuten und zum einen die Pläne für die Aufnahme von Schiffen an Notliegeplätzen (Abänderungen 8, 41 und 42) und zum anderen die Versicherung betreffen (Abänderung 52).
- Verschiedene Abänderungen, die die Schaffung des EU-Datenzentrums für Fernidentifizierung und -verfolgung (LRIT) zur Fernüberwachung von Schiffen (Abänderung 13) betreffen sowie das gemeinschaftliche System für den Seeverkehrsinformationsaustausch „SafeSeaNet“ (Abänderungen 11 und 55), die faire Behandlung von Seeleuten (Abänderungen 6 und 24), das Befahren vereister Gewässer (Abänderung 37) und die Anforderungen bezüglich Ladung gefährlicher Güter (Abänderung 34).

- Die Abänderungen, die das Ausschussverfahren, die Tabellen der Entsprechungen und das Inkrafttreten der Richtlinie betreffen (Abänderungen 16, 57 und 59).
- Die Abänderungen 17, 19, 20, 22, 23, 25, 27, 44, 45, 46, 48, 49, 50 und 51, die Aspekte des Vorschlags für eine Richtlinie über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheitsleistungen von Schiffseignern aufnehmen; dieser Richtlinienvorschlag ist die andere Maßnahme des Dritten Maßnahmenpakets für Sicherheit im Seeverkehr, über die zum Zeitpunkt der zweiten Lesung des Europäischen Parlaments im Rat noch keine Einigung erzielt worden war. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass auf der Sitzung des Rates vom 9. Oktober 2008 eine politische Einigung zu diesem Vorschlag erzielt wurde.

4.1.2. Teilweise übernommene Abänderungen

Folgende Abänderungen hat die Kommission teilweise übernommen:

- Die Abänderungen 10 und 53 betreffen den Ausgleich der wirtschaftlichen Schäden, die den Häfen entstehen, die Schiffe in Schwierigkeiten aufnehmen. In den Abänderungen wird die Notwendigkeit betont, dass alle Mitgliedstaaten die internationalen Vereinbarungen über die Entschädigung bei Verschmutzungsschäden ratifizieren bzw. sich an diese halten, ein Ziel, das die volle Unterstützung der Kommission findet. Eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Kompensation aller im Gefolge einer Entscheidung über die Aufnahme eines Schiffes entstehenden Kosten und Schäden ist jedoch überzogen und wirft rechtliche und praktische Probleme auf. Die Kommission erachtet es als wünschenswert, dass sich die Mitgliedstaaten auf einen Rechtsrahmen stützen können, der gegebenenfalls die Entschädigung derartiger Schäden ermöglicht.
- Die Abänderung 38 zielt auf eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Einhaltung der IMO-Leitlinien über die faire Behandlung von Seeleuten ab. Nach Auffassung der Kommission sollten die Mitgliedstaaten diese Leitlinien zwar berücksichtigen, sie jedoch zu einem obligatorischen Bestandteil des Gemeinschaftsrechts zu machen, ist nur schwer vorstellbar, da sie im Wesentlichen Fragen des strafrechtlichen und gerichtlichen Verfahrens betreffen und mit den Zielen der Richtlinie nicht unmittelbar in Zusammenhang stehen.
- Die Kommission hat gegen die Ziele der Abänderung 15, die den Anwendungsbereich des Ausschussverfahrens betrifft, keine Einwände. Die Abänderung entspricht jedoch inhaltlich weitgehend den Artikeln 28 und 29 der Richtlinie 2002/59/EG und sollte im Rahmen dieser Artikel Berücksichtigung finden können.

4.1.3. Im Grundsatz bzw. vorbehaltlich einer Neuformulierung akzeptierte Abänderungen

- Die Abänderung 2 über die Integration der Bordanlagen zur automatischen Identifizierung von Schiffen (AIS) zur Schiffsüberwachung auf kurze Distanz mit dem satellitengestützten Schiffsüberwachungssystem (VMS) zur Fischereiüberwachung.
- Die Abänderungen 5, 7, 9, 26, 39 und 43 betreffend insbesondere den Entscheidungsprozess in Verbindung mit der Aufnahme von Schiffen an Notliegeplätzen sowie die Pläne im Bereich der Notliegeplätze.

- Die Abänderungen 12, 28 und 30 betreffend die Schaffung eines EU-Datenzentrums für Fernidentifizierung und -verfolgung (LRIT), das die Fernüberwachung der unter Flagge der Mitgliedstaaten vor den Küsten der EU fahrenden Schiffen gestatten soll.
- Die Abänderungen 1, 3, 14, 35 und 56 betreffend die Vertraulichkeit der im Zusammenhang mit der Richtlinie gesammelten Informationen, seien dies Informationen, die die Schiffe mittels ihrer AIS- oder LRIT-Anlagen übermitteln, oder seien dies Informationen, die im Rahmen des gemeinschaftlichen Systems für den Seeverkehrsinformationsaustausch „SafeSeaNet“ zwischen den Mitgliedstaaten zirkulieren.
- Die Abänderung 54, welche die Möglichkeit eröffnet, im Rahmen von Anhang III der Richtlinie die Kernelemente des „SafeSeaNet“-Systems für den Seeverkehrsinformationsaustausch zu entwickeln.
- Die Abänderung 18 betreffend Nutzung der im Zusammenhang mit der Richtlinie gesammelten Informationen zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr.
- Die Abänderung 4, die auf eine schärfere Kontrolle der Einhaltung der Konstruktions- und Instandhaltungsregeln für das Befahren vereister Gewässer abzielt.
- Die Abänderung 21, die zu einer Verpflichtung der Schiffe führt, den Küstenbehörden ihren Vorrat an Bunkertreibstoff zu melden, unabhängig davon, welche Treibstoffmengen sie jeweils an Bord haben.
- Die Abänderungen 31, 32 und 33 verschärfen die Bestimmungen der Richtlinie bezüglich der Informationen, die der Verloader bei Beladung eines Schiffes mit gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern liefern muss.
- Die Abänderung 29, die darauf abzielt, Liniendiensten mit Bestimmungshäfen in der Gemeinschaft die aufwändigen Meldungen vor Einlaufen in den Hafen zu ersparen.

4.2. Von der Kommission abgelehnte Abänderungen

Es wurde keine Abänderung abgelehnt.

5. SCHLUSSFOLGERUNG

Gemäß Artikel 250 Absatz 2 EGV ändert die Kommission ihren Vorschlag wie oben angegeben.