

050568/EU XXIV.GP
Eingelangt am 28/04/11

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 28.4.2011
KOM(2011) 232 endgültig

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND AN
DEN RAT**

**über die Durchführung der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines
gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr
und die Auswirkungen der aufgrund dieser Richtlinie ergriffenen Maßnahmen**

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND AN DEN RAT

über die Durchführung der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und die Auswirkungen der aufgrund dieser Richtlinie ergriffenen Maßnahmen

1. EINLEITUNG

Ziel der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr¹ ist es, zur Erhöhung der Sicherheit und Effizienz des Seeverkehrs in der Union ein Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr einzurichten, um die Reaktionsfähigkeit der Behörden auf Vorkommnisse, Unfälle oder potenziell gefährliche Situationen auf See, einschließlich von Such- und Rettungsaktionen, zu verbessern und zu einer besseren Verhütung und Aufdeckung von Verschmutzungen durch Schiffe beizutragen.

Dazu sind in der Richtlinie verschiedene neue Vorschriften hinsichtlich der Überwachung des Schiffsverkehrs und des Informationsmanagements vorgesehen, die internationalen Regeln für Schiffsmeldesysteme und für Schiffsverkehrsdienste sowie dem technologischen Fortschritt im Bereich der Identifizierung und Überwachung von Schiffen Rechnung tragen.

Um die Einrichtung eines EU-weiten Überwachungs- und Informationssystems für den Seeverkehr voranzubringen, ist in der Richtlinie die Schaffung eines Rahmens für die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission vorgeschrieben.

Damit sichergestellt ist, dass für Schiffe in Seenot Notliegeplätze vorhanden sind, sind die Mitgliedstaaten aufgrund der Richtlinie verpflichtet, Pläne für die Aufnahme solcher Schiffe zu erstellen.

Die Richtlinie gilt allgemein für Schiffe mit 300 oder mehr BRZ und Bunker von mehr als 5 000 t an Bord von Schiffen. In den Geltungsbereich der Richtlinie fallen alle Schiffe, die Häfen in der Europäischen Union anlaufen, die in das Gebiet eines verbindlichen, von der IMO zugelassenen und von einem Mitgliedstaat betriebenen Schiffsmeldesystems einlaufen, sowie Schiffe, die in Vorkommnisse oder Unfälle auf See innerhalb der Such- und Rettungszone/ausschließlichen Wirtschaftszone oder eines äquivalenten Gebiets eines Mitgliedstaats verwickelt sind.

Die Wirksamkeit der Richtlinie steht und fällt mit den Maßnahmen, die die Mitgliedstaaten und die Kommission zu ihrer Durchführung und Durchsetzung ergreifen. In diesem Zusammenhang berichten die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 26 Absatz 1 der Kommission bis zum 31. Dezember 2009 über die Fortschritte bei der Durchführung der Richtlinie, insbesondere der Artikel 9, 10, 18, 20, 22, 23 und 25. In Artikel 26 Absatz 2 ist vorgesehen, dass die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Durchführung der

¹ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

Richtlinie berichtet² und dabei insbesondere feststellt, inwieweit die Richtlinie dazu beiträgt, die Sicherheit und Effizienz des Seeverkehrs zu erhöhen und Umweltverschmutzungen durch Schiffe zu verhüten. Der Bericht der Kommission stützt sich auf die oben genannten Berichte der Mitgliedstaaten.

Im Rahmen dieses Berichts werden die Durchführung der Richtlinie und die Wirksamkeit der in diesem Zusammenhang ergriffenen Maßnahmen bewertet.

2. EVALUIERUNGSMETHODE

Die Durchführung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten umfasst sowohl rechtliche als auch technische Aspekte. Die Durchführung der Richtlinie auf rechtlicher Ebene erfolgt durch ihre förmliche Umsetzung und die Durchsetzung der sich daraus ergebenden einzelstaatlichen Rechtsvorschriften. Für die Durchführung der Richtlinie auf technischer Ebene ist die erforderliche landseitige Infrastruktur für den Dateneingang und –austausch aufzubauen und zu betreiben.

Über die Maßnahmen der Mitgliedstaaten hinaus erfolgte die Durchführung der Richtlinie auf EU-Ebene durch den Aufbau eines SafeSeaNet genannten Informationssystems. Dieses System wurde von der Kommission in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA)³ im Rahmen der SafeSeaNet-Gruppe entwickelt.

Die EMSA betreibt das zentrale SafeSeaNet-System rund um die Uhr und überwacht Leistung und Datenqualität. Probleme, die sofortige Maßnahmen erfordern, werden den Mitgliedstaaten unverzüglich mitgeteilt. Über allgemeine Probleme im Zusammenhang mit dem Datenstrom werden die Mitgliedstaaten durch vierteljährliche Berichte über die Datenqualität unterrichtet. Diese Berichte sind nützliche Instrumente zur Bewertung der technischen Durchführung der Richtlinie in den Mitgliedstaaten, da sie einen Überblick über den Datenstrom von den nationalen Systemen zum zentralen SafeSeaNet-System und über den Datenaustausch über das SafeSeaNet liefern.

Seit 2009 führt die EMSA für die Kommission ein Kontrollprogramm durch, um die Durchführung der Richtlinie in den Mitgliedstaaten zu bewerten. Im Rahmen des noch laufenden Kontrollprogramms wurden bis Dezember 2010 acht Inspektionen durchgeführt und die Ergebnisse der Kommission über die EMSA übermittelt. Die entsprechenden Berichte der EMSA enthalten detailliertere Angaben über administrative, verfahrenstechnische und operationelle Elemente der Durchführungsmaßnahmen in den Mitgliedstaaten. Da die Ergebnisse der Kontrollen nur einen Teil der Mitgliedstaaten betreffen, werden sie in diesem Bericht nur in allgemeiner Weise erläutert.

² Die Richtlinie 2002/59/EG wurde geändert durch die Richtlinie 2009/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr (ABl. 131 vom 28.5.2009, S. 101). Diese Änderungen wurden im vorliegenden Bericht gegebenenfalls berücksichtigt.

³ Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S.1) in der geänderten Fassung.

Die Evaluierung der Durchführung der Richtlinie 2002/59/EG in diesem Bericht stützt sich auf die Berichte der Mitgliedstaaten über die vollständige Durchführung der Richtlinie. Für die Bewertung des tatsächlichen Datenaustauschs zwischen den Mitgliedstaaten wurden die vierteljährlichen Berichte der EMSA über die Datenqualität des SafeSeaNet herangezogen.

3. DURCHFÜHRUNG DER RICHTLINIE

Die Durchführung der Richtlinie und die technische Entwicklung des gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr setzten quasi bei Null an, so dass die entsprechenden Maßnahmen seit Verabschiedung der Richtlinie 2002 Schritt für Schritt ergriffen wurden. Der erste Schritt, den die Mitgliedstaaten bis zum 5. Februar 2004 abzuschließen hatten, war die Umsetzung der Richtlinie in innerstaatliches Recht.

Der zweite Schritt war der Aufbau der landseitigen Anlagen für die Durchführung der Richtlinie bis Ende 2007, damit der Datenaustausch zwischen den nationalen Systemen spätestens ein Jahr später, also Ende 2008, aufgenommen werden konnte.

Für die Zwecke der Evaluierung der laufenden Durchführungsmaßnahmen mussten die Mitgliedstaaten der Kommission bis zum 5. Februar 2007 über die Fortschritte bei der Durchführung der Richtlinie berichten.

Schließlich mussten die Mitgliedstaaten der Kommission bis zum 31. Dezember 2009 einen Bericht über die vollständige Durchführung der Richtlinie vorlegen.

3.1. Umsetzung in einzelstaatliches Recht

Die meisten Mitgliedstaaten meldeten, dass die Richtlinie rechtzeitig, also bis zum 5. Februar 2004 oder wenige Wochen später, in innerstaatliches Recht umgesetzt wurde. Bei einigen kam es jedoch zu Verzögerungen, und die letzte Notifikation eines Mitgliedstaats ging erst im Dezember 2005 ein.

In den Fällen, in denen die von den Mitgliedstaaten gemeldeten Maßnahmen unzureichend waren, leitete die Kommission Vertragsverletzungsverfahren wegen Nichteinhaltung der Vorschriften ein. Alle diese Verfahren wurden inzwischen abgeschlossen, das letzte 2008.

3.2. Berichte über die Durchführung durch die Mitgliedstaaten

Die Kommission gab einen Fragebogen heraus, um die Mitgliedstaaten bei der Erstellung der Berichte über die Fortschritte bei der Durchführung dieser Richtlinie, insbesondere der Artikel 9, 10, 18, 20, 22, 23 und 25, zu unterstützen. Zweck dieser Fortschrittsberichte war es, sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten bis Ende 2007 über alle für die Durchführung der Richtlinie nötigen Ausrüstungen und landseitigen Anlagen verfügten und dass die Ausrüstung für die Weiterübermittlung der Informationen an die nationalen Systeme und ihren Austausch zwischen diesen Systemen spätestens ein Jahr danach betriebsbereit war.

Die meisten Mitgliedstaaten beantworteten den Fragebogen rechtzeitig. Es mussten einige Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet werden, die jedoch alle eingestellt werden konnten, das letzte 2009.

Die Berichte über die vollständige Durchführung der Richtlinie wurden von drei Mitgliedstaaten rechtzeitig, nämlich bis zum 31. Dezember 2009, vorgelegt. Die meisten

Mitgliedstaaten übermittelten ihre Berichte bis Mitte Juni 2010. Die letzten Berichte gingen im September 2010 ein.

Die Berichte einiger Mitgliedstaaten sind sehr allgemein gehalten, und die Kommission hat diese Mitgliedstaaten schriftlich aufgefordert, detailliertere Informationen vorzulegen.

3.3. Zusammenarbeit bei der Entwicklung der technischen Infrastruktur und Normen

Die Richtlinie kann nur dann ordnungsgemäß durchgeführt werden, wenn die Sammlung der elektronischen Daten und ihr Austausch zwischen den Mitgliedstaaten effizient sind. Um dies zu erreichen, ist in der Richtlinie vorgeschrieben, dass die Mitgliedstaaten und die Kommission beim Aufbau geeigneter Telematikverbindungen zwischen Küstenstationen zum Austausch von Daten über Schiffsbewegungen, Voraussagen über das Eintreffen von Schiffen in den Häfen sowie Informationen über ihre Ladung zusammenarbeiten müssen.

Das gemeinschaftliche Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr (SafeSeaNet) wurde im Rahmen der SafeSeaNet-Gruppe entwickelt und eingerichtet, die aus Experten der Mitgliedstaaten besteht. Zunächst hatte die Kommission den Vorsitz in dieser Gruppe. Seit 2004 hat die EMSA den Vorsitz übernommen; die Gruppe hat eine vollständige Dokumentation, technische Spezifikationen und Betriebsverfahren für die Einrichtung des EU-weiten SafeSeaNet-Systems ausgearbeitet.

Das SafeSeaNet-System besteht aus den nationalen Systemen und dem zentralen SafeSeaNet, das von der EMSA betrieben wird. Alle diese Systeme wurden entsprechend den in der SafeSeaNet-Gruppe vereinbarten technischen Spezifikationen und Verfahren aufgebaut und betrieben.

Die bei der Entwicklung des SafeSeaNet geleistete Arbeit und die beim Betrieb des Systems gewonnenen Erfahrungen wurden bei der Ausarbeitung des dritten Maßnahmenpakets für die Seeverkehrssicherheit berücksichtigt. Im Rahmen des dritten Maßnahmenpakets für die Seeverkehrssicherheit wurde die Richtlinie 2002/59/EG durch die Richtlinie 2009/17/EG geändert, durch die das SafeSeaNet einen klaren rechtlichen Status erhält und allgemeine technische Anforderungen für das System festgelegt werden. In dieser Änderungsrichtlinie sind auch Vorschriften für Verwaltung, Betrieb, Weiterentwicklung und Instandhaltung des SafeSeaNet vorgesehen. Die Kommission ist in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten für Verwaltung und Weiterentwicklung des SafeSeaNet auf politischer Ebene und für die Aufsicht über das System verantwortlich. Die Verantwortung für die technische Umsetzung liegt bei der EMSA, die mit den Mitgliedstaaten und der Kommission zusammenarbeitet.

Für die Verwaltung des SafeSeaNet setzte die Kommission mit Beschluss vom 31. Juli 2009 die hochrangige Lenkungsgruppe für das SafeSeaNet⁴ ein. Die Gruppe setzt sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten und der Kommission zusammen, die EMSA hat den Status eines ständigen Beobachters und wirkt aktiv an den Arbeiten der Gruppe mit.

⁴ ABl. L 201 vom 1.8.2009, S. 63.

4. ZENTRALE THEMEN BEI DER DURCHFÜHRUNG DER RICHTLINIE

Zentrale Themen bei der Durchführung der Richtlinie sind Umsetzung und Durchsetzung der Meldepflichten der Schiffe, die administrative und technische Infrastruktur für den Empfang dieser Meldungen und für die Überwachung des Schiffsverkehrs mit technischen Mitteln (wie beispielsweise dem Automatischen Identifizierungssystem (AIS)), Einrichtung und Betrieb des SafeSeaNet und die Eingriffsmöglichkeiten der Behörden bei Vorkommnissen und Unfällen auf See.

4.1. Meldungen von Schiffen

Die Meldepflichten dienen dem Zweck, Schiffe, die in Häfen der EU einlaufen, zu identifizieren, gefährliche oder umweltschädliche Güter an Bord von Schiffen zu verfolgen und den für Rettungsmaßnahmen und das Eingreifen bei Verschmutzung zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unmittelbar Informationen über Unfälle, Vorkommnisse und andere gefährliche Situationen auf See zu liefern.

Anmeldung vor dem Einlaufen in einen Hafen

Die Anmeldung vor dem Einlaufen in einen Hafen dient der Identifizierung des Schiffs. Sie enthält allgemeine Informationen über das Schiff (Name, Kennnummer, Bestimmungshafen, voraussichtliche Zeit der Ankunft und des Auslaufens und Anzahl der Personen an Bord) und ist der Hafenbehörde vom Betreiber, Agenten oder Kapitän eines Schiffes, dessen Bestimmungshafen ein Hafen eines Mitgliedstaats ist, in aller Regel mindestens vierundzwanzig Stunden im Voraus zu übermitteln (Artikel 4).

Meldung von gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern

Gefährliche oder umweltschädliche Güter (Hazmat), die an Bord eines Schiffes verladen oder befördert werden, das einen Hafen eines Mitgliedstaats anläuft, sind der zuständigen Behörde vom Betreiber, Agenten oder Kapitän zu melden (Artikel 13). Der Verloader ist verpflichtet, technische Einzelheiten in Bezug auf gefährliche oder umweltschädliche Güter, die in der EU zur Beförderung angeliefert oder an Bord eines Schiffes verladen werden, vor der Verladung der Güter an Bord dem Kapitän oder dem Betreiber zu übermitteln (Artikel 12). Dank dieser Meldungen sind im System Informationen über gefährliche Güter auf Schiffen abrufbar, auf die die für Rettungsmaßnahmen und das Eingreifen bei Verschmutzung zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zugreifen können.

Meldung von Vorkommnissen und Unfällen auf See

Der Kapitän eines Schiffes ist verpflichtet, Unfälle und Vorkommnisse (z.B. Kollision, Verrutschen der Ladung, Mängel an den Steueranlagen, Gefahr des Einleitens von umweltschädlichen Erzeugnissen in die See) zu melden, die in den Küstenstaaten der Europäischen Union für Such- und Rettungsmaßnahmen und das Eingreifen bei Verschmutzung zuständigen Behörden frühzeitig zu warnen, und dazu beizutragen, dass Rettungsmaßnahmen und Maßnahmen bei Verschmutzung rasch eingeleitet werden können (Artikel 17).

Schlussfolgerungen zu Meldungen von Schiffen

Alle Mitgliedstaaten haben die Meldepflichten in innerstaatliches Recht umgesetzt. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Rechtsvorschriften in Bezug auf die Meldepflichten verabschiedet wurden und den Zweck erfüllen, für den sie gedacht waren.

Hinsichtlich der Meldung von Vorkommnissen und Unfällen auf See zeigt der Bericht der EMSA über die SafeSeaNet-Datenqualität, dass die Mitgliedstaaten nicht alle Vorkommnisse melden und manchmal nicht wissen, welche Art von Meldung sie übermitteln sollen. Außerdem schient es technische Probleme bei der elektronischen Übermittlung von Meldungen zu geben, da weiterhin andere, nichtelektronische Methoden wie beispielsweise das Fax genutzt werden.

4.2. Überwachung von Schiffsbewegungen und von Risikoschiffen

Die wichtigsten Instrumente zur Überwachung von Schiffsbewegungen sind die landseitigen Anlagen für den Empfang und die Nutzung der Informationen, die über das Automatische Identifizierungssystem (AIS) an Bord der Schiffe und über verbindliche Schiffsmeldesysteme und Schiffsverkehrsdienste (VTS) der Mitgliedstaaten eingegangen sind.

Automatisches Identifizierungssystem (AIS)

Funksignale eines AIS-Systems an Bord eines Schiffs können in der Regel in einem Umkreis von 60 – 80 km um die Sendestation herum empfangen werden. Aus diesem Grund wird das AIS sehr häufig auch für die Überwachung von Schiffen von landseitigen Stationen aus eingesetzt, obwohl es ursprünglich als Navigationsausrüstung verbindlich vorgeschrieben wurde, um Kollisionen zu verhindern.

Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, landseitige Anlagen für den Empfang und die Nutzung der AIS-Informationen zu errichten (Artikel 9). Diese Anlagen waren bis Ende 2007 fertig zu stellen und nationale Systeme für die Weiterübermittlung der Informationen und den Informationsaustausch zwischen den nationalen Systemen mussten spätestens ein Jahr danach betriebsbereit sein.

Alle Küstenmitgliedstaaten haben gemeldet, dass sie Artikel 9 erfüllt haben.

Verbindliche Schiffsmeldesysteme

Verbindliche Schiffsmeldesysteme dienen der Identifizierung von Schiffen, der Schiffswegführung und der Unterstützung von Schiffen durch Informationen. Die Mitgliedstaaten müssen überwachen und sicherstellen, dass alle Schiffe bei der Einfahrt in das Gebiet eines verbindlichen Schiffsmeldesystems, das von der IMO genehmigt wurde und von einem oder mehreren Mitgliedstaaten betrieben wird, die Vorgaben dieses Systems einhalten. Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten zusammen, um bei Bedarf verbindliche Schiffsmeldesysteme einzuführen, die der IMO zur Genehmigung unterbreitet werden sollen (Artikel 5).

Verbindliche Schiffsmeldesysteme entsprechend Artikel 5 werden derzeit von 13 Küstenstaaten in der Union betrieben. Alle diese Mitgliedstaaten haben gemeldet, dass sie den Verpflichtungen aus Artikel 5 nachgekommen sind. Sechs Mitgliedstaaten betreiben das Western European Tanker Reporting System (WETREP), ein verbindliches Meldesystem für Tankschiffe, die Schweröl, Bitumen und Teer befördern, das die IMO im Dezember 2004 genehmigt hat. Diese Mitgliedstaaten haben ihre Verpflichtung in Frage gestellt, die WETREP-Daten über das SafeSeaNet mit anderen Mitgliedstaaten auszutauschen; bisher sind

diese Daten im SafeSeaNet nicht verfügbar. Nach mehreren Zusammenkünften zwischen diesen Mitgliedstaaten und der Kommission/EMSA ist zu erwarten, dass in Kürze eine praktische Lösung gefunden wird, so dass WETREP-Daten über das SafeSeaNet ausgetauscht werden können. Die Kommission beobachtet dies aufmerksam.

Informationen über Schiffe, die ein potenzielles Risiko darstellen

Zu den wesentlichen Voraussetzungen für die Vermeidung von Vorkommnissen und Unfällen auf See gehört es, dass Schiffe, die ein Risiko darstellen, identifiziert und verfolgt werden können, und dass die öffentlichen Behörden die Möglichkeit haben, tätig zu werden, indem sie z.B. die Bewegungen des Schiffes beschränken. Zu diesem Zweck werden in der Richtlinie (Artikel 16) Kriterien für Schiffe festgelegt, die ein potenzielles Risiko für die Seeschifffahrt darstellen. Als potenzielles Risiko für die Seeschifffahrt gelten demnach Schiffe, die an Vorkommnissen oder Unfällen auf See beteiligt waren, Schiffe, die die vorgeschriebenen Mitteilungs- und Meldepflichten oder die geltenden Regeln in Bezug auf Schiffswegeföhrung und VTS-Dienste verletzt haben, und Schiffe, die absichtlich Öl abgelassen oder andere Verstöße gegen das MARPOL-Übereinkommen begangen haben. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, die Informationen über solche Schiffe den zuständigen Behörden in anderen Mitgliedstaaten zu übermitteln.

Alle Küstenstaaten der Europäischen Union haben gemeldet, dass sie dieser Verpflichtung nachkommen.

4.3. Gemeinschaftliches Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr, SafeSeaNet

Im Zuge der Durchführung der Richtlinie wurde das SafeSeaNet entwickelt, ein einheitliches, in der gesamten EU eingesetztes Instrument für den aufgrund der Richtlinie erforderlichen Datenaustausch. Das System ist ein hervorragendes Beispiel für die Zusammenarbeit zwischen Kommission, Mitgliedstaaten und EMSA.

Wie bereits erläutert besteht das SafeSeaNet aus einem Netz nationaler SafeSeaNet-Systeme in den Mitgliedstaaten und einem zentralen SafeSeaNet-System, das von der EMSA betrieben wird und als Knotenpunkt dient. Das System ermöglicht die Annahme, die Speicherung, den Abruf und den Austausch von Daten im Zusammenhang mit der Sicherheit des Seeverkehrs, der Gefahrenabwehr im Seeverkehr und in Häfen, dem Schutz der Meeresumwelt und der Effizienz des Seeverkehrs.

Die maritimen Unterstützungsdienste (MSS) der EMSA haben, in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, eine zentrale Aufsichts- und Überwachungsfunktion hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und der Datenqualität des Systems.

SafeSeaNet liefert Informationen über einzelne Schiffe und ein allgemeines oder lokales Lagebild des Schiffsverkehrs in den europäischen Gewässern.

Zu den Informationen über ein Schiff gehören Name und Kennnummer, Position, Status (in Fahrt /im Hafen), Schiffstyp und Abmessungen, Zeit des Auslaufens aus dem /Einlaufens in den Hafen, genaue Angaben zu gefährlichen Gütern und genaue Angaben zu Vorkommnissen, an denen das Schiff beteiligt war. Diese Informationen werden im System gespeichert, so dass alle Positionen des Schiffes nachvollzogen werden können.

Das von SafeSeaNet gelieferte Schiffsverkehrs-Lagebild (von der EMSA erstellte graphische Schnittstelle) zeigt die aktuelle Position aller Schiffe in den Gewässern der EU auf einem Bildschirm. Über die Zoomfunktion des Systems kann ein einzelner Hafen oder ein einzelnes Seegebiet dargestellt werden. Es ist auch möglich, nur bestimmte Schiffstypen anzuzeigen, z.B. Tankschiffe oder Schiffe, die gefährliche Güter befördern. Mit Hilfe der IMO-Kennnummer eines Schiffs können sämtliche Bewegungen dieses Schiffs in EU-Gewässern verfolgt werden.

4.4. Maßnahmen bei Unfällen und Vorkommnissen auf See und Notliegeplätze

Im Falle von Vorkommnissen oder Unfällen auf See müssen die Mitgliedstaaten alle geeigneten Maßnahmen ergreifen, um die Seeverkehrssicherheit, die Sicherheit von Personen oder den Schutz der Meeres- und Küstenumwelt zu gewährleisten (Artikel 19). Diese Maßnahmen umfassen u.a. Beschränkungen der Bewegungen des Schiffs, eine offizielle Warnung an den Kapitän, damit er die Gefährdung der Umwelt oder der Seeverkehrssicherheit abstellt, Absetzen eines Bewertungskommandos an Bord, das die Gefahr einschätzt, Unterstützung des Kapitäns oder Anweisung, einen Notliegeplatz anzulaufen.

Um Schiffen in Seenot helfen zu können, müssen die Mitgliedstaaten (Artikel 20) Pläne für die Aufnahme von Schiffen in Seenot in Gewässern, in denen sie Hoheitsbefugnisse haben, erstellen und diese auf Anfrage zur Verfügung stellen.

Die Havarie des Tankschiffs PRESTIGE ereignete sich im November 2002, nur wenige Monate, nachdem die Richtlinie in Kraft getreten war. Dieser Unfall stand unmittelbar im Zusammenhang mit der Frage der „Notliegeplätze“ und gab Anlass zu Schlussfolgerungen des Rates⁵, in denen die Mitgliedstaaten gedrängt wurden, die Erstellung von Plänen für die Aufnahme von Schiffen in Seenot in Notliegeplätzen zu beschleunigen. Dies führte dazu, dass der Kommission die Pläne für Notliegeplätze bis zum 1. Juli 2003 statt, wie in der Richtlinie vorgesehen, bis zum 5. Februar 2004 vorgelegt wurden.

Die EMSA führte für die Kommission eine Bewertung der nationalen Pläne am grünen Tisch durch. Die Kommission besuchte die Mitgliedstaaten mit Unterstützung der EMSA, um die operativen Verfahren zu evaluieren und relevante Informationen zu sammeln, die auf den ursprünglichen Plänen fehlten.

Nach der Erweiterung der EU aktualisierte die EMSA 2005 und 2006 im Auftrag der Kommission die Informationen über die Durchführung und die operativen Maßnahmen.

Das Ergebnis war im Allgemeinen positiv und zeigte, dass die Mitgliedstaaten die Vorschriften über Notliegeplätze umgesetzt und durchgeführt hatten. Es wurden jedoch einige Bedenken geäußert hinsichtlich des Tempos und auch der Autonomie, mit der Entscheidungen getroffen wurden, was auf die geteilte Verantwortung in einigen Mitgliedstaaten, die fehlende förmliche Zusammenarbeit in vielen Nachbarstaaten der EU-Küstenstaaten und die Lücken in den bestehenden Entschädigungsregelungen zurückzuführen ist. Diesen Bedenken wurde bei der Änderung der Richtlinie im Rahmen des dritten Maßnahmenpakets für die Seeverkehrssicherheit durch die neuen Artikel 20, 20a, 20b und 20c Rechnung getragen.

⁵ Schlussfolgerungen des Rates „Verkehr, Telekommunikation und Energie“ in Brüssel, 5. – 6. Dezember 2002, zur Ausweisung von Notliegeplätzen

Die Kommission übermittelte dem Europäischen Parlament und dem Rat im April 2005 eine Studie über mögliche Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene, um die Beitreibung der mit der Aufnahme eines Schiffes in Seenot verbundenen Kosten und Schäden und eine entsprechende Entschädigung zu erleichtern.

Die wichtigste Schlussfolgerung der Studie ist, dass die Haftungs- und Entschädigungsregelungen nicht dazu führen sollten, dass Staaten von der Aufnahme eines Schiffes in Seenot abgehalten werden, weil sie erhebliche finanzielle Risiken für den Küstenstaat mit sich bringen. Der derzeitige Rechtsrahmen trägt dieser Forderung nicht angemessen Rechnung.

Die Studie nennt als wirkungsvollen Ansatz, der auch mit der derzeitigen Politik der EU in Einklang stünde, die schnelle Unterzeichnung der geltenden IMO-Übereinkommen zur Haftung bei Verschmutzung, insbesondere des HNS-Übereinkommens, durch alle Küstenstaaten der Europäischen Union.

Die Kommission wird die Frage der Notliegeplätze im Zusammenhang mit der Durchführung der oben genannten neuen Bestimmungen der Richtlinie eingehender prüfen, genauer gesagt im Rahmen der von den Mitgliedstaaten erstellten nationalen Pläne für die Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen. Nach dem neuen Artikel 20d der Richtlinie berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis Ende Dezember 2011 über bestehende Ausgleichsmaßnahmen innerhalb der Mitgliedstaaten für möglichen wirtschaftlichen Schaden, der einem Hafen oder einer Stelle als Folge der Aufnahme eines auf Hilfe angewiesenen Schiffes entsteht.

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

5.1. Wirkung der Durchführungsmaßnahmen

Mit der Durchführung der Richtlinie und der Entwicklung des gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr wurde 2002 begonnen. Dies erforderte umfangreiche Arbeiten auf legislativer und technischer Ebene und erhebliche finanzielle Mittel sowohl in den Mitgliedstaaten als auch auf EU-Ebene. Dank dieser Anstrengung ist die Richtlinie nun in einzelstaatliches Recht umgesetzt und das gemeinschaftliche Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr SafeSeaNet ist vollständig eingerichtet und einsatzfähig.

Die Berichte der Mitgliedstaaten über die vollständige Durchführung der Richtlinie und die vorliegenden Kontrollberichte der EMSA stützen den allgemeinen Eindruck, dass die Richtlinie im Wesentlichen durchgeführt ist. Die Kommission wird in angemessener Zeit Maßnahmen ergreifen, um kleinere rechtliche, technische und operative Mängel und Feststellungen, auf die in den Berichten hingewiesen wird, zu beheben.

Das SafeSeaNet-System gibt den beteiligten Ländern raschen Zugang zu allen wichtigen Informationen über die Bewegungen von Schiffen in europäischen Gewässern, über gefährliche oder umweltschädliche Güter an Bord, wie beispielsweise Öl oder Chemikalien, und über Schiffe, die potenzielle Risiken für die Sicherheit der Schifffahrt und die Umwelt darstellen. Alle 22 Küstenstaaten der Europäischen Union sowie Norwegen und Island sind über ihre nationalen Systeme an das zentrale SafeSeaNet-System angeschlossen.

Dem Bericht der EMSA über die Datenqualität zufolge gibt es noch einige technische Probleme beim elektronischen Datenaustausch, und für die Übermittlung bestimmter Meldungen werden noch immer andere Methoden wie beispielsweise das Fax genutzt. Zehn der 22 Küstenstaaten der Europäischen Union übermittelten im Zeitraum Januar-Juni 2010 alle fünf vorgeschriebenen Meldungstypen (Ein-/Auslaufen, Hazmat, Schiffposition (AIS), Meldungen im Zusammenhang mit verbindlichen Schiffsmeldesystemen (MRS) und Vorkommnisse) auf elektronischem Weg an das SafeSeaNet. Die meisten der 12 Mitgliedstaaten, die keine vollständigen Meldungen übermittelten, meldeten keine Vorkommnisse.

Mit der Leistungsfähigkeit des SafeSeaNet befassen sich sowohl die hochrangige Lenkungsgruppe für das SafeSeaNet als auch die entsprechende Expertengruppe der EMSA, um die wenigen verbleibenden Mängel auszuräumen. Der vollständig elektronische Datenaustausch war entsprechend der in der Richtlinie 2009/17/EG zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG festgelegten Umsetzungsfrist bis zum 30. November 2010 zu verwirklichen, und die Kommission evaluiert derzeit die Situation mit Hilfe der EMSA.

5.2. Auswirkungen auf die Sicherheit im Seeverkehr, die Effizienz des Seeverkehrs und die Vermeidung von Verschmutzung

Dank der Echtzeitinformationen über Schiffe und gefährliche Ladungen in europäischen Gewässern durch das SafeSeaNet haben sich bei den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die Voraussetzungen für die Entscheidungsfindung, die Zusammenarbeit untereinander und die Möglichkeiten für Rettungsmaßnahmen und das Eingreifen bei Verschmutzung verbessert.

In mehreren Mitgliedstaaten ist für die Aufgaben im Zusammenhang mit der Durchführung der Richtlinie mehr als eine Behörde zuständig. In der Regel sind die zuständigen Behörden die Seebehörden, die Häfen, die Küstenwache und Umweltbehörden. Die Mitgliedstaaten berichten, dass sich im Zuge der Durchführung der Richtlinie die Zusammenarbeit und der Informationsaustausch zwischen diesen nationalen Behörden verbessert haben.

Die Verpflichtung, Informationen an andere Mitgliedstaaten weiterzugeben und landseitige Anlagen für den Empfang von AIS-Informationen zu errichten, führte zu einer besseren Zusammenarbeit der Behörden auf regionaler Ebene, z.B. im Rahmen regionaler AIS-Dienste.

Nach dem Seeunfall-Bericht der EMSA 2009 ist die Zahl der Unfälle in den Gewässern der EU erheblich zurückgegangen. Im Jahr 2009 waren in EU-Gewässern 626 Schiffe verwickelt, gegenüber 726 Schiffen 2007. Auch die Zahl der Seeleute, die ums Leben kamen, sank von 82 im Jahr 2007 auf 52 im Jahr 2009. In den letzten sieben Jahren ist es zu keinem größeren Ölunfall gekommen.

5.3. Entwicklungsperspektiven

Mit der Durchführung des dritten Maßnahmenpakets für die Seeverkehrssicherheit werden sich die Überwachung des Schiffsverkehrs in europäischen Gewässern sowie der Datenaustausch und die Zusammenarbeit zwischen den Seebehörden weiter verbessern. Durch das Paket werden internationale Vorschriften über den Einsatz des Systems für die Fernidentifizierung und -verfolgung von Schiffen (LRIT) sowie die Einrichtung des Europäischen LRIT-Datenzentrums in die Rechtsvorschriften der EU aufgenommen und der Einsatz von AIS auf Fischereifahrzeugen eingeführt. Gleichzeitig eröffnen technische Entwicklungen neue Möglichkeiten für eine Weiterentwicklung der Überwachungssysteme.

Der Datenaustausch aufgrund des dritten Maßnahmenpakets für die Seeverkehrssicherheit, insbesondere der Richtlinie 2009/17/EG und der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle⁶ wird erhebliche Auswirkungen auf das SafeSeaNet haben. Der weitere Ausbau des SafeSeaNet wird den Datenaustausch effizienter machen und Möglichkeiten für eine noch umfassendere Überwachung und eine noch intensivere Zusammenarbeit zwischen den Behörden bieten. Ein konkretes Beispiel für diese Entwicklung ist das Konzept des „Blauen Gürtels“ und das entsprechende Pilotprojekt, das vom Rat „Verkehr“ im Dezember 2010 befürwortet wurde, das darauf abzielt, den Schiffsverkehr innerhalb der EU zu erleichtern und den Verwaltungsaufwand so weit wie möglich zu reduzieren. Das zentrale Element bei diesem Konzept ist die Nutzung der bestehenden Möglichkeiten zur Überwachung des Seeverkehrs, vor allem das SafeSeaNet.

Im Rahmen der Seeverkehrspolitik der EU zielt die Initiative „e-Maritime“ darauf ab, fortschrittliche Informations- und Kommunikationssysteme zu nutzen, um Arbeit und Geschäftstätigkeit im Seeverkehrssektor zu fördern. Es fördert gezielt die Interoperabilität der Systeme, die von den Seebehörden, den Häfen und der Industrie verwendet werden. Die Initiative „e-Maritime“ wird auf bestehenden Systemen aufbauen; dabei spielt das SafeSeaNet eine zentrale Rolle.

Die Initiative für eine integrierte Überwachung auf See im Rahmen der integrierten Meerespolitik zielt auf die Einführung einer gemeinsamen Informationsanwendung ab, bei der die Anwender, unter anderem das Militär, miteinander vernetzt werden. Bei dieser sektorübergreifenden Initiative spielt das SafeSeaNet eine Schlüsselrolle für die Lieferung von Daten aus dem Seeverkehr.

⁶ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.