



Brüssel, den 8.5.2015
COM(2015) 195 final

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

**über die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 789/2004 des Europäischen
Parlaments und des Rates zur Umregistrierung von Fracht- und Fahrgastschiffen
innerhalb der Gemeinschaft**

{SWD(2015) 101 final}

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

**über die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 789/2004 des Europäischen Parlaments
und des Rates zur Umregistrierung von Fracht- und Fahrgastschiffen innerhalb der
Gemeinschaft**

1. EINFÜHRUNG

Die Verordnung (EG) Nr. 789/2004¹ des Europäischen Parlaments und des Rates zur Umregistrierung von Fracht- und Fahrgastschiffen war eine Initiative zur Aktualisierung und Verbesserung der vorangegangenen Verordnung (EWG) Nr. 613/91². Anders als ihre Vorgängerin umfasst die jetzige Verordnung auch die Umregistrierung von Fahrgastschiffen, nimmt ausdrücklich Bezug auf die diesbezüglichen EU-Rechtsvorschriften und intensiviert die Zusammenarbeit der nationalen Seeverkehrsbehörden.

Umregistrierungen zwischen den Registern werden in einer Reihe von Übereinkommen und anderen Instrumenten der IMO sowie in dem Rundschreiben MSC/Circ.1.1140/MEPC/Circ.424 geregelt. Innerhalb der Union gilt die Verordnung (EG) Nr. 789/2004. Ziel dieser Verordnung ist es, technische Hemmnisse für die Umregistrierung von Fracht- und Fahrgastschiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, zwischen den Registern der Mitgliedstaaten zu beseitigen und gleichzeitig im Einklang mit den internationalen Übereinkommen ein hohes Niveau der Schiffssicherheit und des Umweltschutzes zu gewährleisten.

Die Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten legt in den Artikeln 4 und 6 fest, welche Maßnahmen von einem Flaggenstaat zu ergreifen sind, bevor er den Betrieb eines Schiffs unter seiner Flagge erlauben kann, und bekräftigt die Notwendigkeit der unverzüglichen Bereitstellung von Informationen zu Mängeln des Schiffs und von sicherheitsrelevanten Informationen durch den abgebenden Staat. Sie führt auf, welche Informationen ein Flaggenstaatsregister umfassen sollte und welche der Öffentlichkeit leicht zugänglich sein sollten. Ein Bericht der Kommission zu dieser Richtlinie wurde 2013 angenommen³; darin wurde festgehalten, dass leicht zugängliche Informationen und die Transparenz der Daten zum Zustand von Schiffen, die unter den Flaggen der Mitgliedstaaten fahren, die Umregistrierung von Schiffen erleichtern können.

2. SCHIFFSREGISTER

Im Schiffsregister sind die Schiffe aufgeführt, die unter der Flagge des betreffenden Staats („Flaggenstaat“) fahren.

In der Europäischen Union unterhalten einige Mitgliedstaaten zwei Arten von Schiffsregistern:

- Nationale Register: Diese setzen normalerweise voraus, dass der Kapitän, die Schiffsoffiziere und meist auch die Besatzung Staatsangehörige des Flaggenstaats sind und nach den Rechtsvorschriften dieses Staats zu entlohnen sind. Nicht alle EU-Mitgliedstaaten folgen dieser Tradition, z. B. Malta und Zypern.

¹ ABl. L 138 vom 30.4.2004, S. 19.

² ABl. L 68 vom 15.3.1991, S. 1.

³ KOM(2013) 916 endg.

- Zweitregister, in denen diese Anforderungen nicht gelten, und von denen einige auch steuerliche Vorteile bieten.

Die Verordnung Nr. 789/2004 unterscheidet nicht zwischen diesen beiden Arten von Registern.

Bestimmte Mitgliedstaaten verfügen über eine Regelung zur Registrierung von Schiffen ohne Mannschaft, wobei ein für eine gewisse Zeit gechartertes Schiff von dem Charterer bei einem anderen Flaggenstaat eingetragen werden kann, da der Charterer das Schiff in Besitz hat und entscheiden kann, dass es für ihn von Vorteil ist, das Schiff unter einer anderen Flagge zu registrieren, während es in seiner Verfügungsgewalt ist. Somit kann ein Schiff in den Registern von zwei Staaten erscheinen.

3. UMREGISTRIERUNGEN

Die grundlegende Vorgehensweise nach der Verordnung ist in Artikel 4 festgelegt. Grundsätzlich dürfen die Mitgliedstaaten ein in einem anderen Mitgliedstaat registriertes Schiff, das die Anforderungen erfüllt und über gültige Zeugnisse verfügt sowie mit einer Ausrüstung ausgestattet ist, die gemäß der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung über eine Zulassung oder Baumusterzulassung verfügt, nicht aus technischen Gründen aufgrund der einschlägigen Übereinkommen⁴ von der Registrierung ausschließen. „Anforderungen“ sind definiert als die Anforderungen an Sicherheit, Gefahrenabwehr und Verhütung von Verschmutzung betreffend den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, die in diesen Übereinkommen festgelegt sind, und für Fahrgastschiffe, die in der Inlandfahrt eingesetzt werden, die Anforderungen der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe, mit der die Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe neu gefasst wurde.

Insgesamt kommt der Bericht zu dem Ergebnis, dass sich im Bezugszeitraum 2006-2012 keine besonderen Probleme gezeigt haben. Einzelheiten werden in Abschnitt 5 ausgeführt.

Im Bezugszeitraum ist eine große Zahl an Umregistrierungen erfolgt. Statistiken zu den Übertragungen in die einzelnen Schiffsregister und aus diesen während dieses Zeitraums enthält die beigefügte Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen [Bezug SWD (2015)101].

4. GRUNDLAGE FÜR DEN BERICHT

Gemäß Artikel 8 der Verordnung kann die Kommission diesen Bericht über die Gesamtsituation anhand der von den Mitgliedstaaten übermittelten Informationen erstellen.

Statistische Daten für den Bezugszeitraum 2006-2012 enthält die beigefügte Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen. Die Daten aus den Mitgliedstaaten

⁴ Einzelheiten siehe Abschnitt 5.1.

werden durch externe Daten aus dem Informationssystem MARINFO von EMSA ergänzt, das sich aus kommerziellen Quellen speist, um das Lagebild bezüglich Umregistrierungen zwischen EU-Mitgliedstaaten durch einen Überblick über solche von und nach Drittländern zu vervollständigen.

Die beigelegte Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen gibt die übermittelten Daten in fünf Anhängen wieder:

- Anhang 1 enthält Einzelheiten zur Übertragung einzelner Schiffe zwischen den Registern von Mitgliedstaaten.
- Die Anhänge 2 bis 4 enthalten die von den EU-Mitgliedstaaten übermittelten Daten sowie deren Zusammenfassung in Grafiken.
- In Anhang 5 sind die bezüglich Umregistrierungen von und nach Drittländern bedeutendsten 10 EU-Register aufgeführt. Grundlage dafür sind externe Daten aus dem Informationssystem MARINFO von EMSA, das sich aus kommerziellen Quellen speist, um das Lagebild bezüglich Umregistrierungen zwischen EU-Mitgliedstaaten durch einen Überblick über solche von und nach Drittländern zu vervollständigen.

20 EU-Mitgliedstaaten⁵ haben statistische Daten für die beigelegte Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen bereitgestellt. Bei den übrigen Flaggenstaaten, von denen keine statistischen Daten eingingen, wozu bedeutende Flaggenstaaten wie Zypern, Italien oder das Vereinigte Königreich zählen, wird sich die Kommission weiter aktiv um die Vorlage der ausstehenden Daten bemühen.

5. STATUS UND ANMERKUNGEN DER KOMMISSION

5.1. Anwendung des Artikels 4 hinsichtlich der Übertragung eines Schiffs zwischen Registern von EU-Mitgliedstaaten

Artikel 4 verbietet es den Mitgliedstaaten, die Eintragung aus technischen Gründen zu verweigern, die sich aus drei wichtigen IMO-Übereinkommen und den jeweiligen Protokollen (SOLAS⁶, MARPOL⁷, Londoner Schiffsvermessungsübereinkommen von 1969⁸ und zugehörige Kodizes) ergeben. Demnach muss der Mitgliedstaat des abgebenden Registers dem aufnehmenden Register oder der in seinem Auftrag handelnden anerkannten Organisation alle einschlägigen Informationen über das Schiff bereitstellen oder verfügbar machen, gegebenenfalls einschließlich einer Liste der vom abgebenden Register vorgeschriebenen Verbesserungen. Das aufnehmende Register oder die in seinem Auftrag handelnde anerkannte Organisation kann innerhalb eines angemessenen Zeitraums eine Inspektion vornehmen, um sich zu vergewissern, dass der tatsächliche Zustand des Schiffs und seiner Ausrüstung den Angaben in den Zeugnissen

⁵ AT, BE, CZ, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HR, HU, IE, LV, LUX, MT, PT, RO, SE, SL.

⁶ Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974.

⁷ Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973, geändert durch das Protokoll von 1978.

⁸ Internationales Schiffsvermessungsübereinkommen.

entspricht, und erforderlichenfalls dem Schiffseigner ausreichend Gelegenheit einräumen, etwaige Mängel zu beheben.

Nach den der Kommission übermittelten Informationen ergeben sich bei solchen Umregistrierungen keine Schwierigkeiten. Von einigen Mitgliedstaaten wurde jedoch darauf hingewiesen, dass es Schwierigkeiten geben könnte, wenn die Übereinkommen Raum für Auslegungen lassen.

Bewertung der Kommission

Die Kommission stellt fest, dass keine besonderen Schwierigkeiten gemeldet wurden. Probleme im Zusammenhang mit Artikel 6 der Verordnung, der unter anderem unterschiedliche Auslegungen betrifft, werden im Folgenden behandelt.

5.2. Anwendung des Artikels 5 im Hinblick auf die Ausstellung von Zeugnissen

Artikel 5 Absatz 1 sieht vor, dass der Mitgliedstaat des aufnehmenden Registers oder die in seinem Auftrag handelnde anerkannte Organisation Zeugnisse für das Schiff unter den gleichen Bedingungen ausstellt, wie sie unter der Flagge des Mitgliedstaats des abgebenden Registers galten, sofern die Gründe für Auflagen, Ausnahmen oder Freistellungen weiterhin gelten. Darüber hinaus sieht Artikel 5 Absatz 2 vor, dass bei der Erneuerung, Verlängerung oder Änderung der Zeugnisse der Mitgliedstaat des aufnehmenden Registers oder die in seinem Auftrag handelnde anerkannte Organisation keine anderen Anforderungen als bei der ursprünglichen Ausstellung der Zeugnisse stellen darf, soweit diese für vorhandene Schiffe unverändert bleiben.

Die meisten Mitgliedstaaten haben keine Probleme gemeldet. Ein Mitgliedstaat wies darauf hin, dass es für ältere Schiffe schwierig oder sogar unmöglich war, alle einschlägigen Unterlagen zu erhalten, auf die sich die Schiffszeugnisse stützen. Diese Fälle betrafen jedoch in erster Linie Schiffe, die vor dem Inkrafttreten der Richtlinie 96/98/EG über Schiffsausrüstung eingetragen wurden.

Bewertung der Kommission

Die Kommission stellt fest, dass die meisten Mitgliedstaaten keine Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Ausstellung von Zeugnissen gemäß der Verordnung gemeldet haben.

5.3. Anwendung des Artikels 6 hinsichtlich der Verweigerung der Umregistrierung und Auslegung

Artikel 6 sieht vor, dass der Mitgliedstaat des aufnehmenden Registers der Kommission unverzüglich mitteilt, wenn er (1) die Ausstellung von Zeugnissen bei der Übertragung eines Schiffes aufgrund einer unterschiedlichen Auslegung der Anforderungen des Übereinkommens verweigert oder (2) die Eintragung des Schiffes aus Gründen verweigert, die mit ernststen Gefahren für die Sicherheit, die Gefahrenabwehr oder die Umwelt im Zusammenhang stehen. Im ersten Fall sollte die Kommission, wenn die beiden betroffenen Mitgliedstaaten keine Einigung erzielen können, eine Entscheidung im Einklang mit dem Ausschussverfahren gemäß Artikel 7 der Verordnung treffen. Im zweiten Fall sollte die Angelegenheit ebenfalls der Kommission zur Entscheidung

vorgelegt werden, ob die Ablehnung der Registrierung bestätigt wird oder nicht. Auch hier findet das in Artikel 7 genannte Verfahren Anwendung.

Kein Mitgliedstaat hat angegeben, dass er die Bestimmungen von Artikel 6 angewendet hat oder dies beabsichtigt.

Bewertung der Kommission

Da die Kommission von den Mitgliedstaaten nicht befasst wurde und auch keine Beschwerden von Schiffseignern vorliegen, ist davon auszugehen, dass die Mitgliedstaaten in der Lage gewesen sind, etwaige Probleme zu lösen.

5.4. Mögliche Verbindung mit der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten

Angesichts der Verbindung der Artikel 4 und 6 der Richtlinie 2009/21/EG mit dem Ziel der Verordnung (EG) Nr. 789/2004 stellte die Kommission den EU-Mitgliedstaaten die Frage, ob es sinnvoll sei, beide in einer einzigen Rechtsvorschrift zusammenzufassen. Darauf gab es keine eindeutige Antwort. Einige Mitgliedstaaten sprachen sich dafür aus, andere hielten dies nicht für sinnvoll und eine dritte Gruppe äußerte keine Meinung. Ein Mitgliedstaat sprach sich gegen jegliche neue Legislativinitiative aus und führte das Risiko an, dass damit neue Unsicherheiten geschaffen werden könnten. Ein anderer Mitgliedstaat hielt die Einbeziehung des IMO-Rundschreibens MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424 vom 20. Dezember 2004 über die Umregistrierung von Schiffen zwischen Staaten für sinnvoll. Die Kommission könnte daher die Vorteile einer solchen Konsolidierung genauer betrachten.

Bewertung der Kommission

Die Kommission könnte eine Konsolidierung geeigneter Rechtsinstrumente auf der Grundlage einer weiteren Bewertung der damit verbundenen Vorteile in Betracht ziehen.

6. GESAMTBEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG (EG) NR. 789/2004

Auf der Grundlage der Informationen, die der Kommission vorliegen, scheint es keine Probleme bei der Durchführung dieser Verordnung zu geben.