



RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 7. Oktober 2008 (08.10)
(OR. en,fr)

13594/08

**Interinstitutionelles Dossier:
2005/0236 (COD)**

**MAR 148
ENV 611
CODEC 1232**

BERICHT

des Ausschusses der Ständigen Vertreter
für den Rat

Nr. Vordokument: 13234/08 MAR 134 ENV 572 CODEC 1146

Nr. Kommissionsvorschlag: 6843/06 MAR 23 ENV 131 CODEC 201

Betr.: Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die
Erfüllung der Flaggenstaatpflichten
– Politische Einigung

Einleitung

1. Die Kommission hat dem Rat und dem Europäischen Parlament am 24. Februar 2006 den oben genannten Vorschlag übermittelt. Dieser Vorschlag ist Teil des Dritten Maßnahmenpakets für die Sicherheit im Seeverkehr.

Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme in erster Lesung am 29. März 2007 abgegeben.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen haben ihre Stellungnahme am 13. September 2006¹ bzw. am 15. Juni 2006² angenommen.

¹ ABl. C 318 vom 23.12.2006.

² ABl. C 229 vom 22.9.2006.

2. Der Rat hat auf seiner Tagung vom 7. April 2008 eine öffentliche Orientierungsaussprache über den genannten Vorschlag geführt. Bei der Aussprache haben alle Mitgliedstaaten darauf hingewiesen, wie sehr ihnen an der Verbesserung der Seeverkehrssicherheit und der Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe gelegen ist. Insbesondere haben sie hervorgehoben, dass die Erfüllung der einschlägigen Flaggenstaatpflichten von wesentlicher Bedeutung für die Erreichung dieses Ziels ist und dass der IMO-Flaggenstaat-Code und insbesondere das Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten die dafür geeigneten Mittel sind. Die Mehrheit der Minister haben jedoch erklärt, dass sie den Legislativvorschlag nicht für das wirksamste Mittel zur Erreichung der vorgenannten Ziele halten. Deshalb ist der slowenische Vorsitz zu der Einschätzung gelangt, dass es keine ausreichende politische Unterstützung für eine Fortsetzung der Arbeiten über den ursprünglichen Vorschlag in nächster Zukunft gibt.

3. Damit die Beratungen über den Richtlinienvorschlag wiederaufgenommen werden, hat der französische Vorsitz den Delegationen im September eine überarbeitete Fassung des Vorschlags unterbreitet, die sich auf die während des slowenischen Vorsitzes durchgeführten Arbeiten stützt. Mit den vom Vorsitz vorgeschlagenen Änderungen wurde den Bedenken der Delegationen Rechnung getragen, die insbesondere die mögliche Übertragung von Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten auf die Gemeinschaft, übermäßigen Verwaltungsaufwand und eine Duplizierung der internationalen Vorschriften für die Flaggenstaaten im Wege gemeinschaftlicher Vorschriften betreffen. Auf der Tagung des AStV vom 1. Oktober 2008 konnten die meisten der noch offenen Fragen geklärt werden, ohne dass dem allgemeinen Standpunkt der Mitgliedstaaten vorgegriffen wurde.

Wichtigste vom AStV erörterte Fragen

4. Die wichtigste Sachfrage, die der AStV ausführlich erörtert hat, ist die Einführung eines obligatorischen Audit für die Mitgliedstaaten in Artikel 13 der Richtlinie (Seite 11). Auf der Tagung des AStV vom 1. Oktober 2008 hat der Vorsitz eine Kompromisslösung vorgeschlagen, nach der mindestens alle sieben Jahre vorbehaltlich einer positiven Antwort der IMO ein Audit der Verwaltung gemäß den Bestimmungen der IMO-EntschlieÙung A.974 (24) vorgesehen wäre.

Diese Bestimmung der Richtlinie hängt weitgehend von den Entwicklungen der Beratungen im Rahmen der IMO ab. Die Bestimmung wird acht Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie oder zu einem früheren Zeitpunkt, wenn das IMO-Audit für alle IMO-Mitglieder verpflichtend wird, außer Kraft treten. Dieser Zeitpunkt wird von der Kommission nach den Komitologie-Regeln bestimmt (Artikel 18).

MT, UK und CY haben einen Prüfungsvorbehalt zum Vorschlag des Vorsitzes eingelegt.

5. Darüber hinaus hat MT erklärt, sie habe gewisse Schwierigkeiten mit dem Wortlaut von Erwägungsgrund 31 und wünsche die Streichung der Worte "und leicht zugänglich sind" in Artikel 11.
6. Alle Delegationen sowie die Kommission halten an einem allgemeinen Vorbehalt insbesondere zu den Teilen des Textes fest, die nach der Tagung des AStV vom 1. Oktober 2008 geändert wurden. MT und UK halten einen parlamentarischen Prüfungsvorbehalt zu dem Text insgesamt aufrecht.

Fazit

7. Der Vorsitz legt den in der Anlage wiedergegebenen Kompromisstext vor, damit auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 9./10. Oktober 2008 eine politische Einigung erzielt werden kann. Der Rat wird daher ersucht anzugeben, ob er seine politische Zustimmung zum beigefügten Richtlinienentwurf erteilen kann.

Vorschlag für eine
RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten
(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

- (1) Die Sicherheit des Seeverkehrs und seiner Nutzer in der Gemeinschaft sowie der Schutz der Umwelt sollten zu jeder Zeit gewährleistet sein.
- (2) Mit der Verabschiedung mehrerer Übereinkommen, die von der Internationalen Seeschiff-fahrts-Organisation (IMO) verwahrt werden, wurde für die internationale Schifffahrt ein umfassender Rechtsrahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr und zum Schutz der Umwelt vor der Verschmutzung durch Schiffe geschaffen.
- (3) Gemäß den Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 (UNCLOS) und der Übereinkommen, deren Verwahrer die IMO ist, sind die Unterzeichner-staaten dieser Instrumente verpflichtet, alle Gesetze und Vorschriften zu erlassen und alle sonstigen Maßnahmen zu treffen, die erforderlich sind, um diesen Instrumenten volle Wirksamkeit zu verleihen und dadurch zu gewährleisten, dass sich im Hinblick auf den Schutz des menschlichen Lebens auf See und den Schutz der Meeresumwelt ein Schiff für seinen Verwendungszweck eignet und seine Mannschaft gut ausgebildet ist.
- (4) Dem unlängst angenommenen Seearbeitsübereinkommen, das auch Flaggenstaatpflichten betrifft, muss Rechnung getragen werden.

[...]

- (7a) Die Mitgliedstaaten haben am [Datum der Annahme der Erklärung der Mitgliedstaaten] eine Erklärung angenommen, in der sie einmütig den hohen Stellenwert anerkennen, der der Anwendung der internationalen Übereinkommen in Bezug auf die Flaggenstaatpflichten für die Verbesserung der Seeverkehrssicherheit und als Beitrag zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe zukommt.

[...]

- (15) Die in den IMO-Übereinkommen und in den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr vorgesehenen Bestimmungen über den Wechsel der Flagge sollten verstärkt und die Transparenz im Verhältnis der Flaggenstaaten untereinander im Interesse der Seeverkehrssicherheit erhöht werden, indem die Verfahren, die die IMO in MSC/Circ.1140/ MEPC/Circ.424 vom 20. Dezember 2004 über den Transfer von Schiffen zwischen Staaten empfohlen hat, angewandt werden.

[...]

- (22) Die Verfügbarkeit von Informationen über Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, sowie über Schiffe, die aus dem Register eines Mitgliedstaats ausgetragen wurden, sollte die Leistungen einer Flotte, die hohen Qualitätsansprüchen genügt, transparenter machen und dazu beitragen, die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten besser zu kontrollieren und für gleiche Ausgangsbedingungen für die Seebehörden zu sorgen.

[...]

- (24) Um die Mitgliedstaaten darin zu unterstützen, ihre Leistungen als Flaggenstaat weiter zu verbessern, sollten ihre Verwaltungen regelmäßig einem Audit unterzogen werden.

[...]

- (26) Darüber hinaus sollte die Qualität von Verwaltungsverfahren anhand von ISO-Normen oder gleichwertigen Standards zertifiziert werden, damit gleiche Ausgangsbedingungen für Seebehörden gewährleistet sind.

[...]

- (29) [...]

[...]

- (31) Da die Ziele der beabsichtigten Maßnahme, nämlich die Einführung und Anwendung zweckdienlicher Maßnahmen im Bereich der Seeverkehrspolitik, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht umfassend genug verwirklicht werden können und sich wegen der Dimension dieser Maßnahme daher besser auf Gemeinschaftsebene erreichen lassen, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem Grundsatz der Subsidiarität nach Artikel 5 EG-Vertrag tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1
Gegenstand

1. Ziel der Richtlinie ist es,
 - a) sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten ihren Verpflichtungen als Flaggenstaaten in effektiver und kohärenter Weise nachkommen,
 - b) die Sicherheit zu erhöhen und die Umweltverschmutzung durch Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, zu vermeiden,
 - c) [...]

2. Diese Richtlinie gilt unbeschadet der in Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ aufgeführten Seeverkehrsvorschriften der Gemeinschaft und der Richtlinie 1999/63/EG des Rates⁶.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];
- d) "Schiff" ein Schiff oder Fahrzeug, das unter der Flagge eines Mitgliedstaats im Geltungsbereich der einschlägigen IMO-Übereinkommen fährt und für das ein Zeugnis verlangt wird;

⁵ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

⁶ ABl. L 167 vom 2.7.1999, S. 33.

- e) "Verwaltung" die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, dessen Flagge das Schiff führt;
- f) [...]
- g) "anerkannte Organisation" eine Organisation, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. .../... anerkannt ist⁷;
- h) "Zeugnisse" die mit Bezug auf die einschlägigen IMO-Übereinkommen ausgestellten Zeugnisse;
- i) "IMO-Audit" ein Audit, das im Einklang mit den Bestimmungen der Entschließung A.974 (24), die die IMO-Versammlung am 1. Dezember 2005 verabschiedet hat, durchgeführt wird.

[...]

Artikel 2a

Geltungsbereich

Die Richtlinie gilt für die Verwaltung des Staates, dessen Flagge das Schiff führt.

Artikel 3

[...]

Artikel 4

[...]

⁷ ABl. L [...] vom [...], S. [...]. (*Verordnung über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen*)

Artikel 5

Bedingungen für die Einsatzerlaubnis für Schiffe nach Erteilung der Berechtigung zum Führen der Flagge eines Mitgliedstaats

1. Bevor der betreffende Mitgliedstaat für ein Schiff, das die Berechtigung zum Führen der Flagge dieses Mitgliedstaats erhalten hat, die Einsatzerlaubnis erteilt, ergreift er die seines Erachtens geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass das betreffende Schiff die geltenden internationalen Regeln und Vorschriften erfüllt. Insbesondere überprüft er mit allen zweckdienlichen Mitteln die Berichte über das Sicherheitsniveau des Schiffs. Er konsultiert erforderlichenfalls den vorherigen Flaggenstaat, um zu klären, ob noch etwaige von dem betreffenden Flaggenstaat ermittelte Mängel oder Sicherheitsprobleme weiter ungelöst sind.
2. Ersucht ein anderer Flaggenstaat um Informationen zu einem Schiff, das bisher die Flagge eines Mitgliedstaats geführt hat, so übermittelt dieser Mitgliedstaat dem anderen Flaggenstaat unverzüglich ausführliche Angaben zu noch bestehenden Mängeln sowie andere sicherheitsrelevante Informationen.

[...]

Artikel 6

Festhalten von Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen

Wird die Verwaltung davon unterrichtet, dass ein Schiff, das die Flagge eines Mitgliedstaats führt, von einem Hafenstaat festgehalten wird, so überwacht sie nach den von ihr hierfür festgelegten Verfahren die Maßnahmen, mit denen das Schiff in Einklang mit den einschlägigen IMO-Übereinkommen gebracht wird.

Artikel 7

[...]

Artikel 8

[...]

Artikel 9

[...]

Artikel 10

[...]

Artikel 11

Begleitende Maßnahmen

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass mindestens die folgenden Angaben über Schiffe, die ihre Flagge führen, für die Zwecke dieser Richtlinie aufbewahrt werden und leicht zugänglich sind:

- a) Angaben zum Schiff (Name, IMO-Kennnummer usw.);
- b) Daten der Besichtigungen, gegebenenfalls auch der zusätzlichen und ergänzenden Besichtigungen, und Audits;
- c) genaue Angaben zu den an der Zeugniserteilung und Klassifikation des Schiffs beteiligten anerkannten Organisationen;
- d) ausführliche Angaben zu der zuständigen Behörde, die das Schiff im Rahmen der Hafenstaatkontrolle überprüft hat, und Daten zu den Überprüfungen;
- e) Ergebnis der Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle (Mängel: ja oder nein, Festhaltemaßnahmen: ja oder nein);
- f) Informationen über Unfälle;
- g) [...]
- h) genaue Angaben zu den Schiffen, die in den vorangegangenen zwölf Monaten aus dem Register des betreffenden Mitgliedstaats ausgeflaggt wurden.

[...]

Artikel 12

[...]

Artikel 13

Flaggenstaat-Audit

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, **damit** ihre Verwaltung mindestens alle [...] **sieben Jahre vorbehaltlich einer positiven Antwort der IMO auf ein rechtzeitiges Ersuchen des betreffenden Mitgliedstaats einem IMO-Audit [...] unterzogen wird, und veröffentlichen das Ergebnis des Audit gemäß den einschlägigen innerstaatlichen Bestimmungen über die Wahrung der Vertraulichkeit. [...]**

Dieser Artikel tritt spätestens am [...] ^{*} **oder zu** einem früheren Zeitpunkt außer Kraft, wenn das verbindliche Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten in Kraft getreten ist; dieser Zeitpunkt wird von der Kommission nach dem Regelungsverfahren gemäß Artikel 18 Absatz 2 bestimmt.

Artikel 14

Qualitätsmanagementsystem und interne Bewertung

1. Die Mitgliedstaaten sind gehalten, binnen drei Jahren nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie ein Qualitätsmanagementsystem für die **operativen Teile der** Tätigkeiten ihrer Verwaltung zu entwickeln, umzusetzen und fortzuschreiben. Ein solches Qualitätsmanagementsystem ist gemäß den international geltenden Qualitätsnormen zu zertifizieren.
- 1a. [...]
- 1b. Die Mitgliedstaaten, die auf der im jüngsten Jahresbericht der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle veröffentlichten schwarzen Liste oder zwei Jahre in Folge auf der grauen Liste stehen, legen der Kommission spätestens vier Monate nach Veröffentlichung des Berichts der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle einen Bericht über ihre Leistungen als Flaggenstaat vor.

* **8 Jahre** nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

In dem Bericht sind die wichtigsten Gründe für die Verstöße, die zu dem Festhalten geführt haben, und für die Mängel, die zur Aufnahme in die schwarze oder die graue Liste geführt haben, aufzuführen und zu analysieren.

[...]

Artikel 15

Berichte

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat zum ersten Mal drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie und danach alle fünf Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vor. Dieser Bericht enthält eine Bewertung der Leistung der Mitgliedstaaten als Flaggenstaaten.

Artikel 16

[...]

Artikel 17

Anwendung

[...]

Artikel 18

Ausschuss

1. Die Kommission wird von dem Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt, der nach Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 eingesetzt wurde.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf zwei Monate festgesetzt.

Artikel 19
Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens am [...] * nachzukommen.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 20
Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

<i>Im Namen des Europäischen Parlaments</i>	<i>Im Namen des Rates</i>
<i>Der Präsident</i>	<i>Der Präsident</i>
[...]	[...]

* 24 Monate nach Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie.