



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 13. Januar 2006 (16.01)
(OR. en)**

5171/06

**Interinstitutionelles Dossier:
2005/0239 (COD)**

**MAR 3
ENV 15
CODEC 16**

VORSCHLAG

Absender:	Europäischen Kommission
vom:	13. Januar 2006
Betr.:	Vorschlag 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

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär/Hohen Vertreter, Herrn Javier SOLANA, übermittelten Vorschlag der [Europäischen Kommission](#).

Anl.: KOM(2005) 589 endgültig



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 23.11.2005
KOM(2005) 589 endgültig

2005/0239 (COD)

Vorschlag 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

(von der Kommission vorgelegt)

{SEK(2005) 1514}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Seit mehr als zehn Jahren betreibt die EU eine entschlossene Politik für die Sicherheit im Seeverkehr mit dem Ziel, die Schiffssicherheit, den Schutz von Menschenleben zur See und den Schutz der Meeresumwelt zu verbessern. Unabhängig von den Bemühungen aller am Seeverkehr Beteiligten lässt sich die Unfallgefahr jedoch nicht völlig beseitigen. Überdies gehen die Folgen von Seeunfällen häufig über das havarierte Schiff hinaus und betreffen alle Tätigkeiten, die in Küstengebieten durchgeführt werden. Während Seeunfälle früher nur von Seeleuten gefürchtet waren, werden sie mittlerweile, falls sie eine Umweltverschmutzung verursachen, zu einer nationalen, ja sogar internationalen Katastrophe. Vor diesem Hintergrund sollte daher die Prävention im Rahmen der Gemeinschaftspolitik für die Sicherheit im Seeverkehr durch einen Teilbereich ergänzt werden, der ein operatives Risikomanagement im Seeverkehr auf Gemeinschaftsebene erlaubt.

In diesem Sinne hat die Kommission die Vorlage für die spätere Richtlinie 2002/59/EG vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr erarbeitet. Diese Richtlinie regelt die Zusammenführung und die Organisation des gesamten heute für die Schiffsüberwachung zur Verfügung stehenden Instrumentariums. Sie sorgt für die dynamische Einführung von Mitteln und für die Koordinierung zwischen den einzelstaatlichen Behörden, damit die Mitgliedstaaten gefährliche Situationen besser verhüten oder besser auf sie reagieren können.

Damit die durch die Richtlinie 2002/59/EG in die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft eingeführten Maßnahmen wirksam bleiben, müssen diese besonders genau beobachtet werden, um sie insbesondere im Bereich der Systeme für die Schiffsidentifizierung und -überwachung und die Satellitentechnologien an die operativen und technischen Entwicklungen der Seefahrt anpassen zu können.

In diesem Rahmen und im Verlauf eines umfassenden Austauschs zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten zu diesen Themen erwies es sich als notwendig, einige Bestimmungen der Richtlinie 2002/59/EG zu ändern. Vor allem geht es darum, den guten Ergebnissen, die durch neue technische Vorrichtungen, etwa durch automatische Schiffsidentifizierungssysteme, erzielt werden, Rechnung zu tragen bzw. darum, die Kohärenz der einzelstaatlichen politischen Maßnahmen, z. B. hinsichtlich der Pläne für die Aufnahme von Schiffen in Seenot in Notliegeplätzen, sicherzustellen.

• Allgemeiner Kontext

Als Frist für die Durchführung der gemäß der Richtlinie 2002/59/EG ergriffenen einzelstaatlichen Maßnahmen war der 5. Februar 2004 festgelegt worden, doch haben die Mitgliedstaaten und die Kommission bereits nach dem Erlass der Richtlinie im Juni 2002 in Anbetracht der Bedeutung einer Reihe ihrer Bestimmungen zusammengearbeitet, um ihre zügige Durchführung in der Praxis zu gewährleisten.

So konnten, was die Pläne für Notliegeplätze gemäß Artikel 20 der Richtlinie betrifft, durch die von der Kommission mit Hilfe der Europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr organisierten Besuchskampagnen und Sitzungen gemeinsame Kriterien und Grundsätze für die abgestimmte und wirksame Durchführung der Richtlinie aufgezeigt werden. Ebenso wird mit dem Vorschlag, die verbindliche Mitführung eines automatische Identifizierungssystems (AIS) für Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 15 Metern einzuführen, auf die hohe Zahl an Kollisionen reagiert, an denen offenkundig von den Handelsschiffen nicht identifizierte Fischereifahrzeuge beteiligt sind. Diese Maßnahme berücksichtigt die Arbeiten der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), die vor mehreren Jahren zur Begrenzung der Zahl der Unfälle den Grundsatz der Mitführung von AIS-Systemen auf Handelsschiffen (AIS der Klasse A) erlassen hat.

Darüber hinaus berücksichtigt die vorgeschlagene Maßnahme die aktuellen Entwicklungen der gemeinsamen Fischereipolitik, die die Entwicklung von Positionsbestimmungs- und Kommunikationssystemen zur Unterstützung der Kontrolle der Fangflotten betreffen. Die Möglichkeit, die Funktionen des AIS mit den Fischereikontrollsystemen zu kombinieren, sollte von den Mitgliedstaaten und der Kommission gemeinsam mit Unterstützung der EMSA insbesondere zur Verringerung der Zahl der mitgeführten Geräte geprüft werden. Entwicklungen dieser Art sollten die Zielsetzungen und die Anforderungen der einzelnen Systeme nicht in Frage stellen, vor allem nicht die Antikollisionsfunktion des AIS und die sichere und vertrauliche Übertragung der für die Fischereikontrolle erforderlichen Informationen.

Die Einführung von Verfahren zur Unterrichtung des zur See fahrenden Personals über den Eiszustand und die daraus resultierenden Navigationsbedingungen durch die betroffenen Mitgliedstaaten dürfte zur Vermeidung von Unfällen in einer besonders feindlichen Umgebung beitragen.

Schließlich haben die Mitgliedstaaten und die Kommission in Anwendung der Richtlinie 2002/59/EG bereits 2002 ein Projekt für die Schaffung einer Plattform für den Datenaustausch zwischen den Seebehörden der Union mit dem Namen SafeSeaNet auf den Weg gebracht. Dieses von der Europäischen Agentur seit Oktober 2004 verwaltete System sollte nunmehr ausdrücklich als Referenzsystem der Gemeinschaft etabliert werden, um seine umfassende Nutzung zu gewährleisten und für Rechtssicherheit zu sorgen.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Richtlinie 2002/59/EG vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates.

- **Übereinstimmung mit anderen Politikbereichen und Zielen der Europäischen Union**

Die bessere Schiffsüberwachung durch SafeSeaNet, die Maßnahmen zur Navigation bei Eisgang und die Schaffung eines stärker ausgestalteten Rahmens für die Aufnahme von Schiffen in Seenot in Notliegeplätzen werden durch die Verringerung der Unfall- und Verschmutzungsrisiken und durch eine Verbesserung der Einsätze der operativ tätigen Behörden im Fall einer Umweltverschmutzung oder eines Umweltverschmutzungsrisikos direkte Auswirkungen auf die Umwelt haben.

Darüber hinaus wird die Maßnahme wegen dieser Minderung der Unfall- und Umweltverschmutzungsrisiken positive wirtschaftliche Folgen haben. Unter dem sozialen Aspekt wird die Mitführung von AIS-Geräten in Fischereifahrzeugen die Unfallrisiken und die Gefahr des Verlusts von Menschenleben im Fischereisektor verringern.

2. ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

• Anhörung von interessierten Kreisen

Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Die Kommission hat im Mai 2004 und dann im Februar 2005 eine doppelte Runde an Konsultationssitzungen mit Vertretern der Mitgliedstaaten und der Seeverkehrswirtschaft auf der Basis einer ausführlichen Liste mit Fragen zu den geplanten Änderungen durchgeführt.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Diese Konsultationen sowie Untersuchungen zu den Auswirkungen haben bestätigt, dass die Richtlinie 2002/59/EG geändert werden muss, um den Rahmen für ihre Durchführung zu präzisieren und genauer auszuführen. In ihnen hat die Kommission insbesondere zugesagt, den Entwicklungen der internationalen Rechtsvorschriften und den auf Gemeinschaftsebene erzielten Fortschritten Rechnung zu tragen. Schließlich wollten die konsultierten Parteien auch, dass neue, die Navigationssicherheit betreffende Maßnahmen aufgenommen werden, etwa die Einführung eines Rechtsrahmens für Geräte für die Navigation bei Eisgang.

Was die Mitführung von AIS in Fischereifahrzeugen betrifft, so waren die nationalen Verwaltungen an den positiven Folgen von AIS bei Fischereifahrzeugen in Bezug auf die Navigationssicherheit interessiert, allerdings hatten sie Vorbehalte hinsichtlich des Geltungsbereichs der Maßnahme und vor allem der betroffenen Schiffskategorien. Die Kommission hatte angeregt, die Maßnahme auf Fischereifahrzeuge ab einer Länge von 12 Metern anzuwenden – diese Beschränkung wurde im Vorschlag auf 15 Meter geändert, um vor allem den in der gemeinsamen Fischereipolitik verwendeten Grenzen Rechnung zu tragen.

Insbesondere zum Thema der Notliegeplätze hat die Kommission mit Hilfe der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs drei Sitzungen mit Vertretern der Mitgliedstaaten und eine Reihe von Informationsaufenthalten bei den nationalen Verwaltungen veranstaltet. Diese Arbeiten haben gezeigt, dass eine Klarstellung der die Notliegeplätze betreffenden Verpflichtungen zweckmäßig wäre. Die Seeverkehrsbranche hat vor allem betont, dass Verbesserungsbedarf bei den operativen Verfahren besteht, um auf Notfallsituationen von Schiffen wirksam reagieren zu können, und die Bedeutung von Haftungsfragen bei eventuellen wirtschaftlichen Schäden im Zusammenhang mit der Aufnahme von Schiffen besonders hervorgehoben.

• Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

Sicherheit des Seeverkehrs, Überwachung des Schiffsverkehrs, Antikollisionsvorrichtungen und Navigation bei Eisgang.

Methodik

Grundlage des Kommissionsvorschlags waren

- die technische Analyse, die nach zwei Expertensitzungen und einem Workshop, die von der Kommission und der EMSA im Zuge der Entwicklung des Systems SafeSeaNet organisiert wurden, vorgelegt wurde;
- der Bericht über die Studie zu Haftungs- und Entschädigungsfragen im Zusammenhang mit der Aufnahme von Schiffen in Notliegeplätzen, die von der EMSA für die Kommission bei der Universität Oslo in Auftrag gegeben wurde.

Wichtigste konsultierte Verbände und Fachleute

- Arbeiten des nichtständigen Ausschusses des Europäischen Parlaments zur Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs nach der Havarie des Öltankschiffs Prestige im Jahr 2002 (Schlussfolgerungen des „MARE“-Ausschusses).
- Ergebnisse der Bewertungskampagne, die von der Kommission mit Hilfe der EMSA bei den nationalen Verwaltungen zu den Notliegeplätzen vorgenommen wurde;
- Arbeiten der IMO (insbesondere die Entschlüsse dieser Organisation zu den Notliegeplätzen);

Zusammenfassung der eingeholten und berücksichtigten Stellungnahme

Den eingeholten Stellungnahmen zufolge rechtfertigen die folgenden Probleme die an der Richtlinie vorgenommenen Änderungen:

Die Richtlinie spiegelt die seit ihrem Erlass erfolgten technischen Entwicklungen nicht wider. Seit ihrer Umsetzung wurden die Systembeschreibung, die detaillierten Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten und die technischen Modalitäten des Datenaustauschs über das Netz zwar festgelegt, nicht jedoch in die geltende Richtlinie aufgenommen.

Die Fischerei ist eine der gefährlichsten Branchen der maritimen Wirtschaft, wie die hohe Unfallzahl in diesem Berufsstand zeigt. Einer der Hauptgründe für Kollisionen mit anderen Schiffen ist die unzureichende Ortung und Identifizierung von Fischereifahrzeugen, vor allem durch Handelsschiffe, die ihren Weg kreuzen.

Die Richtlinie 2002/59/EG hat Bestimmungen eingeführt, nach denen die Mitgliedstaaten Pläne für die Aufnahme von in Seenot geratenen Schiffen in Notliegeplätzen erstellen müssen. Die mit der Durchführung der Richtlinie gewonnene Erfahrung hat gezeigt, dass Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten hinsichtlich des Verständnisses und der Anwendung des Inhalts der Pläne und der Zuständigkeiten der betroffenen Behörden bestehen, denen durch die Klarstellung und Präzisierung der vorhandenen Bestimmungen begegnet werden sollte.

Bestimmte Seegebiete der Europäischen Union, vor allem die Ostsee, sind im Winter mehrere Monate lang mit Eis bedeckt, was zu höheren Unfall- und Verschmutzungsrisiken führt, deren Umweltfolgen katastrophal sein könnten. Der seit einigen Jahren festzustellende Trend zu einer anhaltenden Zunahme des Transports von Erdölzeugnissen in der Ostsee erfordert verschärfte Schutz- und Überwachungsmaßnahmen.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Die erhobenen Daten und ausführlichen Schlussfolgerungen der Studie zu den Auswirkungen sind dem beigefügten Dokument SEK ... zu entnehmen, das nachstehend zusammengefasst ist:

• **Folgenabschätzung**

Option 1 – Im derzeitigen Stadium nichts unternehmen: Bei dieser Option würden die grundlegenden Unterschiede bezüglich der Auslegung einiger Bestimmungen der Richtlinie, insbesondere hinsichtlich des Umfangs der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Notliegeplätze, bestehen bleiben.

Option 2 – Die Mitgliedstaaten durch Organisationen der regionalen Zusammenarbeit (z. B. HELCOM für die Ostsee oder Bonn-Abkommen für die Nordsee) handeln zu lassen, würde bedeuten, dass der Grundsatz einer zwischen den verschiedenen Seegebieten der Europäischen Union abgestimmten Anwendung der Richtlinie aufgegeben würde. Zudem würde diese Lösung im Falle bestimmter Maßnahmen ungerechtfertigterweise zu erheblichen Unterschieden bei der Behandlung der Schiffe führen.

Option 3 – Vollständige Neufassung der Richtlinie unter Berücksichtigung des Ergebnisses der Arbeiten, die zur Einrichtung des gemeinschaftlichen Systems für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs SafeSeaNet durchgeführt wurden, und insbesondere Verschmelzung bestimmter Berichtsmeldungen. Angesichts des Stands der Umsetzung der Richtlinie 2002/59/EG und der Stellungnahmen der meisten Mitgliedstaaten scheint eine solche Neufassung zum gegenwärtigen Zeitpunkt verfrüht zu sein.

Option 4 – Gezielte Änderung der Richtlinie.

Nach einer ausführlichen Lageanalyse und angesichts der Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen, insbesondere der dringend notwendigen Harmonisierung der Verfahren für die Notliegeplätze zwischen den Mitgliedstaaten, dürfte eine gezielte Änderung der Richtlinie 2002/59/EG am besten geeignet sein, ihre ordnungsgemäße Anwendung zu gewährleisten.

Die Folgenabschätzung ist im Legislativ- und Arbeitsprogramm der Kommission enthalten und kann auf den Internet-Seiten der Kommission unter folgender Adresse eingesehen werden:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

• **Zusammenfassung des Vorschlags**

Mit diesem Vorschlag werden folgende Zwecke verfolgt:

- Aufnahme ergänzender Maßnahmen in die Richtlinie 2002/59/EG, die die Sicherheit der Seeschifffahrt und den Schutz der Umwelt besser gewährleisten.

- Harmonisierung der Erstellung der Notliegeplatz-Pläne, um eine einheitliche Anwendung in den Mitgliedstaaten sicherzustellen und auf diese Weise schwerwiegenden Verschmutzungen besser vorzubeugen. Im Einzelnen geht es darum, die Regeln für die Anwendung dieser Grundsätze klarer zu machen.
- Aufnahme der Grundsätze, die während der Arbeiten der Mitgliedstaaten und der Kommission an der Einrichtung des Systems für den Austausch von Seeverkehrsdaten SafeSeaNet festgelegt wurden, in die Richtlinie. Insbesondere sollen zum einen die Grundsätze für den systematischen Austausch von Informationen über die Sicherheit des Seeverkehrs auf Gemeinschaftsebene im Wege des Systems SafeSeaNet und zum anderen die Grundsätze für die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Begleitung und die weitere Entwicklung dieses Systems festgelegt werden. In diesem Rahmen müssen die einzelstaatlichen Systeme mit SafeSeaNet kompatibel sein und muss die Präsentation sämtlicher Information von gemeinschaftlichem Interesse harmonisiert werden können.
- Vorbereitung des gemeinschaftlichen Rechtsrahmens für künftige technische Entwicklungen, im Wesentlichen für räumliche Anwendungen, etwa für satellitengestützte Schiffsüberwachungsgeräte, Bildgebungssysteme oder Galileo. Durch diese Fortschritte sollen die Seeverkehrsüberwachung in den europäischen Gewässern ausgedehnt und vor allem die hohe See besser abgedeckt werden.

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 80 Absatz 2 des Vertrags.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

- Die geplante Maßnahme soll das gemeinschaftliche Überwachungssystem für den Schiffsverkehr durch eine Regelung stärken, die eine enge Zusammenarbeit beim Informationsaustausch vor allem über die von den Schiffen transportierten Produkte und die Verwaltung der Notliegeplätze erfordert.
- Eine unzureichende Koordinierung und unzusammenhängende Verwaltung der schiffsbezogenen Informationen erhöhen die Unfall- und Verschmutzungsrisiken. Zudem wäre die Beibehaltung der unterschiedlichen Umsetzung der Maßnahmen in Bezug auf die Notliegeplätze dem Schutz von Menschenleben zu See und dem Umweltschutz abträglich.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden:

- Die besondere Funktion der vorgeschlagenen Maßnahmen ist die, dass sie den Mitgliedstaaten den Zugang zu genauen Informationen über die Schiffe, die sich in

ihren Hoheitsgewässern aufhalten, ermöglichen und die Mitgliedstaaten daher im Bedarfsfall potenziellen Risiken besser vorbeugen können. In diesem Rahmen erlaubt der Informationsaustausch eine Verbesserung der Qualität der kompilierten Daten und erleichtert deren Bearbeitung.

- Die Umsetzung der Pläne für die Notliegeplätze wird einen entscheidenden Beitrag zur Verbesserung der derzeitigen Rahmenbedingungen für die Sicherheit des Seeverkehrs in der Union leisten.
- Die Verringerung der Kollisionen mit Beteiligung von Fischereifahrzeugen, für die zurzeit die Ausrüstung mit AIS nicht verbindlich vorgeschrieben ist, wird einen besseren Schutz der Fischer ermöglichen.
- Die neuen, abgestimmten Regeln für die Winterschiffahrt in der Nordsee sind notwendig, um das sehr hohe Unfallrisiko in diesem Gebiet zu verringern.
- Schließlich soll der bessere Informationsaustausch über auf Schiffen transportierte gefährliche Erzeugnisse alle Mitgliedstaaten in die Lage versetzen, ihre Risikoantizipations- und –präventionsfähigkeit zu verbessern.

Das Subsidiaritätsprinzip wird befolgt, da der Vorschlag bereits vorhandene Maßnahmen der Gemeinschaft ergänzt, um deren harmonisierte Anwendung zu gewährleisten.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

• Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

- Durch die Präzisierung und nähere Ausführung der bereits vorhandenen Bestimmungen entspricht der Vorschlag dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. In diesem Rahmen haben die Mitgliedstaaten die Mittel und Ausgaben, die für die Anwendung der Maßnahmen der Richtlinie 2002/59/EG oder der von ihnen in der IMO ratifizierten internationalen Rechtsakte erforderlich sind, bereits weitgehend gebunden.
- Der Vorschlag führt für die Wirtschaftsbeteiligten nur zu begrenzten finanziellen und/oder administrativen Belastungen (Beispiel: für bestimmte Schiffe, die im Winter in der Ostsee fahren, werden bestimmte Anpassungen notwendig sein). Was die einzelstaatlichen Verwaltungen betrifft, so sind die für die Umsetzung der neuen Maßnahmen erforderlichen Infrastrukturen aufgrund der bestehenden Rechtsvorschriften bereits vorhanden (oder sollten sie bereits vorhanden sein).

• Wahl des Instruments

Vorgeschlagenes Instrument/Vorgeschlagene Instrumente: Richtlinie.

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:

- Der Vorschlag hat die Änderung einer vorhandenen Richtlinie zum Ziel.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Simulation, Pilotphase und Übergangszeit**

Für den Vorschlag hat es oder wird es eine Übergangszeit geben.

- **Überprüfungs-/Revisions-/Verfallsklausel**

Der Vorschlag enthält eine Revisionsklausel.

- **Entsprechungstabelle**

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften, mit denen sie diese Richtlinie umgesetzt haben, sowie eine Entsprechungstabelle zu übermitteln.

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom [...]

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

(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 des Vertrags⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit dem Erlass der Richtlinie 2002/59/EG vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG⁵ des Rates hat die Europäische Union zusätzliche Instrumente zur Vermeidung von Situationen geschaffen, von denen eine Gefahr für den Schutz menschlichen Lebens auf See und für den Schutz der Meeresumwelt ausgeht.
- (2) Nach dieser Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten als Küstenstaaten die Informationen, die sie im Rahmen der Einsätze zur Überwachung des Seeverkehrs in ihren Revieren erfassen, untereinander austauschen können. Das von der Kommission im Einvernehmen mit den Mitgliedstaaten entwickelte gemeinschaftliche Informationsaustauschsystem „SafeSeaNet“ umfasst zum einen ein Netz für den Datenaustausch und zum anderen die Standardisierung der wichtigsten über die Schiffe und ihre Ladungen verfügbaren Informationen (Ankunftsmeldungen und

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

andere Meldungen). Es ermöglicht auf diese Weise, genaue und aktuelle Informationen über die Schiffe, die sich in europäischen Wässern aufhalten, über ihre Bewegungen, ihre gefährlichen oder umweltschädlichen Ladungen und über Ereignisse auf See an der Quelle zu erfassen und an andere Behörden weiterzuleiten.

- (3) Für eine operative Nutzung der auf diese Weise erfassten Daten ist entscheidend, dass die für die Erfassung und den Austausch der unter diese Richtlinie fallenden Daten erforderlichen und von den nationalen Verwaltungen eingerichteten Infrastrukturen in das gemeinschaftliche Informationsaustauschsystem „SafeSeaNet“ einbezogen werden.
- (4) Von den Informationen, die gemäß der Richtlinie 2002/59/EG gemeldet und ausgetauscht werden, sind jene von besonderer Bedeutung, die die genauen Merkmale der auf dem Seeweg beförderten gefährlichen oder umweltschädigenden Güter betreffen. In diesem Rahmen und in Anbetracht der jüngsten Unfälle auf See muss den Küstenbehörden ein leichter Zugang zu Informationen über die Merkmale der auf dem Seeweg beförderten Kohlenwasserstoffe ermöglicht werden – dies ist ein wesentlicher Faktor bei der Auswahl der zweckmäßigsten Bekämpfungstechniken - und muss im Notfall eine direkte Verbindung zwischen ihnen und den Beteiligten, die die beförderten Erzeugnisse am besten kennen, sichergestellt sein.
- (5) Die Geräte zur automatischen Schiffsidentifizierung (AIS-Systeme), auf die das SOLAS-Übereinkommen Bezug nimmt, ermöglichen nicht nur eine Verbesserung der Möglichkeiten zur Überwachung dieser Schiffe, sondern vor allem eine Verbesserung ihrer Sicherheit in Navigationssituationen im Nahbereich. In dieser Eigenschaft wurden sie in den verfügbaren Teil der Richtlinie 2002/59/EG aufgenommen. Angesichts der vielen Kollisionen, an denen Fischereifahrzeuge beteiligt sind, die von Handelsschiffen offensichtlich nicht identifiziert wurden oder die die sie umgebenden Handelsschiffe nicht identifiziert haben, ist eine Ausdehnung dieser Maßnahme auf Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 15 Metern äußerst wünschenswert.
- (6) Etwaige Synergien zwischen dem AIS-System und den im Rahmen der gemeinsamen Fischereipolitik verwendeten Positionsbestimmungs- und Kommunikationssystemen, etwa dem satellitengestützten Schiffsüberwachungssystem (VMS), sollten geprüft werden. Bei der Prüfung der Möglichkeiten einer Zusammenführung dieser Systeme muss den Erfordernissen der und den Anforderungen an die Kontrolle der Fischereiflotten, vor allem hinsichtlich der Sicherheit und der Vertraulichkeit der übermittelten Daten, Rechnung getragen werden.
- (7) In Artikel 16 der Richtlinie 2002/59/EG ist geregelt, dass die Mitgliedstaaten für Schiffe, die wegen ihres Verhaltens oder ihres Zustands ein potenzielles Risiko darstellen, besondere Maßnahmen ergreifen. Daher wäre es wünschenswert, in die Liste dieser Schiffe jene Schiffe aufzunehmen, die über keinen ausreichenden Versicherungsschutz oder über keine ausreichenden Sicherheitsleistungen verfügen oder die von den Lotsen oder den Hafenbehörden wegen Mängel gemeldet wurden, die die Navigationssicherheit oder die Umwelt gefährden können.
- (8) In Anlehnung an Artikel 18 der Richtlinie 2002/59/EG, der die Risiken aufgrund außergewöhnlich schlechter Wetterbedingungen betrifft, sollten die Gefahren der Eisbildung für die Schifffahrt berücksichtigt werden. Ist eine von einem Mitgliedstaat benannte zuständige Behörde aufgrund des Seewetterberichts eines qualifizierten

Wetterdienstes der Auffassung, dass wegen Eisgangs eine ernst zu nehmende Gefahr für die Sicherheit von Menschen oder ein ernst zu nehmendes Verschmutzungsrisiko besteht, sollte sie die Kapitäne der Schiffe, die sich in ihrem Hoheitsgebiet befinden oder die in Häfen in dem betreffenden Gebiet einlaufen oder aus ihnen auslaufen wollen, darüber unterrichten. In diesem Rahmen muss diese Behörde alle sonstigen geeigneten Maßnahmen für den Schutz von Menschenleben auf See und für den Umweltschutz ergreifen können.

- (9) In Artikel 20 der Richtlinie 2002/59/EG ist insbesondere geregelt, dass die Mitgliedstaaten Pläne erstellen, um, wenn es die Sachlage erfordert, die Aufnahme von Schiffen in Seenot in ihren Häfen oder anderen geschützten Bereichen unter bestmöglichen Bedingungen zu gestatten, um das Ausmaß der Folgen von Unfällen auf See zu begrenzen.
- (10) In Anbetracht der von der IMO nach dem Erlass der Richtlinie 2002/59/EG verabschiedeten Leitlinien für Notliegeplätze und im Anschluss an die von der Kommission, der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und den Mitgliedstaaten in Kooperation durchgeführten Arbeiten sollten jedoch die grundlegenden Bestimmungen, die die Pläne für die Notliegeplätze enthalten müssen, präzisiert werden, um eine harmonisierte und wirksame Durchführung dieser Maßnahme zu gewährleisten und den Umfang der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten zu klären.
- (11) In einer Notsituation auf See, das bedeutet in einer Situation, die zum Verlust eines Schiffes oder zu einer Gefahr für die Umwelt oder die Schifffahrt führen könnte, kann eine Entscheidung über die Aufnahme eines solchen Schiffes in einem Notliegeplatz erforderlich sein. Zu diesem Zweck muss die betreffende Behörde eine Vorabbewertung der Situation anhand der im anzuwendenden Notliegeplatz-Plan enthaltenen Informationen vornehmen.
- (12) In den Plänen für die Aufnahme von Schiffen in Seenot muss die Entscheidungskette bezüglich der Warnmeldung für die jeweilige Situation und des Umgangs mit der jeweiligen Situation genau beschrieben werden. Die betroffenen Behörden und ihre Befugnisse sowie die Kommunikationsmittel zwischen den Beteiligten müssen klar beschrieben werden. Die anzuwendenden Verfahren müssen eine schnelle Entscheidungsfindung gewährleisten, die sich auf spezielles Fachwissen im Bereich des Seeverkehrs stützt. Zu diesem Zweck muss die zuständige Behörde, die mit der Bestimmung des für die Aufnahme eines in Seenot geratenen Schiffes geeigneten Notliegeplatzes betraut ist, die erforderliche Gewähr für ihre Unabhängigkeit bieten und ihre Entscheidungen uneingeschränkt durchsetzen können.
- (13) Ferner sollten die Mitgliedstaaten bei der Ausarbeitung der Pläne ein Verzeichnis der potenziellen Notliegeplätze an der Küste erstellen, damit die zuständige Behörde im Falle eines Unfalls oder Ereignisses auf See die für die Aufnahme von Schiffen in Seenot am besten geeigneten Gebiete eindeutig und rasch ermitteln kann. Ein solches Verzeichnis muss einschlägige Daten insbesondere zu den physischen, ökologischen und ökonomischen Merkmalen der in Frage kommenden Gebiete und zu den verfügbaren Anlagen und Einrichtungen beinhalten, um die Aufnahme der in Seenot geratenen Schiffe oder die Bekämpfung der Unfall- oder Verschmutzungsfolgen zu erleichtern.

- (14) Die Liste der zuständigen Behörden, die mit der Entscheidung über die Aufnahme eines Schiffes in einem Notliegeplatz betraut sind, und der für den Eingang und die Bearbeitung von Warnmeldungen zuständigen Behörden muss in geeigneter Weise veröffentlicht werden. Ferner sollte die Kommission von den Mitgliedstaaten über das Verzeichnis der potenziellen Notliegeplätze unterrichtet werden. Schließlich könnte es sich als nützlich erweisen, dass sachdienliche Informationen über die Pläne und die Notliegeplätze auch für die an einer Hilfsaktion auf See Beteiligten und für die Behörden benachbarter Mitgliedstaaten, die von einer Seenotsituation betroffen sein könnten, zugänglich sind.
- (15) Die Aufnahme eines Schiffes in Seenot kann zu großen Sach-, Personen- und Umweltschäden führen. Die betroffenen Behörden müssen daher vor einer Entscheidung überprüfen, ob das jeweilige Schiff durch eine Versicherung oder eine andere Sicherheitsleistung gedeckt ist, die eine angemessene Entschädigung der mit seiner Aufnahme in einem Notliegeplatz verbundenen Kosten und Schäden gestattet. Diese Behörden müssen jedoch, selbst wenn keine Versicherung oder Sicherheitsleistung vorliegt, eine Bewertung der mit der Aufnahme des Schiffes oder der Aufnahmeverweigerung verbundenen Faktoren und Risiken vornehmen.
- (16) Die besondere Funktion der Maßnahmen der Seeverkehrsüberwachung und der Schiffswegeföhrung besteht darin, dass sie den Mitgliedstaaten den Zugang zu genauen Informationen über die Schiffe, die sich in ihren Hoheitsgewässern aufhalten, ermöglichen, und die Mitgliedstaaten daher im Bedarfsfall potenziellen Risiken besser vorbeugen können. In diesem Rahmen ermöglicht der Informationsaustausch eine Verbesserung der Qualität und eine leichtere Bearbeitung der erfassten Informationen.
- (17) Die Mitgliedstaaten und die Kommission haben gemäß der Richtlinie 2002/59/EG bedeutende Fortschritte bei der Harmonisierung des elektronischen Datenaustauschs gemacht, vor allem in Bezug auf den Transport gefährlicher oder umweltschädlicher Güter. Das gemeinschaftliche System für den Informationsaustausch „SafeSeaNet“, das seit 2002 entwickelt wird, sollte jetzt als Referenznetz auf Gemeinschaftsebene etabliert werden.
- (18) Dank der Fortschritte im Bereich der neuen Technologien, insbesondere ihrer räumlichen Anwendungen, wie zum Beispiel bakengestützte Schiffsüberwachungssysteme, Bildgebungssysteme oder Galileo, ist es inzwischen möglich, die Seeverkehrsüberwachung zur offenen See hin auszuweiten und auf diese Weise die europäischen Gewässer besser abzudecken. Außerdem wird derzeit in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation über die Entwicklung von Systemen zur Fernüberwachung des Seeverkehrs diskutiert. Um die vollständige Einbeziehung solcher Instrumente in das durch die Richtlinie 2002/59/EG eingeföhrte Seeverkehrsüberwachungssystem zu gewährleisten, müssen diese Arbeiten Gegenstand einer umfassenden Zusammenarbeit auf Gemeinschaftsebene sein.
- (19) Um eine optimale und auf Gemeinschaftsebene harmonisierte Nutzung der gemäß dieser Richtlinie oder anderer Rechtsvorschriften im Bereich der Seeverkehrssicherheit erfassten Informationen zu gewährleisten, muss die Kommission gegebenenfalls die Bearbeitung und die Nutzung dieser Daten sowie ihre Übermittlung an die von den Mitgliedstaaten benannten Stellen sicherstellen können.

- (20) In diesem Kontext hat die Entwicklung des Systems „Equasis“ gezeigt, wie wichtig es ist, eine Kultur der Seeverkehrssicherheit, insbesondere bei den am Seeverkehr Beteiligten, zu fördern. Die Kommission muss insbesondere im Wege dieses Systems einen Beitrag zur Verbreitung sämtlicher Informationen von Belang für den Seeverkehr leisten, die von den verschiedenen, auf dem Gebiet der Seeverkehrssicherheit tätigen öffentlichen oder privaten Einrichtungen erfasst werden.
- (21) Durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS)⁶ werden die Aufgaben der Ausschüsse, die aufgrund der einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über die Sicherheit im Seeverkehr, die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe sowie die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen eingesetzt wurden, gebündelt. Der bestehende Ausschuss sollte daher durch den Ausschuss COSS abgelöst werden.
- (22) Ferner sollte den Änderungen der genannten internationalen Rechtsakte Rechnung getragen werden.
- (23) Die durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ errichtete Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs leistet die notwendige Unterstützung, um die übereinstimmende und wirksame Durchführung dieser Richtlinie zu gewährleisten.
- (24) Die Richtlinie 2002/59/EWG sollte daher geändert werden -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2002/59/EG wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 Absatz 2 wird der einleitende Satz „Diese Richtlinie gilt nicht für“ durch den Satz „Diese Richtlinie gilt vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen nicht für“ ersetzt.
2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:
 - a) Buchstabe a wird wie folgt geändert:
 - i) Im einleitenden Satz werden die Worte „folgende Rechtsakte“ durch die Worte „folgende Rechtsakte in ihrer aktualisierten Fassung“ ersetzt.
 - ii) Folgende Gedankenstriche werden angefügt:

⁶ ABl. C 324 vom 29.11.2002, S. 1. Geändert durch Verordnung (EG) Nr. 415/2004 der Kommission (ABl. L 68 vom 6.3.2004, S.10)

⁷ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1, Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 724/2004 (ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 1.)

- „EntschlieÙung A.949 (23) der IMO“ die EntschlieÙung 949 (23) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation „Richtlinien über Notliegeplätze für Schiffe in Seenot“
- „EntschlieÙung A.950 (23) der IMO“ die EntschlieÙung 950 (23) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation „Hilfeleistungen auf See“

b) Die folgenden Buchstaben s, t und u werden angefügt:

- „s) „SafeSeaNet“ das gemeinschaftliche System für den Austausch von Seeverkehrsinformation, das von der Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten zur Gewährleistung der Durchführung der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft entwickelt wurde;
- t) „Linienverkehr“ eine Abfolge von Schifffahrten, durch die dieselben beiden oder mehr Häfen miteinander verbunden werden, und zwar entweder nach einem veröffentlichten Fahrplan oder so regelmäßig oder häufig, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist;
- u) „Fischereifahrzeug“ ein Fahrzeug, das für den Fang von Fischen oder anderen Lebewesen des Meeres ausgerüstet ist oder hierzu gewerblich genutzt wird;“

3. Folgender Artikel 6 a wird eingefügt:

„Artikel 6 a

Verwendung automatischer Identifizierungssysteme (AIS) durch Fischereifahrzeuge

Jedes Fischereifahrzeug mit einer Länge von mehr als 15 Metern, das in den Hoheitsgewässern eines Mitgliedstaates fährt, muss entsprechend dem in Anhang II Teil 1 Nummer 3 aufgeführten Zeitplan mit einem AIS-System ausgerüstet werden, das den Leistungsnormen der IMO entspricht.“

4. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

„Artikel 12

Pflichten des Verladers

Gefährliche oder umweltschädliche Güter können in einem Hafen eines Mitgliedstaats nur dann zur Beförderung angeliefert oder an Bord eines Schiffes - unabhängig von dessen Größe - verladen werden, wenn der Kapitän oder der Betreiber eine Erklärung erhalten hat, in der die folgenden Informationen enthalten sind:

- a) die in Anhang I Nummer 2 genannten Informationen;
- b) für die in Anhang I des MARPOL-Übereinkommens genannten Stoffe das Sicherheitsdatenblatt, in dem die physikalisch-chemischen Merkmale der

Erzeugnisse, einschließlich der Viskosität in cST bei 50°C und der Dichte bei 15°C, aufgeführt sind;

- c) die Notrufdaten des Verladere oder jeder anderen Person oder Einrichtung, die im Besitz von Informationen über die physikalisch-chemischen Merkmale der Erzeugnisse und über die im Notfall zu ergreifenden Maßnahmen ist.

Der Verladere ist verpflichtet, dem Kapitän oder dem Betreiber die genannte Erklärung zu liefern und dafür zu sorgen, dass die zur Beförderung bereitgestellte Ladung tatsächlich derjenigen entspricht, die gemäß Absatz 1 deklariert wurde.“

5. Dem Artikel 16 Absatz 1 werden folgende Buchstaben d und e angefügt:

- “d) Schiffe, die keine Versicherungsbescheinigungen oder Sicherheitsleistungen gemäß der Richtlinie XX/XXXX/EG [über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheitsleistungen von Schiffseignern] gemeldet haben oder keine besitzen;
- e) Schiffe, die von den Lotsen oder den Hafenbehörden wegen Mängel gemeldet wurden, die die Navigationssicherheit oder die Umwelt gefährden können.“

6. Folgender Artikel 18 a wird eingefügt:

*„Artikel 18 a
Maßnahmen im Falle eisgangbedingter Risiken*

- (1) Sind die von den Mitgliedstaaten benannten zuständigen Behörden wegen der Eisverhältnisse der Auffassung, dass eine erhebliche Gefahr für Menschenleben auf See oder für den Schutz ihres See- oder Küstengebietes oder für das See- oder Küstengebiet anderer Staaten besteht,
 - a) übermitteln sie den Kapitänen der Schiffe, die sich in ihrem Revier befinden oder in einen ihrer Häfen einlaufen oder aus ihnen auslaufen wollen, sachdienliche Informationen über die Eisverhältnisse, die empfohlenen Strecken und die Eisbrecherdienste in ihrem Revier;
 - b) können sie verlangen, dass die Schiffe, die sich in den betroffenen Gebieten befinden und in einen Hafen oder Vorhafen einlaufen oder aus ihm auslaufen oder einen Liegeplatz verlassen wollen, die Anforderungen an die Widerstandsfähigkeit und Leistung erfüllen, die dem Eisgang in dem betroffenen Gebiet entsprechen;
- (2) Die gemäß Absatz 1 getroffenen Maßnahmen stützen sich hinsichtlich der den Eisgang betreffenden Daten auf den Eiswetterbericht eines qualifizierten, von dem Mitgliedstaat anerkannten Wetterdienstes.“

7. Dem Artikel 19 Absatz 2 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Zu diesem Zweck übermitteln sie den zuständigen einzelstaatlichen Behörden auf deren Aufforderung die in Artikel 12 genannten Informationen.“

8. Artikel 20 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 20
Aufnahme von Schiffen in Seenot in Notliegeplätzen*

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass vorbehaltlich der Ergebnisse der anhand des in Artikel 20 a genannten Plans durchgeführten Lagebewertung Schiffen in Seenot der Zugang zu einem Notliegeplatz gewährt wird, durch den das durch ihre Situation entstandene Risiko begrenzt werden kann.
- (2) Die Aufnahme eines Schiffes in Seenot ist Gegenstand einer vorherigen Bewertung der Situation und einer Entscheidung einer vom Mitgliedstaat benannten zuständigen unabhängigen Behörde.
- (3) Die in Absatz 2 genannten Behörden treffen sich regelmäßig zum Austausch ihres Fachwissens und zur Verbesserung der nach diesem Artikel getroffenen Maßnahmen. Sie können jederzeit aufgrund besonderer Umstände auf Initiative einer der Behörden oder der Kommission tagen.“

9. Folgender Artikel 20 a wird eingefügt:

*„Artikel 20 a
Pläne für die Aufnahme von Schiffen in Seenot*

- (1) Die Mitgliedstaaten erstellen Pläne, um den Risiken zu begegnen, die durch Schiffe in Seenot entstehen, die sich in Gewässern aufhalten, in denen sie Hoheitsbefugnisse haben.
- (2) Die in Absatz 1 genannten Pläne werden nach Konsultierung der Beteiligten unter Berücksichtigung der in Artikel 3 Buchstabe a genannten einschlägigen Richtlinien der IMO erstellt und enthalten mindestens die folgenden Angaben:
 - a) die Identität der Behörde oder Behörden, die für den Eingang und die Bearbeitung der Warnmeldungen zuständig ist oder sind;
 - b) die Identität der Behörde, die für die Bewertung der Situation, die Bestimmung eines geeigneten Notliegeplatzes und für die Entscheidung über die Aufnahme eines in Seenot befindlichen Schiffes in einem bestimmten Notliegeplatz zuständig ist;
 - c) ein Verzeichnis potenzieller Notliegeplätze mit einer Zusammenfassung der Angaben, die eine schnelle Bewertung und Entscheidungsfindung erleichtern sollen, einschließlich einer Beschreibung der ökologischen und sozialen Faktoren und der natürlichen Gegebenheiten der jeweiligen potenziellen Plätze;
 - d) die Bewertungsverfahren für die Bestimmung des Notliegeplatzes ausgehend von den im Verzeichnis aufgeführten potenziellen Plätzen;

- e) die entsprechenden Mittel und Einrichtungen für Hilfe, Bergung und Eingreifen bei Verschmutzung;
 - f) eventuell geltende internationale Koordinierungs- und Entscheidungsmechanismen;
 - g) die Sicherheitsleistungs- und Haftungsverfahren, die für Schiffe, die in einem Notliegeplatz Aufnahme finden, eingeführt wurden.
- (3) Die Mitgliedstaaten veröffentlichen den Namen der in Artikel 20 Absatz 2 genannten zuständigen Behörde und die Liste der für den Eingang und die Bearbeitung der Warnmeldungen geeigneten Kontaktstellen. Sie übermitteln der Kommission das Verzeichnis der potenziellen Notliegeplätze. Ferner übermitteln sie den benachbarten Mitgliedstaaten sachdienliche Informationen über die Pläne und die Notliegeplätze.

Bei der Durchführung der in den Plänen für die Aufnahme von Schiffen in Seenot vorgesehenen Verfahren stellen sie sicher, dass den an den Einsätzen Beteiligten, auch den Versicherungs- und Abschleppgesellschaften, alle sachdienlichen Informationen über die Pläne und Notliegeplätze zur Verfügung gestellt werden.“

10. Folgender Artikel 20 b wird eingefügt:

*„Artikel 20 b
Sicherheitsleistungen*

- (1) Vor der Aufnahme eines Schiffes in Seenot in einem Notliegeplatz kann der Mitgliedstaat von dem Betreiber, Agenten oder Kapitän eines Schiffes die Vorlage einer Versicherungsbescheinigung oder des Nachweises einer Sicherheitsleistung gemäß der Richtlinie XX/XXXX/EG [über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheitsleistungen von Schiffseignern] verlangen.
- (2) Das Fehlen einer Versicherungsbescheinigung oder einer Sicherheitsleistung entbindet die Mitgliedstaaten nicht von der in Artikel 20 genannten Vorabbewertung und Entscheidung.“

11. Folgender Artikel 22 a wird eingefügt:

*„Artikel 22 a
Europäisches System für den Austausch von Seeverkehrsinformationen SafeSeaNet*

- (1) Die Mitgliedstaaten führen nationale oder lokale Seeverkehrsinformationsmanagementsysteme ein, um die Verarbeitung der in dieser Richtlinie genannten Informationen sicherzustellen.
- (2) Die gemäß Absatz 1 eingeführten Kommunikationssysteme müssen eine operative Nutzung der erfassten Informationen ermöglichen und vor allem die in Artikel 14 dieser Richtlinie dargelegten Bedingungen erfüllen.

- (3) Um einen ordnungsgemäßen Austausch der in dieser Richtlinie genannten Informationen zu gewährleisten, vergewissern sich die Mitgliedstaaten, dass die nationalen oder lokalen Systeme, die zur Erfassung, Verarbeitung und Speicherung der in dieser Richtlinie aufgeführten Informationen eingeführt werden, an das gemeinschaftliche System für den Austausch von Seeverkehrsinformationen SafeSeaNet angebunden werden können.“

12. Artikel 23 wird wie folgt geändert:

- a) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Erweiterung des Einzugsbereichs und/oder Aktualisierung des gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr im Hinblick auf eine verbesserte Identifizierung und Überwachung von Schiffen, unter Berücksichtigung der Entwicklungen in den Informations- und Kommunikationstechnologien. Zu diesem Zweck arbeiten die Mitgliedstaaten und die Kommission zusammen, um bei Bedarf verbindliche Schiffsmeldesysteme, obligatorische Schiffsverkehrsdienste und geeignete Systeme der Schiffswegeföhrung einzuföhren, die der IMO zur Genehmigung unterbreitet werden sollen. Ferner arbeiten sie innerhalb der betreffenden regionalen oder internationalen Gremien an der Entwicklung von Systemen zur Fernüberwachung des Schiffsverkehrs und der See zusammen.“

- b) Die folgenden Buchstaben e und f werden angefügt:

„e) Sicherstellung der Anbindung und der Interoperabilität der nationalen Systeme, die zur Verwaltung der im Anhang aufgeführten Informationen genutzt werden, Ausbau und Aktualisierung des Systems SafeSeaNet;

f) Prüfung der Durchführbarkeit und Festlegung der Modalitäten einer Zusammenführung der automatischen Identifizierungssysteme (AIS) mit den im Rahmen der gemeinsamen Fischereipolitik verwendeten Positionsbestimmungs- und Kommunikationssystemen.“

13. Folgender Artikel 23 a wird eingefügt:

„Artikel 23 a

Verarbeitung und Verwaltung der Informationen über die Sicherheit im Seeverkehr

- (1) Die Kommission stellt im Bedarfsfall die Verarbeitung und die Nutzung der gemäß dieser Richtlinie oder von öffentlichen oder privaten Einrichtungen im Rahmen ihres jeweiligen Auftrags erfassten Informationen sowie ihre Weiterleitung an die von den Mitgliedstaaten benannten Behörden sicher.
- (2) Die Kommission trägt gegebenenfalls zur Entwicklung und zum Funktionieren der Systeme für die Erfassung und Verbreitung von Daten, die die Sicherheit im Seeverkehr betreffen, bei, vor allem durch das System „Equasis“ oder durch jedes andere, gleichwertige öffentliche System.“

14. Artikel 28 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 28
Ausschuss*

- (1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates* eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt.
- (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 drei Monate festgesetzt.

- (3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

* ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.“

15. In Teil I des Anhangs II wird folgende Nummer 3 angefügt:

„3. Fischereifahrzeuge

Alle Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 15 Metern unterliegen der Mitführungspflicht gemäß Artikel 6 a nach folgendem Zeitplan:

- Fischereifahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern oder mehr, aber weniger als 45 Metern, spätestens bis zum 1. Januar 2008;
- Fischereifahrzeuge mit einer Länge von 18 Metern oder mehr, aber weniger als 24 Metern, spätestens bis zum 1. Januar 2009;
- Fischereifahrzeuge mit einer Länge von 15 Metern oder mehr, aber weniger als 18 Metern, spätestens bis zum 1. Januar 2010.“

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens ab dem [...] [*12 Monate nach ihrem Inkrafttreten*] nachzukommen. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften und eine Tabelle der Entsprechungen zwischen diesen Vorschriften und den Bestimmungen dieser Richtlinie.

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 3

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

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident
[...]

Im Namen des Rates
Der Präsident
[...]

FINANZBOGEN

1. BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung 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 Schiffsverkehr

2. ABM/ABB-RAHMEN

Politikbereich: Energie und Verkehr

Tätigkeiten: See- und Binnenschifffahrt, Intermodalität.

3. HAUSHALTSLINIEN

3.1. **Haushaltslinien (operative Linien sowie Linien für entsprechende technische und administrative Unterstützung (vormalige BA-Linien)), mit Bezeichnung: Entfällt**

3.2. **Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen: Entfällt**

3.3. **Haushaltstechnische Merkmale (erforderlichenfalls sind weitere Zeilen anzufügen): Entfällt**

Haushaltslinie	Art der Ausgaben		Neu	EFTA-Beitrag	Beiträge von Bewerberländern	Rubrik der finanziellen Vorausschau
	OA/NOA	GM ¹ /N GM ²	Ja/Nein	Ja/Nein	Ja/Nein	Nr.
	OA/NOA	GM/NG M	Ja/Nein	Ja/Nein	Ja/Nein	Nr.

4. RESSOURCEN IM ÜBERBLICK

4.1. Mittelbedarf

4.1.1. *Überblick über die erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen (VE) und Zahlungsermächtigungen (ZE)*

¹ Getrennte Mittel
² Nichtgetrennte Mittel

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art der Ausgaben	Abschnitt		Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folgejahre	Insgesamt
------------------	-----------	--	--------	-----	-----	-----	-----	--------------------	-----------

Operative Ausgaben³

Verpflichtungsermächtigungen (VE)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Zahlungsermächtigungen (ZE)		b	0	0	0	0	0	0	0

Im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben⁴

Technische und administrative Unterstützung (NGM)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
---------------------------------------------------	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

HÖCHSTBETRAG

Verpflichtungsermächtigungen		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Zahlungsermächtigungen		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungsausgaben⁵

Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Sonstige im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungskosten, außer Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Geschätzte Gesamtkosten für die Finanzierung der Maßnahme

VE insgesamt, einschließlich Personalkosten		a+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
ZE insgesamt, einschließlich Personalkosten		b+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

Angaben zur Kofinanzierung

Der vorgeschlagene Rechtsakt sieht keine Kofinanzierung durch die Mitgliedstaaten vor.

³ Ausgaben, die nicht unter Kapitel xx 01 des betreffenden Titels xx fallen.

⁴ Ausgaben, die unter Artikel xx 01 04 des Titels xx fallen.

⁵ Ausgaben, die unter Kapitel xx 01 fallen, außer solche bei Artikel xx 01 04 oder xx 01 05.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Kofinanzierung durch		Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folgejahre	Insgesamt
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
ZE insgesamt, einschließlich Kofinanzierung	a+c+d+e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. *Vereinbarkeit mit der Finanzplanung*

- Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.
- Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik der Finanziellen Vorausschau erforderlich.
- Der Vorschlag erfordert möglicherweise eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung⁶ (z. B. Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder Änderung der Finanziellen Vorausschau).

4.1.3. *Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen*

- Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Einnahmen.
- Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

NB: Einzelheiten und Anmerkungen zur Berechnungsmethode sind diesem Finanzbogen als Anhang beizufügen.

in Mio. EUR (1 Dezimalstelle)

Haushaltslinie	Einnahmen	Stand vor der Maßnahme [Jahr n-1]	Stand nach der Maßnahme					
			[Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
	a) Einnahmen nominal		0	0	0	0	0	0
	b) Veränderung	Δ	0	0	0	0	0	0

⁶ Siehe Nummer 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

⁷ Wenn die Dauer der Maßnahme mehr als 6 Jahre beträgt, sind weitere Spalten anzufügen.

4.2. Personalbedarf (Vollzeitäquivalent - Beamte, Zeitbedienstete und externes Personal) - Einzelheiten hierzu siehe Abschnitt 8.2.1

Keine Auswirkungen auf die Personalkosten. Verwaltung durch vorhandenes Personal.

Jährlicher Bedarf	Jahr n (2007*)	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folgejahre
Personalbedarf insgesamt	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. MERKMALE UND ZIELE

5.1. Kurz- oder längerfristig zu deckender Bedarf:

In der Richtlinie 2002/59/EG vom 27. Juni 2002 wird der Grundsatz der Bündelung und der Organisation aller für das Seeverkehrsmanagement und für die Schiffsüberwachung heute zur Verfügung stehender Instrumente verankert.

In ihr werden Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffssicherheit, der Rettung von Menschenleben auf See und des Schutzes der Meeresumwelt, etwa die Einführung von Transpondern (AIS) und die Schaffung von Notliegeplätzen, zusammengeführt.

Um den operativen, rechtlichen und technischen Erfordernissen besser Rechnung zu tragen, sollten auf der Grundlage der Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten einige Änderungen an den durch die Richtlinie 2002/59/EG eingeführten Maßnahmen vorgenommen werden.

5.2. Durch die Gemeinschaftsintervention bedingter Mehrwert, Kohärenz des Vorschlags mit anderen Finanzinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte:

Das Ziel der Änderung der Richtlinie ist im wesentlichen technischer Art. Der Vorschlag enthält sehr präzise Maßnahmen, durch die der Gesamtduktus der Richtlinie 2002/59/EG nicht geändert wird, die sie jedoch ergänzen und ihre volle Wirksamkeit entfalten lassen.

5.3. Ziele, erwartete Ergebnisse und entsprechende Indikatoren im Rahmen der ABM-Methodik:

Der Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG über das gemeinschaftliche Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr umfasst die folgenden Maßnahmen (erwartete Ergebnisse):

- Durch die Einführung eines klaren und genauen Rechtsrahmens für Notliegeplätze wird gewährleistet werden können, dass die für die Bestimmung eines Notliegeplatzes zuständigen Behörden eindeutig feststehen und über die für eine Entscheidungsfindung notwendigen Informationen verfügen, u. a. über ein genaues Verzeichnis der potenziellen Notliegeplätze an der Küste.

- Die Einbeziehung der Errungenschaften des Projekts SafeSeaNet, eines elektronischen Netzes für den Austausch von Daten über die Schiffsbewegungen und die gefährlichen Ladungen in den Gemeinschaftsgewässern, in die Richtlinie 2002/59/EG.
- Die Installation automatischer Identifizierungssysteme (AIS) an Bord von Fischereifahrzeugen mit einer Länge von mehr als 15 Metern.
- Spezielle Bestimmungen, aufgrund deren die Küstenstaaten geeignete Maßnahmen ergreifen können, um die von der Eisbildung in bestimmten Küstengebieten im Norden der Europäischen Union ausgehenden Gefahren zu begrenzen.

5.4. Durchführungsmodalitäten (indikative Angaben):

Nachstehend ist darzulegen, welche Methode(n)⁸ für die praktische Durchführung der Maßnahme gewählt wurde(n):

Zentrale Verwaltung

Direkt durch die Kommission

Indirekt im Wege der Befugnisübertragung an:

Exekutivagenturen

von den Gemeinschaften geschaffene Einrichtungen im Sinne von Artikel 185 der Haushaltsordnung

einzelstaatliche öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden

Geteilte oder dezentrale Verwaltung

mit Mitgliedstaaten

mit Drittländern

Gemeinsame Verwaltung mit internationalen Organisationen (bitte auflisten)

Bemerkungen:

6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

Das Richtlinienvorhaben enthält eine Bestimmung, nach der die Mitgliedstaaten einzelstaatliche Durchführungsmaßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht erlassen müssen.

Die Nichtübermittlung dieser einzelstaatlichen Durchführungsmaßnahmen (ebenso wie eine teilweise Übermittlung) löst automatisch die Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens gemäß Artikel 226 des Vertrags aus.

Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs wird zu den Folgemaßnahmen zur Durchführung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten beitragen.

⁸ Bei Angabe mehrerer Methoden ist dies in diesem Abschnitt unter „Bemerkungen“ zu erläutern.

6.1. Bewertung

6.1.1. *Ex-ante-Bewertung:*

Die potenziellen Auswirkungen der Maßnahme sind:

Notliegeplätze

Die Maßnahme dürfte eher qualitative als quantitative Auswirkungen haben. Durch sie erfolgt eine Klarstellung der bestehenden Verfahren und Verpflichtungen; sie bietet einen vollständigeren und sichereren Rechtsrahmen für die Entscheidungsfindung und für die jeweilige Situation der von einer operativen Notlage Betroffenen. Die Auswirkungen werden daher für alle Beteiligten - Küstenstaaten, Betreiber und Kapitäne von Schiffen in Seenot und Hafenbehörden - positiv sein.

Einbeziehung des Systems SafeSeaNet

Der Vorschlag geht von einer Tatsache aus, nämlich vom Erfolg des im Artikel 23 der Richtlinie 2002/59/EG verankerten Grundsatzes der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission. Dieser beruht auf der massiven Beteiligung der Mitgliedstaaten am Projekt, die über die Anforderungen der Richtlinie hinausgeht und eine größtmögliche Nutzung des SafeSeaNet sicherstellt.

Ausrüstung der Fischereifahrzeuge mit AIS

Durch die Maßnahme wird sich die Zahl der Kollisionen, an denen Fischereifahrzeuge beteiligt sind, verringern lassen. Wie bei jedem anderen Gerät auch werden den Beteiligten durch den Einbau von AIS-Transpondern in die Fischereifahrzeuge Kosten entstehen. Die Gesamtkosten für die betroffene Fischereiflotte (Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 15 Metern) wird auf etwa 23 Mio. Euro geschätzt.

Schifffahrt in Wintereisgebieten

Die Maßnahme dürfte zu einer Verringerung der Unfälle in den jeweiligen Gebieten führen (von Hundert Vorfällen, die von einem finnischen Forschungsinstitut untersucht wurden, betrafen 30 % eisbedingte Mängel an der Schiffsstruktur). Durch diese Maßnahme dürften den betroffenen Verwaltungen keine neuen Kosten entstehen. Alle Staaten, die die Wintereisproblematik kennen, verfügen bereits über spezialisierte, auf die jeweiligen Umweltbedingungen abgestimmte Informations- und Eingreiffdienste.

6.1.2. *Maßnahmen im Anschluss an Zwischen-/Ex-post-Bewertungen (unter Zugrundelegung früherer Erfahrungen):*

Entfällt

6.1.3. *Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen:*

Die Kommission wird ausgehend von den monatlichen Berichten der Mitgliedstaaten einen Bericht erstellen.

7. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMAßNAHMEN

Entfällt

8. RESSOURCEN IM EINZELNEN

8.1 Ziele des Vorschlags und Finanzbedarf: **Entfällt**

Verpflichtungsermächtigungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele, Maßnahmen und Outputs (bitte angeben)	Art der Out- puts	Durch- schnitts- kosten	Jahr n		Jahr n+1		Jahr n+2		Jahr n+3		Jahr n+4		Jahr n+5 und Folgejahre		INSGESAMT	
			Zahl der Outputs	Ge- samt- kosten	Zahl der Outputs	Ge- samt- kosten	Zahl der Outputs	Ge- samt- kosten	Zahl der Outputs	Ge- samt- kosten	Zahl der Outputs	Ge- samt- kosten	Zahl der Outputs	Ge- samt- kosten	Zahl der Outputs	Ge- samt- kosten
OPERATIVES ZIEL Nr. 1 ⁹ ...																
Maßnahme 1 ...																
- Output 1																
- Output 2																
Maßnahme 2 ...																
- Output 1																
Ziel 1 insgesamt																
OPERATIVES ZIEL Nr. 2 ...																
Maßnahme 1 ...																
- Output 1																
Ziel 2 insgesamt																
OPERATIVES ZIEL Nr. n																
Ziel n insgesamt																
GESAMT- KOSTEN																

⁹ Wie in Abschnitt 5.3 beschrieben.

8.2 Verwaltungskosten

8.2.1 Art und Anzahl des erforderlichen Personals

Art der Stellen		Zur Verwaltung der Maßnahme einzusetzendes, vorhandenes und/oder zusätzliches Personal (Stellenzahl/Vollzeitäquivalent)					
		Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5
Beamte oder Bedienstete auf Zeit ¹⁰ (06 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal ¹¹		0	0	0	0	0	0
Sonstiges, aus Artikel XX 01 04/05 finanziertes Personal ¹²		0	0	0	0	0	0
INSGESAMT		0,50	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2 Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahme auszuführen sind

Durch die Änderung des Gemeinschaftssystems für die Überwachung des Schiffsverkehrs wird die Zuständigkeit der Gemeinschaft im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr ausgebaut. Für eine ordnungsgemäße Begleitung der Durchführung der Richtlinie müssen die Humanressourcen – schätzungsweise um eine halbe A-Beamtenstelle – aufgestockt werden.

8.2.3 Zuordnung der Stellen des damit betrauten Statutspersonals

- derzeit für die Verwaltung des Programms, das ersetzt oder verlängert werden soll, zugewiesene Stellen
- im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für das Jahr n vorab zugewiesene Stellen
- im Rahmen des anstehenden neuen JSP/HVE-Verfahrens anzufordernde Stellen
- innerhalb des für die Verwaltung zuständigen Dienstes neu zu verteilende vorhandene Stellen (interne Personalumsetzung)
- für das Jahr n erforderliche, jedoch im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für dieses Jahr nicht vorgesehene neue Stellen.

¹⁰ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

¹¹ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

¹² Die Kosten hierfür sind im Höchstbetrag enthalten.

8.2.4 Sonstige im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben (XX 01 04/05 - Verwaltungsausgaben)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre	INSGE- SAMT
1. Technische und administrative Unterstützung (einschließlich Personalkosten)							0
Exekutivagenturen ¹³							0
Sonstige technische und administrative Unterstützung							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
Technische und administrative Unterstützung insgesamt							0

8.2.5 Im Höchstbetrag nicht enthaltene Personal- und Nebenkosten

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art des Personals	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre
Beamte und Bedienstete auf Zeit (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal (Hilfskräfte, ANS, Vertragspersonal usw.) (Angabe der Haushaltslinie)	0	0	0	0	0	0
Personal- und Nebenkosten insgesamt (NICHT im Höchstbetrag enthalten)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

Berechnung - *Beamte und Bedienstete auf Zeit*

$$(108\ 000\ \text{€} * 0,5 = 54\ 000\ \text{€})$$

Berechnung - *Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal*

Entfällt

¹³ Hier ist auf den Finanzbogen zum Gründungsrechtsakt der Agentur zu verweisen.

8.2.6 Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre	INSGESAMT
XX 01 02 11 01 - Dienstreisen	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 - Sitzungen & Konferenzen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 - Ausschüsse ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 - Studien & Konsultationen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Informationssysteme	0	0	0	0	0	0	0
2. Gesamtbetrag der sonstigen Ausgaben für den Dienstbetrieb (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Sonstige Ausgaben administrativer Art (Angabe mit Hinweis auf die betreffende Haushaltlinie)	0	0	0	0	0	0	0
Gesamtbetrag der Verwaltungsausgaben ausgenommen Personal- und Nebenkosten (NICHT im Höchstbetrag enthalten)	0	0	0	0	0	0	0

*ohne Auswirkung auf den aktuellen Haushalt für Dienstreisen

Berechnung - *Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben*

Entfällt

¹⁴ Angabe des jeweiligen Ausschusses sowie der Gruppe, der dieser angehört.