

COM-3/044

Brüssel, den 27. Juni 2001

STELLUNGNAHME

des Ausschusses der Regionen

vom 13. Juni 2001

zu folgender Kommissionsvorlage

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über ein zweites Paket von Maßnahmen der Gemeinschaft für die Sicherheit der Seeschifffahrt im Anschluss

an den Untergang des Öltankschiffs Erika

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystems für den Seeverkehr

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Errichtung eines Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung in europäischen Gewässern und damit in Verbindung stehende Maßnahmen

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs

(KOM (2000) 802 endg. - 2000/0325-0326-0327 (COD))

Der Ausschuss der Regionen

GESTÜTZT AUF – die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über ein zweites Paket von Maßnahmen der Gemeinschaft für die Sicherheit der Seeschifffahrt im Anschluss an den Untergang des Öltankschiffs Erika

- den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystems für den Seeverkehr

- den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Errichtung eines Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung in europäischen Gewässern und damit in Verbindung stehende Maßnahmen
- den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs

(KOM (2000) 802 endg. - 2000/0325-0326-0327 (COD));¹

AUFGRUND des Beschlusses des Rates vom 25. Januar 2001, den Ausschuss gemäß Artikel 265 Absatz 1 und Artikel 80 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu ersuchen;

AUFGRUND des Beschlusses des Präsidenten des Ausschusses der Regionen vom 6. Februar 2001, die Fachkommission 3 "Transeuropäische Netze, Verkehr, Informationsgesellschaft" mit der Erarbeitung der diesbezüglichen Stellungnahme zu befassen;

GESTÜTZT AUF seine Stellungnahme vom 4. April 2001 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und zur Änderung der Verordnungen über die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Umweltverschmutzung durch Schiffe und

den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinien über die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Umweltverschmutzung durch Schiffe

(KOM (2000) 489 endg. - 2000/0236 und 2000/0237 (COD) - CdR 405/2000 rev. 1);²

GESTÜTZT AUF seine Stellungnahme vom 21. September 2000 zu der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Sicherheit des Erdöltransports zur See,

den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffsicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle),

den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 94/57/EG des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und Besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden

und den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe

(KOM (2000) 142 endg. - 2000/0065 (COD) - 2000/0066 (COD) - 2000/0067 (COD) - CdR 165/2000 fin);³

GESTÜTZT AUF seine Stellungnahme vom Februar 2001 zu der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über eine europäische Strategie für das integrierte Küstenzonenmanagement (KOM (2000) 547 endg.) und dem Vorschlag für eine Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Umsetzung des integrierten Küstenzonenmanagements in Europa

(KOM (2000) 545 endg. - CdR 372/2000 fin);

GESTÜTZT AUF die von der Internationalen Seeverkehrsorganisation und der Internationalen Arbeitsorganisation erstellten Übereinkommen und Kodizes wie zum Beispiel:

das internationale Übereinkommen von 1960 bzw. 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), das Übereinkommen von 1972 über die internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (COLREG 72), das internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW 78), das internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL 73/78) sowie den internationalen Kode für Maßnahmen eines sicheren Schiffbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Kode) von 1993;

GESTÜTZT AUF den Beschluss des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse (1999/468/EG)⁴;

GESTÜTZT AUF die folgenden internationalen Verträge und Übereinkommen:

Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS III) von 1982, den UN-Umweltgipfel 1992 in Rio (UNCED), Kapitel 17 "Schutz der Ozeane" der Agenda 21, die Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle, die laufenden Arbeiten der Internationalen Seeschiffahrtskommission (ICONS) (die im März 2001 in Sydney Bericht erstatten soll) über Küsten- und Hafenstaatkontrollverfahren sowie die im Rahmen von IMO- und IAO-Übereinkommen festgelegten Konventionen und Kodizes;

GESTÜTZT AUF den von der Fachkommission 3 am 18. April 2001 angenommenen Stellungnahmeentwurf (CdR 50/2001) (Berichterstatter: Herr Dr. WALSH, UK/ELDR und Herr Nikos TABAKIDIS, GR/PSE);

verabschiedete auf seiner 39. Plenartagung am 13./14. Juni 2001 (Sitzung vom 13. Juni) folgende Stellungnahme:

Sichtweisen und Empfehlungen des Ausschusses der Regionen

1. Einleitung

1. Die Kommissionsvorlage umfasst drei Vorschläge und zwar:

- einen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystems für den Seeverkehr;
- einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Errichtung eines Fonds zur Entschädigung von Ölverschmutzung in europäischen Gewässern und damit in Verbindung stehende Maßnahmen;
- einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs.

2. Allgemeine Bemerkungen des Ausschusses der Regionen zu dem vorgeschlagenen zweiten Maßnahmenpaket nach dem Tankerunglück der "Erika"

1. Es ist zu begrüßen, dass die Kommission so rasch Anschlussmaßnahmen zu ihrem ersten ERIKA-Maßnahmenpaket vorlegt und einen durchweg konstruktiven Katalog an Vorschlägen unterbreitet, die auf eine langfristige Konsolidierung der eher auf Sofortwirkung angelegten Vorschläge des ersten Erika-Maßnahmenpakets zur Herbeiführung einer sichereren Meeresumwelt abzielen. Insbesondere ist zu befürworten, dass der Schwerpunkt neben den Regulierungsmaßnahmen auf die Haftbarkeit und das kommerzielle Konzept zur Verbesserung der Sicherheit in diesem Zusammenhang gelegt wird.
2. Der Ausschuss der Regionen unterstützt die Zielsetzung der Kommission, die Sicherheit von Öltankschiffen zu verbessern, legt indes Wert auf die Feststellung, dass diese verständliche Schwerpunktsetzung nicht dazu herhalten darf, eine schlechtere Bilanz der Unfälle und Menschenopfer in anderen Schifffahrtsbereichen zu verschleiern. Der Ausschuss der Regionen fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten dringlichst auf, ihr diesbezügliches Konzept auf andere Schiffstypen auszudehnen und mit dem internationalen Seeverkehrswesen zusammenzuarbeiten, um eine Sicherheitskultur in allen Sektoren zu fördern.
3. Die Fragenkomplexe Seeverkehrssicherheit, Meeresverschmutzung und Küstenmanagement sind sehr eng miteinander verwoben. Wenn eine Prioritätenliste für Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, Senkung der Meeresverschmutzung und Schutz der Küstenregionen aufzustellen wäre, so sollte die Rangfolge folgendermaßen aussehen:
 - Schutz menschlichen Lebens
 - Erhaltung der Umwelt und
 - Eigentumsschutz.
4. Die Hauptkritik an den Vorschlägen der Europäischen Kommission geht dahin, dass sie von der Annahme ausgehen, dass immer bessere technische Maßnahmen und Technologieanwendung seefahrerisches Können oder gutes langzeitiges Management ersetzen können. Das menschliche Element bleibt in der Kommissionsvorlage völlig außen vor, und es wird auch nicht darauf hingewiesen, dass, wenn die Schiffe durchweg mit einer ausreichend großen und gut ausgebildeten Besatzung ausgestattet wären, die keine Ermüdungserscheinungen aufweist, bei einem angemessenen Schutz gegen den starken Wettbewerbsdruck im Seetransportgeschäft die Sicherheitsbilanz zweifelsohne besser wäre.
5. Bei der heutigen so niedrigen Schiffsbesatzungsstärke sind die zeitlichen Zwänge und der Zeitdruck für die Schiffsbesatzungen so stark wie nie zuvor. Die Kommission sollte unbedingt eine neue Regelung konzipieren, bei der durch die Verwendung erprobter Technologien und bewährter Managementpraktiken der regelungsbedingte Druck auf die Besatzung selbst verringert wird. Aber ganz gleich, wie das betreffende System angelegt ist, die menschlichen Faktoren werden bei der Sicherheitsgleichung immer eine Rolle spielen.
6. Der Ausschuss der Regionen möchte der Kommission nahe legen, vorausschauend mit den Mitgliedstaaten und der Internationalen Seeschifffahrtorganisation (IMO) im Konsenswege internationale Vereinbarungen aufzustellen, bevor zusätzliche Maßnahmen auf europäischer Ebene angestrebt werden. Denn anderenfalls könnte ein komplexeres rechtliches Umfeld entstehen, bezüglich der Behandlung von Drittlandsschiffen Schwierigkeiten auftauchen, ohne dass eine echte Senkung der Fälle

von Verunreinigung europäischer Gewässer eines aus der Sicht der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in Küstengebieten bedenklichem Ausmaßes erreicht wird.

3. **Navigationstechnische Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Seeschifffahrt und Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe**

1. Was die Auflage angeht, dass Schiffe, die in Gemeinschaftsgewässern verkehren, mit einem Transpondersystem ausgestattet sein müssen, sodass sie von den Küstenbehörden automatisch identifiziert und ständig überwacht werden können, gibt der Ausschuss der Regionen zu bedenken, dass die Transponder eine im Seebereich weitgehend unerprobte Technik sind und außerdem die Regelung nicht für alle Schiffe gelten wird. Der Ausschuss der Regionen räumt indes ein, dass Transpondern enorme Möglichkeiten innewohnen, insbesondere hinsichtlich der Erleichterung der Meldungsanforderungen für die Schiffsbesatzungen. Deswegen sollten die Kommission und die Mitgliedstaaten in koordinierter Weise über die IMO auf eine Verbesserung der technischen Spezifizierungen und Funktionsweise (wie etwa automatische Datenübertragung) der Transponder hinarbeiten.
2. Der Ausschuss der Regionen erinnert an den Fall der ROSE BAY (Devon, Vereinigtes Königreich), bei dem nach einer Kollision zwischen einem kleinen Fischkutter und einem vor Anker liegenden Öltankschiff Öl ins Meer gelangte. In diesem Falle kam es zu einer beträchtlichen Meeresverschmutzung mit hohen Sanierungskosten für die betreffenden kommunalen Gebietskörperschaften. Die jetzigen Vorschläge der Kommission würden Unfällen dieser Art nicht entgegenwirken (denn sie erfassen nicht Fischereifahrzeuge unter 45 Metern Länge).
3. Der Ausschuss der Regionen gibt zu bedenken, dass an sich nützliche technologische Entwicklungen nicht einfach als Patentlösungen betrachtet werden dürfen. Schiffsdatenschreiber ("Black Boxes") und informatisierter Datenaustausch vermögen nicht alles, denn der menschliche Faktor, sprich Ausbildung, Ermüdung und Sachkompetenz, spielen für die Verhütung von Unfällen ein ebenso wichtige Rolle. Die Anwendung dieser Technologien in der Seeschifffahrt ist noch sehr jung und muss in Zusammenarbeit mit der vorgeschlagenen Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs noch weiterentwickelt werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen verpflichten die Mitgliedstaaten in keiner Weise zur Verwendung solcher Daten.
4. Der Ausschuss der Regionen begrüßt die Anstrengungen der Europäischen Kommission und der Mitgliedstaaten zu einer regelmäßigen Überarbeitung und Verbesserung der Hafenstaatkontrollsysteme. Diese Bemühungen sollten gefördert werden.
5. Die Europäische Kommission sollte mit den Mitgliedstaaten und der IMO aktiv darauf hinarbeiten, dass in europäischen Gewässern eine einfache, allgemein bekannte und transparente Politik der Schutzhäfen praktiziert wird. Es ist wiederholt vorgekommen, wie etwa im Falle der CASTOR (Spanien), dass der Zugang zu einem Schutzhafen verweigert wurde, weil die NIMBY-Mentalität ("Not In My Back Yard" ≈ "Damit will ich nichts zu tun haben") gegenüber dem gesunden Menschenverstand überwog und so in Kauf genommen wurde, dass die Schäden an dem betreffenden Schiff sich noch verschlimmern und es möglicherweise zu einer schweren Umweltkatastrophe kommt.
6. Der Ausschuss der Regionen ist der Auffassung, dass die Entscheidung über das Auslaufen aus einem Hafen dem Kapitän und den Hafenbehörden des betreffenden

Hafenstaat überlassen bleiben sollte, denn die Witterungsverhältnisse können sich schnell ändern.

7. Was die Schwarzen Listen angeht, hegt der Ausschuss der Regionen Bedenken gegen deren proaktive Verwendung, "um Gefahrensituationen schneller zu erkennen". Aufgrund der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle werden bereits auf der Basis der festgehaltenen Schiffe Schwarze Flaggen-Listen zusammengestellt.
 8. Bezüglich der Interventionen stellt der Ausschuss der Regionen fest, dass in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedliche Regelungen bestehen. Einige Mitgliedstaaten haben bereits eine nationale Anlaufstelle benannt, die sich im Katastrophenfall um die technische Abwicklung kümmert. Angesichts der EU-weit unterschiedlichen Interventionsregelungen sollten die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten die Koordinierungsverfahren zwischen den betreffenden Stellen verbessern. Die Nagelprobe für das Gelingen dieses Unterfangens wird darin bestehen, zu gewährleisten, dass alle EU-Küstenstaaten den Mut haben, technische Sachverständige ihr Bestes tun zu lassen, um Katastrophen ohne politische Einmischung zu bewältigen. Die Erfahrungen im Falle der SEA EMPRESS (Wales, Vereinigtes Königreich) dokumentieren sehr beispielhaft diese Herausforderung. Die Kommission sollte in der Frage der Intervention eng mit der IMO zusammenarbeiten. Die Mitgliedstaaten sind an die internationale Seerechtsbestimmung über das Recht auf friedliche Durchfahrt gebunden. Der Ausschuss befürchtet, dass zusätzliche meldepflichtmäßige Auflagen möglicherweise bei Drittlandsschiffen schwierig durchsetzbar und für die Schiffsbesatzungen beschwerlich sein werden.
 9. Die Europäische Kommission sollte unbedingt dafür Sorge tragen, dass in sämtlichen EU-Gewässern gleichermaßen effiziente Meldesysteme entsprechend den diesbezüglichen IMO-Bestimmungen gelten. Trotz der gesetzlichen und verwaltungsmäßigen Hürden, die für die Einführung eines einheitlichen Meldesystems überwunden werden müssen, wäre es sehr wichtig, dass sowohl die Kommission als auch die Mitgliedstaaten umgehend zur Vorlage bei der IMO Maßnahmen für ein gemeinsames Konzept für Meldesysteme in der EU erarbeiten.
4. **Verbesserung der bestehenden Regelungen für die Haftung und Entschädigung bei verschmutzungsbedingten Schäden**
1. Der Ausschuss der Regionen befürwortet die Anwendung des Verursacherprinzips, dergestalt dass die durch die nicht mit einem Zwischenfall zusammenhängenden Verschmutzungsquellen entstehenden Kosten von den Eigentümern des betreffenden Schiffes zurückgefordert werden.
 2. Nach Meinung des Ausschusses der Regionen sollten Bestimmungen auch für andere Verschmutzungsursachen als Öl vorgesehen werden. Der Fall der IEVOLI SUN (Ärmelkanalküste, Frankreich) illustriert diesen Aspekt.
 3. Der Ausschuss der Regionen begrüßt die Einrichtung eines zusätzlichen Fonds und den Vorschlag einer effektiven Entschädigung der Anspruchsberechtigten über die 50% ige Entschädigung aus dem IOPC-Fonds hinaus, allerdings sollte die Europäische Kommission diese Vorschläge im entsprechenden Einvernehmen mit der IMO ausgestalten. Die Entschädigung aus dem vorgeschlagenen zusätzlichen Fonds (dem COPE-Fonds) würde somit nach den gleichen Grundsätzen und Regeln erfolgen wie beim derzeitigen internationalen Fondssystem, wobei allerdings eine Obergrenze gilt, die für eine vorhersehbare Katastrophe als ausreichend angesehen wird, d.h. 1 Mrd. EURO. Der Ausschuss der Regionen befürwortet den Vorschlag, den COPE-

Fonds auch zu einer schnelleren vollständigen Entschädigungsleistung an die Geschädigten in der EU in Anspruch zu nehmen.

4. Der Ausschuss der Regionen macht die Kommission auf die Größenordnung und Vielfalt der Ansprüche nach dem Tankerunglück der ERIKA aufmerksam. Einige Fälle erforderten umfangreiche Bewertungsmaßnahmen, um eine umsichtige und effektive Lösung zu finden. Allerdings hegt der Ausschuss der Regionen Bedenken hinsichtlich der Ressourcen, die die Europäische Kommission benötigen würde, um diesen Nachgang effizient, sprich ohne Verzögerung abwickeln zu können.
 5. Der Ausschuss der Regionen weist die Europäische Kommission darauf hin, dass wenn der COPE-Fonds ein erfolgreiches Instrument werden soll, die Mitgliedstaaten sorgfältig alle Ölempfänger erfassen müssen, die jährlich mehr als 150.000 Tonnen Öl erhalten und somit in diesen Fonds einzahlen.
 6. Der Ausschuss ist mit der Konzeption der Vorschläge einverstanden, die jedoch nicht den eigentlichen Kern des Problems treffen, indem sie darauf abheben, verantwortungslose Reeder zu belangen, die, wenn ihre Schiffe ihnen Schwierigkeiten bereiten, sich hinter Einzelschiffunternehmen verstecken, offensichtlich straflos die Flagge wechseln und Schiffe und deren Besatzung einfach aufgeben, anstatt ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen. Ein diesbezügliches Beispiel aus jüngster Zeit war das Stranden des Küstenschiffs LAGIK im Fluss Nean bei Boston (Lincolnshire, Vereinigtes Königreich) im Dezember vergangenen Jahres. Das Schiff trieb nicht mehr manövrierbar quer im Flussbett und zerbrach schließlich in zwei Teile. Die gute Nachricht ist, dass die Ladungstanks entfernt, die Ladung gelöscht und das Schiff in Teile zerlegt und ohne nennenswerte Verschmutzung beseitigt werden konnte. Die schlechte Nachricht besteht darin, dass der wirkliche Eigentümer des Schiffes, ein EU-Bürger, sich, ohne irgendwelche Kosten aufgrund dieses Unfalls tragen zu müssen, aus der Affäre ziehen konnte, weil das Schiff in einem Drittland eingetragen war und einer "Briefkastenfirma" gehörte. Annahmen zufolge bewegen sich die Sanierungskosten für die lokalen Gebietskörperschaften in der Größenordnung von 2 Millionen £. (Die näheren Einzelheiten zu diesem Zwischenfall liegen vor.) Auch im Falle der CETA (Scilly-Inseln, Vereinigtes Königreich), die vor den Scilly-Inseln auf Grund lief, mussten die lokalen Behörden für die Beseitigung der Schäden aufkommen. Die Besatzung war schnell dem juristischen Zugriff des betreffenden Mitgliedstaats (Küstenstaats) entzogen worden, und es gab keinen Entschädigungsfonds für Schiffe dieser Kategorie. Der Ausschuss der Regionen ersucht die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten eindringlich, ihre Aktivitäten zur Aufstellung einer eindeutigen "Verantwortlichkeitskette" besser zu koordinieren, sodass das finanzielle Aufkommen der Verantwortlichen für die Beseitigung der Umweltschäden bzw. Verhütung weiterer Schäden in wirksamer Weise gewährleistet werden kann.
 7. Um ein effizientes Zusammenspiel des internationalen und des gemeinschaftlichen Entschädigungssystems zu gewährleisten, wird der COPE-Fonds nur dann bemüht, wenn sich ein Unfall ereignet, der die im IOPC-Fonds vorgesehene Entschädigungshöchstgrenze überschreitet oder zu übersteigen droht. Der Ausschuss der Regionen erwartet von der Kommission, dass sie in Zusammenarbeit mit der IMO einen klaren Rahmen für die Funktionsweise dieses zweigleisigen Systems absteckt.
5. **Einrichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs**
1. Der Ausschuss der Regionen befürwortet diesen Vorschlag und ist der Auffassung, dass diese Maßnahme aus den angeführten Gründen gerechtfertigt ist: Koordinierung der Anwendung der bestehenden Rechtsvorschriften, Harmonisierung der Ausbildung

des Überwachungspersonals und einheitliche Überwachungspraktiken, Durchführung technischer Aufgaben für die Kommission und Sammeln von Daten.

2. Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs muss ressourcenmäßig unbedingt so ausgestattet sein, dass gut qualifiziertes und erfahrenes Personal beschäftigt werden kann, sodass sie effizient arbeiten kann und in den Augen der Seeverkehrswirtschaft auch glaubwürdig erscheint.
3. Der Ausschuss der Regionen würde es begrüßen wenn die Zuständigkeit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs sich auch auf andere Schifffahrtbereiche als den Öltransport erstrecken würde.
4. In dem komplexen Rechtsgefüge internationaler, europäischer, nationaler und regionaler Bestimmungen sollte die Europäische Kommission die Forschungsanstrengungen zur Ermittlung der bestgeeigneten und durchsetzbaren Verfahren über die Europäische Agentur erleichtern und fortsetzen. Zu diesem Zweck ist eine Rationalisierung der bestehenden Verordnungen und Richtlinien begrüßenswert, soweit sie zu einem zusätzlichen Mehrwert in Bezug auf die Seeverkehrssicherheit beiträgt.
5. Die Kommission sollte eine klare Differenzierung vornehmen zwischen dem Auftrag der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und dem künftigen Vorschlag für die Schaffung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr.
6. Der Ausschuss der Regionen hat Fragen der Seeverkehrssicherheit und des Schutzes der Meeresumwelt stets als Einheit betrachtet und ist der Auffassung, dass an diesen Vorschlag mit einem ganzheitlichen Konzept herangegangen werden sollte. Die Nutzeffekte der umsichtigen Einführung technisch vernünftiger Entscheidungen für die europäischen Meeresgebiete werden sich in nachhaltigen Küstengebieten und einem umweltfreundlichen Seeverkehr äußern. Deswegen wäre der Ausschuss der Regionen als Repräsentant der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, die europaweit mit dem integrierten Küstenmanagement zu tun haben, sehr daran interessiert, im Verwaltungsrat der Europäischen Agentur vertreten zu sein.
7. In dem Bewusstsein um die internationale Dimension des Seeverkehrs möchte der Ausschuss der Regionen gewährleistet wissen, dass die Auswirkungen von Veränderungen bei der europäischen Praxis keine Probleme im Fahrbetrieb auf hoher See auslösen und anderswo in der Welt negative Folgen zeitigen. Die Europäische Kommission sollte dafür Sorge tragen, dass die vorgeschlagene Agentur in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und der Internationalen Seeverkehrsorganisation sich proaktiv mit diesem Fragenkomplex beschäftigt.

6. Schlussfolgerungen

1. Das zweite ERIKA-Maßnahmenpaket gibt Gelegenheit, einen Schritt zurück zu tun, das Gesamtbild zu überarbeiten und zu versuchen, einen Katalog von Regeln zu entwickeln, die für alle Kategorien von Schiffen gelten und somit das Risiko für Besatzungen, Schiffe und Küstenumwelt verringern.
2. Nach Ansicht des Ausschusses der Regionen müssen neue Vereinbarungen so ins Werk gesetzt werden, dass das Handeln der EU eine Wertsteigerung der auf nationaler und internationaler Ebene bestehenden Regelungen bewirken.
3. Es muss unbedingt dafür gesorgt werden, dass die EU proaktiv auf einvernehmliche

Fortschritte auf IMO-Ebene für das Zustandekommen neuer Maßnahmen hinwirkt und dass eine eindeutige Verantwortungskette für den gesamten Seeverkehrsbetrieb auf europäischen Gewässern festgelegt wird, der die letztlichsten Negativfolgen für die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften verringert.

4. Der Ausschuss der Regionen fordert die Europäische Kommission auf, zu den vorgeschlagenen technischen Maßnahmen weitere Untersuchungen anzustellen. Bei der Konzipierung dieser Forschungsprogramme sollten der Betriebspraxis im Seeverkehrsgewerbe und den entsprechenden Kosten-Nutzen-Verhältnissen gebührend Rechnung getragen werden.

Brüssel, den 13. Juni 2001

Der Präsident

Der Generalsekretär

des Ausschusses der Regionen

des Ausschusses der Regionen

Jos CHABERT

Vincenzo FALCONE

¹ ABl. C 120 E vom 24.4.2001, S. 67-88.

² ABl. C 365 E vom 19.12.2000, S. 276-279, 280-283.

³ ABl. C 212 E vom 25.7.2000, S. 102-126.

⁴ ABl. L 269 vom 19.10.1999, S. 45.

--

--

CdR 50/2001 rev. 1 (EN) CD/js .../...

CdR 50/2001 fin (EN) CD/js-ue

CdR 50/2001 fin (EN) CD/js-ue .../...

CdR 50/2001 fin (EN) CD/js-ue .../...