



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

TEN/158
"Umregistrierung von Schiffen"

Brüssel, den 10. Dezember 2003

STELLUNGNAHME

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

zu dem

**"Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates
zur Umregistrierung von Fracht- und Fahrgastschiffen innerhalb der Gemeinschaft"**

KOM(2003) 478 endg. – 2003/0180 (COD)

Der Rat beschloss am 1. September 2003, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 71 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

"Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Umregistrierung von Fracht- und Fahrgastschiffen innerhalb der Gemeinschaft"
KOM(2003) 478 endg.-2003/0180 (COD).

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 24. November 2003 an. Berichterstatterin war **Frau Dr. Bredima Savopoulou**.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 404. Plenartagung am 10./11. Dezember 2003 (Sitzung vom 10. Dezember) mit 78 Stimmen bei 7 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

*

* *

1. Einleitung

- 1.1 Mehr als zehn Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung (EWG) Nr. 613/91 (1. Januar 1992), ist es angemessen, sich um eine Verbesserung der Gemeinschaftsvorschriften für die Umregistrierung von Frachtschiffen zu bemühen, um somit die technischen Hemmnisse für die Umregistrierung weiter abzubauen. Ziel der Verordnung (EWG) Nr. 613/91 ist es, den mit der Umregistrierung innerhalb der Gemeinschaft verbundenen Kosten- und Verwaltungsaufwand zu reduzieren, um so die Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaftsflotte zu verbessern und gleichzeitig die Sicherheit im Seeverkehr entsprechend den internationalen Übereinkommen zu gewährleisten. Der Grundgedanke ist, dass die in den IMO-Übereinkommen enthaltenen Sicherheitsnormen auf europäischer Ebene anerkannt werden sollten. Nach Maßgabe der Verordnung können die Mitgliedstaaten nicht aus technischen Gründen, die sich aus den drei IMO-Übereinkommen (SOLAS-Übereinkommen von 1974, LL66 und MARPOL 73/78) ergeben, Frachtschiffe von der Registrierung ausschließen, die in einem anderen Mitgliedstaat registriert sind, die Anforderungen dieser Übereinkommen erfüllen, gültige Zeugnisse mitführen und über zugelassene Ausrüstungsgegenstände verfügen.
- 1.2 Zum Zeitpunkt der Verabschiedung der Verordnung wurde es nicht für angebracht erachtet, den Anwendungsbereich der Verordnung auf Fahrgastschiffe auszuweiten, was mit ihren charakteristischen Merkmalen, ihrem speziellen Einsatz und der unterschiedlichen Auslegung der Bestimmungen der IMO-Übereinkommen zusammenhing. Gleichwohl kündigte die Kommission in der Begründung des Vorschlags für die Richtlinie 98/18/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung an, um ihren Geltungsbereich auf Fahrgastschiffe auszuweiten.

1.3 Für die Überarbeitung der geltenden Bestimmungen sprechen drei Gründe:

- Seit der Verabschiedung der Verordnung (EWG) Nr. 613/91 wurden die einschlägigen Rechtsvorschriften sowohl auf internationaler als auch auf Gemeinschaftsebene grundlegend weiterentwickelt. Zudem wurden einschlägige internationale Übereinkommen (IMO) geändert, die dazugehörigen Entschlüsse angenommen und ein großer Teil des gemeinschaftlichen Besitzstandes im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr erst nach dem Inkrafttreten der Verordnung verabschiedet.
- Bei der Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 613/91 wurde die Erfahrung gemacht, dass unterschiedliche Auslegungen bestehen; zudem fordern europäische Schiffseigner die Ausdehnung des Geltungsbereichs der Verordnung auf Fahrgastschiffe.
- Im Zusammenhang mit der bevorstehenden EU-Erweiterung wird die Anzahl der Anträge auf Umregistrierung von Schiffen wahrscheinlich zunehmen, wodurch sich die bereits bestehenden Schwierigkeiten noch verschärfen dürften.

2. Der Vorschlag der Kommission

2.1 Angesichts der oben genannten Parameter schlägt die Kommission Folgendes vor:

- Ausweitung des Geltungsbereichs der Verordnung auf Fahrgastschiffe vor dem Hintergrund einer verbesserten internationalen Regelung und einheitlicheren Auslegung der IMO-Regeln seit 1991 sowie Verabschiedung der Richtlinie 98/18 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe und der Richtlinie 2003/25/EG über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe. Die Kommission schlägt vor, dass die Ausweitung alle Fahrgastschiffe betreffen sollte, die am oder nach dem 1.7.1998 gebaut wurden (in Einklang mit der Richtlinie 98/18). Ferner sollte sie für alle Schiffe gelten, die vor diesem Stichtag gebaut wurden, wenn für sie bescheinigt wurde, dass sie den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 für Schiffe entsprechen, die am oder nach dem 1.7.1998 gebaut wurden;
- Bessere Verbindung mit anderen Rechtsinstrumenten der Gemeinschaft im Bereich der Sicherheit, so dass eine Verknüpfung mit EU-Regelwerken hergestellt wird, die seit 1991 verabschiedet wurden, insbesondere mit der Richtlinie 95/21 über Hafenstaatkontrolle, der Richtlinie 96/98 über Schiffsausrüstung und der Richtlinie 94/57 über Klassifikationsgesellschaften;
- Verstärkung der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Seebehörden. Hierbei wird die gegenwärtige Regelung ersetzt werden müssen, wonach nur Schiffe, die seit mindestens sechs Monaten unter einer Flagge der EU in Betrieb sind, im Rahmen der Verordnung in das Register eines anderen Mitgliedstaats umgetragen werden können. Statt-

dessen wird es eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Seebehörden geben. Insbesondere muss die Behörde des abgebenden Registers der Behörde des aufnehmenden Registers mitteilen, welche Verbesserungen sie gegebenenfalls für die Registrierung des Schiffs und die Erneuerung seiner Zeugnisse verlangt hat, und sie über ausstehende Besichtigungen gemäß den Regelungen für die Einstufung in eine andere Klasse der Mitglieder der International Association of Classification Societies (IACS - Dachverband der Internationalen Klassifizierungs-Gesellschaften) unterrichten.

3. Allgemeine Bemerkungen

- 3.1 In dem Vorschlag über eine neue Verordnung wird im Großen und Ganzen eine sehr ausgewogene, gut begründete und konsequente Argumentationslinie gewählt, wobei von der bestehenden Verordnung (EWG) Nr. 613/91 ausgegangen wird. Mit der neuen Verordnung wird größtenteils das gleiche Ziel wie mit der Verordnung (EWG) Nr. 613/91 verfolgt, sprich der freie Verkehr von Waren (Schiffen) und die Beseitigung technischer Handelshemmnisse im Binnenmarkt unter Aufrechterhaltung der Seeverkehrssicherheit gemäß den internationalen Übereinkommen.
- 3.2 Der EWSA unterstützt uneingeschränkt die Ausweitung auf Fahrgastschiffe gemäß dem Anwendungsbereich der Verordnung und vor dem Hintergrund der vereinheitlichten Regeln und insbesondere der Richtlinie 98/18¹ und 2003/25² und – was noch wichtiger ist – der Richtlinie 1999/35³. Er stellt fest, dass betriebliche und soziale Bedingungen nicht in den Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Richtlinie fallen, in der es ausschließlich um technische Anforderungen geht. Es besteht jedoch nach wie vor die Möglichkeit, dass die Einhaltung von zusätzlichen einzelstaatlichen technischen Vorschriften betreffend die in den Übereinkommen festgelegten Bau- und Ausrüstungsmerkmalen verlangt wird, wodurch die freie Umregistrierung von Schiffen innerhalb der EU behindert oder verzögert werden könnte.
- 3.3 Der EWSA begrüßt die weitere Klarstellung hinsichtlich der Erzielung eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes und der notwendigen Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsstandards im Seeverkehr im Sinne der erklärten EU-Politik der Verbesserung der Seeverkehrssicherheit und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Flotte.
- 3.4 Der EWSA ist ebenfalls der Ansicht, dass ein Schiff mit Einlaufverbot gemäß der Richtlinie 95/21 über die Hafenstaatkontrolle generell nicht in das Register eines anderen Mitgliedstaats umgetragen werden sollte.

¹ ABl. L 144 vom 15.5.1998 (Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe).

² ABl. L 123 vom 17.5.2003 (besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe).

³ ABl. L 138 vom 1.6.1999 (verbindliche Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr).

- 3.5 Der Informationsaustausch zwischen dem abgebenden und aufnehmenden Register – angeregt durch die so genannte Regelung für die Einstufung in eine andere Klasse (TOCA) der IACS – wird uneingeschränkt begrüßt. Der EWSA würde sicherlich auch im Kontext der EU-Erweiterung weitere Verbesserungen bei der Zusammenarbeit zwischen den Seebehörden der EU fördern und unterstützen. Er vertritt die Auffassung, dass solch eine verstärkte Zusammenarbeit größeres Verständnis für einen hohen Sicherheitsstandard im Seeverkehr wecken und zu seiner Aufrechterhaltung in der gesamten EU beitragen wird. Somit würde die Gefahr einer Wettbewerbsverzerrung im Binnenmarkt gebannt.
- 3.6 Bezugnehmend auf den jüngsten Bericht der Kommission über die Fortschritte der Beitrittsländer bei der Anpassung an den gemeinschaftlichen Besitzstand äußert der EWSA die Besorgnis, dass einige der beitretenden Flaggenstaaten den gemeinschaftlichen Besitzstand noch nicht in einem Umfang übernommen haben, der die vorbehaltlose Anwendung der vorgeschlagenen Verordnung ab 1. Mai 2004 gestatten würde. Deswegen sollte die Umregistrierung von Schiffen der beitretenden Flaggenstaaten in Register der derzeitigen Mitgliedstaaten mit gebührender Umsicht gehandhabt werden. In diesem Zusammenhang befürwortet der EWSA den im Vorschlag vorgesehenen jährlichen Bericht (Artikel 8) über die Durchführung und das Funktionieren der vorgeschlagenen Verordnung.

4. Besondere Bemerkungen

Artikel 3

- 4.1 Der EWSA stellt fest, dass laut dem Vorschlag Schiffe, denen das Einlaufen in europäische Häfen untersagt wurde, nicht in ein anderer Register in der Gemeinschaft übertragen werden können sollen, solange dieses Verbot besteht (Erwägungsgrund 7). Aus Gründen der Klarheit sollte der Wortlaut von Artikel 3 Absatz 2 denn auch lauten: "Diese Verordnung findet keine Anwendung auf Schiffe, denen gemäß Artikel 7 Buchstabe b der Richtlinie 95/21/EG das Einlaufen in die Häfen der Mitgliedstaaten untersagt wurde, solange dieses Verbot besteht".

Artikel 4

- 4.2 Das Erfordernis einer Typzulassung der Ausrüstungsgegenstände durch den Flaggenstaat stellte eines der größten Hemmnisse für die ungehinderte Umregistrierung von Schiffen dar. Aus diesem Grund wird die Aufnahme der Richtlinie 96/98/EG in Absatz 1 begrüßt.
- 4.3 Im Interesse der ungehinderten Erreichung des Ziels der Verordnung sollten die Mitgliedstaaten Schiffe von der Registrierung nicht aus technischen Gründen ausschließen dürfen, die sich nicht nur aus den Übereinkommen ergeben, sondern auch aus den zusätzlichen einzelstaatlichen technischen Vorschriften. Daher wird vorgeschlagen, in Absatz 1 nach dem Wort

"Übereinkommen" die Worte "oder zusätzlicher einzelstaatlicher technischer Vorschriften" einzufügen.

4.4 Laut Absatz 2 "... übermitteln die Seebehörden des abgebenden Registers den Seebehörden des aufnehmenden Registers alle zweckdienlichen Angaben über das Schiff, insbesondere seinen Zustand und seine Ausrüstung. Zu diesen Angaben gehören die vollständigen Unterlagen des Schiffs und gegebenenfalls eine Liste der vom abgebenden Register für die Neuregistrierung des Schiffs oder die Verlängerung der Zeugnisse geforderten Verbesserungen sowie der ausstehenden Besichtigungen ...". Aus Gründen der Transparenz wird vorgeschlagen, dass der betroffene Schiffseigner zum gleichen Zeitpunkt die gleichen Informationen erhält. Ferner müsste im Interesse der Klarheit und Einheitlichkeit die Formulierung "vollständige Unterlagen" (in Bezug auf Inhalt und Zeitspanne) vielleicht genauer definiert werden.

4.5 Laut Absatz 3 darf der aufnehmende Flaggenstaat eine Art "Überprüfung" (Absatz 3) durchführen. Nach Meinung des EWSA ist den Einzelerwägungen der Kommissionsvorlage zu entnehmen, dass derartige Überprüfungen sich in Grenzen halten sollten. Angesichts dessen schlägt der EWSA vor, dass solch eine Überprüfung auf den Informationen in den "vollständigen Unterlagen" beruhen sollte, die vom abgebenden Register übermittelt werden. Des Weiteren macht der EWSA auf die Formulierung "Konformitätserklärungen gemäß Artikel 3" aufmerksam. In Artikel 3 ist nämlich ein solcher Verweis nicht zu finden. Daher wird vorgeschlagen, die Formulierung entweder ganz zu streichen oder aber auf die Absätze (a)(ii) oder (b)(ii) des Artikels 3 zu verweisen. Der vorgeschlagene Text würde dann folgendermaßen lauten:

"Die Seebehörden des aufnehmenden Registers können das Schiff unter Berücksichtigung von Absatz 2 einer Überprüfung unterziehen, damit festgestellt wird, ob sein Zustand und seine Ausrüstung tatsächlich den Zeugnissen entspricht und ob es gegebenenfalls die Anforderungen der Absätze (a)(ii) oder (b)(ii) des Artikels 3 erfüllt."

4.6 Unter Berücksichtigung des erklärten Ziels der vorgeschlagenen Verordnung vertritt der EWSA die Auffassung, dass bei der etwaigen Überprüfung Verhältnismäßigkeit gewahrt werden muss und ggf. auch Auffälligkeiten beim bisherigen Betrieb des betreffenden Schiffs berücksichtigt werden sollten. Ferner sollte die Überprüfung nicht innerhalb einer vertretbaren Frist, sondern unverzüglich stattfinden. Daher sollte der entsprechende Text folgendermaßen lauten:

"Die Überprüfung ist unverzüglich durchzuführen."

Artikel 5

- 4.7 Im Sinne des Ziels der Verordnung dienen die Bestimmungen von Artikel 5 als Ergänzung zu den Verfahren des Artikels 4. Der Ausdruck "unter den gleichen Bedingungen" muss jedoch geklärt werden und zwar möglichst durch die folgende Neuformulierung:

"unter den gleichen technischen Bedingungen auf der Grundlage der Umsetzung der Bestimmungen der entsprechenden Übereinkommen".

Artikel 6

- 4.8 Der EWSA unterstützt insgesamt das in Artikel 6 vorgeschlagene Verfahren, das weitgehend dem Verfahren gemäß Verordnung (EWG) Nr. 613/91 entspricht. Was jedoch Absatz 1 angeht, würde der in Bezug auf die derzeitigen Mitgliedstaaten bereits erreichte hohe Harmonisierungsgrad eine Verweigerung der Ausstellung neuer Zeugnisse gemäß Artikel 5 seitens des aufnehmenden Staates nicht rechtfertigen. Bezüglich der Beitrittsstaaten sollten die aufnehmenden Staaten, solange der gleiche Harmonisierungsgrad nachweislich nicht erreicht ist, eine strikte Anwendung von Artikel 4 Absatz 3 (Überprüfung zur Feststellung des den Anforderungen genügenden Zustands des Schiffes und seiner Ausrüstung) vorsehen.
- 4.9 Es muss geklärt werden, was mit dem Schiff während des "Monats" geschieht, innerhalb dessen die beiden Behörden, die unterschiedliche Auslegungen vertreten, ihre Meinungsverschiedenheiten beilegen müssen. Mit dem Vorschlag kann ja wohl nicht die Absicht verfolgt werden, dass das Schiff während dieses Monats (oder bis der im Rahmen der Verordnung eingesetzte COSS-Ausschuss zu einer endgültigen Entscheidung gelangt ist) festliegt. Ein Schiff, welches die Flagge eines Mitgliedstaats führt und über vollständige Zeugnisse verfügt, handelt in gutem Glauben und sollte auf die Gültigkeit solcher Zeugnisse vertrauen können. Bis die Behörden ihre Streitigkeiten beigelegt haben oder der COSS-Ausschuss eine gegenteilige Entscheidung trifft, sollte das Schiff während dieses "Monats" unter Mitführung von durch den aufnehmenden Mitgliedstaat ausgestellten vorläufigen oder kurzfristigen Zeugnissen weiterverkehren dürfen.
- 4.10 Es ist denkbar, dass der aufnehmende Mitgliedstaat nicht rechtzeitig handelt oder auf der Auflage zusätzlicher einzelstaatlicher technischer Vorschriften beharrt. Für diese Fälle sollte die vorgeschlagene Verordnung klar und deutlich dem Eigner das Recht einräumen, bei der Kommission Beschwerde einzulegen und die Befassung des Ausschusses des Artikels 7 für eine zügige Beilegung der Meinungsverschiedenheit zu beantragen. Daher sollte das Wort "neuer" in der ersten Zeile von Absatz 1 durch das Wort "nichtprovisorischer" ersetzt werden, und die Worte "bei Beschwerden von Schiffseignern" sollten nach dem Wort "Ausschuss" in der ersten Zeile von Absatz 3 eingesetzt werden.

5. Schlussfolgerungen

- 5.1 Der EWSA hält die vorgeschlagene Verordnung für ausgewogen und gut begründet. Die Verordnung trägt dem ordnungsgemäßen Funktionieren des Binnenmarktes und der Notwendigkeit der Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsstandards im Seeverkehr im Sinne der mit der EU-Politik angestrebten Verbesserung der Seeverkehrssicherheit und der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Flotte gleichermaßen Rechnung.
- 5.2 Der EWSA unterstützt voll und ganz die Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Verordnung auf Fahrgastschiffe.
- 5.3 Der EWSA teilt die Ansicht, dass ein Schiff mit Einlaufverbot gemäß der Richtlinie 95/21 (über die Hafenstaatkontrolle) grundsätzlich nicht in das Register eines anderen Mitgliedstaats umgetragen werden sollte. Schiffe sollten nicht in ein anderes Register in der Gemeinschaft übertragen werden können, solange dieses Verbot besteht.
- 5.4 Im Interesse der Verwirklichung des Ziels der Verordnung sollten die Mitgliedstaaten Schiffe von der Registrierung nicht allein aus technischen Gründen ausschließen dürfen, die sich nicht nur aus den Übereinkommen ergeben, sondern auch aus zusätzlichen einzelstaatlichen technischen Vorschriften.
- 5.5 Der EWSA äußert die Besorgnis, dass einige der beitretenden Flaggenstaaten den gemeinschaftlichen Besitzstand noch nicht in einem Umfang übernommen haben, der die vorbehaltlose Anwendung der vorgeschlagenen Verordnung ab 1. Mai 2004 gestatten würde. Deswegen sollte die Umregistrierung von Schiffen der beitretenden Flaggenstaaten in Register der derzeitigen Mitgliedstaaten mit gebührender Umsicht gehandhabt werden. Er schlägt eine strenge Handhabung der Überprüfung von Schiffen der beitretenden Flaggenstaaten zur Feststellung ihres anforderungsgerechten Zustands vor einer Umregistrierung vor, bis die beitretenden Flaggenstaaten nachweislich den selben Harmonisierungsgrad erreicht haben.

Brüssel, den 10. Dezember 2003

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Roger Briesch

Der Generalsekretär
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Patrick Venturini