



November 2005

Ein weiterer Fortschritt für die Seeverkehrssicherheit in Europa



Das dritte Maßnahmenpaket für die Sicherheit im Seeverkehr

Weiterführung der bereits eingeleiteten Maßnahmen

Nach den Havarien der *ERIKA* am 12. Dezember 1999 und der *PRESTIGE* am 13. November 2002 war die Europäische Union umgehend tätig geworden und hatte ein Maßnahmenpaket verabschiedet, um Europa vor der Gefahr weiterer Unfälle und drohender Umweltverschmutzung zu schützen. So wurden die Sicherheitsvorschriften auf europäischer Ebene erheblich verschärft und bestimmte Risiken, die beispielsweise durch den Transport von Schweröl in Einhüllen-Öltankschiffen entstehen, deutlich reduziert.

Die energische Reaktion der Europäischen Kommission nach dem Untergang der *PRESTIGE* ermöglichte es, in der Europäischen Union strengere Regeln einzuführen.

- Am 21. Oktober 2003 untersagte die Union **Einhüllen-Öltankschiffen**, die Schweröl transportieren, europäische Häfen anzulaufen, und legte einen Zeitplan für die Außerdienststellung von Einhüllen-Öltankschiffen bis 2010 fest. (Dank der Entschlossenheit der Kommission und der Mitgliedstaaten wurden ähnliche Regeln auch auf internationaler Ebene erlassen.)
- Die Union verfügt seit 2003 über eine **Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs**, deren Aufgabe es ist, die ordnungsgemäße Umsetzung der europäischen Rechtsvorschriften im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr zu überwachen.
- Die Union hat umfassendere Rechtsvorschriften in Bezug auf **die Hafenstaatkontrolle, die Klassifikationsgesellschaften und das Überwachungs- und Informationssystem für den Seeverkehr** erlassen, um die Verkehrsüberwachung in den europäischen Gewässern zu verbessern.

Es sind noch weitere Anstrengungen erforderlich, um **einige noch vorhandene Schwachpunkte in diesem System der Sicherheit** auszuräumen und die **Leistungsfähigkeit und hohe Qualität des Seeverkehrs** als Verkehrsträger sicherzustellen, der nicht mehr durch „Schrottschiffe“ belastet wird und der **den Belangen der Umwelt und des Menschen Rechnung trägt**.

In seiner EntschlieÙung zur Verbesserung der Sicherheit auf See, die am 27. April 2004 im Anschluss an die Arbeit des Nichtständigen Ausschuss für die Verbesserung der Sicherheit auf See (MARE) verabschiedet wurde, legte das Europäische Parlament besonderes Gewicht auf eine Reihe konkreter Maßnahmen, die ergriffen werden müssen, um die verschiedenen Beteiligten des Seeverkehrs und die für die Sicherheit im Seeverkehr zuständigen öffentlichen Behörden stärker in die Verantwortung zu nehmen.

Die im dritten Paket enthaltenen Maßnahmen schließen die Lücken, auf die das Europäische Parlament hingewiesen hatte, und sollen dauerhaft die Voraussetzungen für einen gesunden Wettbewerb zwischen den Beförderern schaffen, bei dem die internationalen Regeln eingehalten werden. Die Anstrengungen, zu denen sich die Europäische Union, die nationalen staatlichen Behörden und die Industrie verpflichtet haben, müssen die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors gewährleisten und dabei nur den Operateuren zugute kommen, die sie Sicherheitsnormen einhalten. Für Billigflaggen müssen größere Hindernisse geschaffen werden und die Betreiber unternormiger Schiffe dürfen nicht mehr durch die Maschen des Netzes rutschen.

Beseitigung der Schwachstellen des Systems für die Sicherheit im Seeverkehr

Mit diesem Paket soll der Druck nicht auf den gesamten Sektor erhöht werden, sondern in erster Linie auf unternormige Schiffe. Hier ist vor allem darauf hinzuweisen, dass bisher in den europäischen Rechtsvorschriften eine **Regelung hinsichtlich der Verantwortung des Flaggenstaates** fehlt. Es muss gewährleistet werden, dass die Mitgliedstaaten die Anwendung der internationalen Regeln an Bord der Schiffe, die ihre Flagge führen, wirksam kontrollieren.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden es ermöglichen, dort weniger Druck auszuüben, wo die Schiffe nachweislich hohen Qualitätsansprüchen genügen, ihn dagegen bei verdächtigen Schiffen zu erhöhen und **die Hafentaatkontrolle** zu intensivieren, um sicherzustellen, dass sie im Gebiet der Europäischen Union keiner Kontrolle entgehen können.

Die sieben mit diesem neuen Paket für die Sicherheit im Seeverkehr vorgeschlagenen Maßnahmen sollen die bestehenden Vorschriften vervollständigen und ihre Wirksamkeit erhöhen, um zum Einen Unfälle und Umweltverschmutzung zu verhindern und zum Andern das Procedere nach einem Unfall festzulegen.

Schlimmste Fälle von Ölverschmutzung (nur Europa)

<u>Name des Schiffs</u>	<u>Jahr</u>	<u>Gebiet</u>	<u>Ausgelaufenes Öl (t)</u>
Torrey Canyon	1967	Scilly-Inseln, VK	119 000
Jakob Maersk	1975	Porto, Portugal	88 000
Urquiola	1976	Galicien, Spanien	100 000
Amoco Cadiz	1978	Bretagne, Frankreich	223 000
Independenta	1979	Bosporus, Türkei	95 000
Irenes Serenade	1980	Navarino-Bucht, Griechenland	100 000
Haven	1991	Genua, Italien	144 000
Aegean Sea	1992	Galicien, Spanien	74 000
Braer	1993	Shetlandinseln, VK	85 000
Sea Empress	1996	Milford Haven, VK	72 000
Erika	1999	Bretagne, Frankreich	20 000
Prestige	2002	Galicien, Spanien	63 000

Quelle: International Tanker Owners Pollution Federation, Ltd

Da ein Risiko leider nie ganz auszuschließen ist, muss unbedingt alles getan werden, um Katastrophen auf See zu verhindern und ihnen vorzubeugen.

1. Erhöhung der Qualität der europäischen Flaggen

Durch diese Maßnahme soll sichergestellt werden, dass alle Mitgliedstaaten die Anwendung der internationalen Regeln durch die Schiffe, die ihre Flagge führen, kontrollieren.

Durch die Erweiterung Europas auf 25 Mitgliedstaaten, insbesondere durch den Beitritt von Malta und Zypern, wurde die Europäische Union zu einer **wichtigen Seemacht**, die 25 % der Weltflotte darstellt. Vor diesem Hintergrund muss Europa dafür sorgen, dass alle Mitgliedstaaten die Einhaltung der internationalen Normen durch die Schiffe, die ihre Flagge führen, wirksam kontrollieren und dazu über Seebehörden verfügen, die nach einheitlichen Qualitätsnormen arbeiten.

Der Vorschlag umfasst die Aufnahme von Teilen des **internationalen Seerechts** wie dem Code der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation über die Verantwortung der Flaggenstaaten in Gemeinschaftsrecht, die Einführung eines Auditsystems der Staaten und Bestimmungen über die Zertifizierung der Qualität der nationalen Seebehörden und wird sorgen für :

- die verstärkte Anwendung der internationalen Regeln im Bereich der Seeverkehrssicherheit
- leistungsfähige Seebehörden, die hohen Qualitätsansprüchen genügen, und ein wirksames Auditsystem der Flaggenstaaten
- die einheitliche Anwendung der internationalen Übereinkommen in den Mitgliedstaaten
- die verstärkte Zusammenarbeit mit den Drittstaaten und die Möglichkeit, den Drittlandsflaggen die gleichen Vorteile bieten zu können wie den europäischen Flaggen (Erleichterung der Kontrollen für Qualitätsflaggen)
- ein besseres Image der europäischen Flotte und eine größere Attraktivität der Seeberufe.

Die größere Verantwortung der nationalen Seebehörden trägt zur Verbesserung der Qualität der europäischen Flaggen bei und ebnet den Weg für die mögliche Entstehung einer künftigen europäischen Flagge.

Schwarze Liste der Pariser Hafenstaatkontrolle

SEHR HOHES RISIKO	ALBANIEN	BELIZE	MITTLERES RISIKO
	DEMOKRATISCHE VOLKSREPUBLIK KOREA	ÄGYPTEN	
	TONGA	UKRAINE	
	BOLIVIEN	RUMÄNIEN	
	HONDURAS	TAIWAN	
	LIBANON	BRASILIEN	
	KOMOREN	PANAMA	
	ALGERIEN		
	KAMBODSCHA		
	SLOWAKEI		
	GEORGIEN		
	ARABISCHE REP: SYRIEN		
	RISQUE ELEVÉ	ST.VINCENT UND DIE GRENADINEN	
	TÜRKEI		

Quelle : Jahresbericht 2004 der Pariser Hafenstaatkontrolle

2. Konsolidierung der Rechtsvorschriften in Bezug auf die Hafensaatkontrolle

Ziel dieser Maßnahme ist es, die Kontrolle durch den Hafenstaat zu vereinfachen und ihre Qualität und Wirksamkeit zu erhöhen, indem dank einer gezielten Auswahl der Schiffe schwerpunktmäßig die Schiffe kontrolliert werden, die ein größeres Risiko darstellen.

Dadurch soll die nach der Havarie der *PRESTIGE* vom Europäischen Parlament und vom Rat geforderte **Verschärfung der Hafensaatkontrolle** erreicht werden.

Die Gemeinschaftsregelung soll insbesondere für die Schiffe, die das größte Risiko darstellen, **abschreckender gemacht werden**, und gleichzeitig die Betreiber von Schiffen, die hohen Qualitätsansprüchen genügen, von möglichen exzessiven Kontrollen befreien, durch die ihre Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt werden könnte.

- Die Rolle der Lotsen bei der Aufdeckung möglicher Mängel an Bord wird ausgedehnt und umfasst künftig auch das Lotsen von Schiffen in den Küstengewässern von Mitgliedstaaten.
- Die Möglichkeit des Durchfahrts- und Anlaufverbots wird erweitert und auf alle Schiffstypen ausgedehnt.
- Es werden Maßnahmen eingeführt, um die Qualität der Kontrollbehörden des Hafenstaats zu erhöhen und die Überprüfung und Kontrolle der Umsetzung der europäischen Regeln durch die Kommission zu erleichtern, insbesondere durch Einschaltung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs.

Dieser Vorschlag wird auch **eine tief greifende Reform des Systems der Hafensaatkontrolle** durch eine ehrgeizigere und flexiblere Überprüfungsrate ermöglichen, wobei Schiffe, die hohen Qualitätsansprüchen genügen, weniger häufig überprüft werden.

Außerdem wird die durch Verabschiedung eines einzigen Rechtstextes eine lesbarere und kohärentere Fassung von Rechtsvorschriften erreicht, die seit 1995 mehrfach geändert wurden, um die Kontrollen zu verschärfen und die von den Untersuchungen erfassten Bereiche auszuweiten.

Liste der 17 Schiffe, die keine EU-Häfen mehr anlaufen dürfen

Name des Schiffs	IMO-Nr.	Schiffstyp	Flagge
BUKET (ex SELIN)	7427142	Chemikalienschiff	Panama (hohes Risiko) ex St. Vincent und die Grenadinen
HAJJI AMNAH (ex MARWA B)	7501833	Massengutfrachter	Arabische Republik Syrien (sehr hohes Risiko)
ANDRA (ex SANDRA)	7336647	Chemikalienschiff	Kambodscha (sehr hohes Risiko) Ex Bolivien
LADY FOX (ex ELPIS)	7610098	Massengutfrachter	St. Vincent und die Grenadinen (hohes Risiko)
DERIN DENIZ	6905446	RoRo-Fahrgastschiff	Türkei (sehr hohes Risiko)
HOGGAR	7046821	RoRo-Fahrgastschiff	Algerien (sehr hohes Risiko)
HERMES	7420326	Öltankschiff	St. Vincent und die Grenadinen (sehr hohes Risiko)
LONG GUAN	7625720	Massengutfrachter	St. Vincent und die Grenadinen (sehr hohes Risiko)
MEDITERRANEAN STAR	7320370	Chemikalienschiff	Panama (mittleres Risiko)
BURDUR	7389845	Massengutfrachter	Türkei (sehr hohes Risiko)
DERYA 2	7433323	Massengutfrachter	Kambodscha (sehr hohes Risiko)
VORIOS IPIROS HELLAS	7433634	Massengutfrachter	Panama (mittleres Risiko)
EUROCARRIER	7366128	Massengutfrachter	Kambodscha (sehr hohes Risiko)
SEBA M	7511199	Massengutfrachter	Libanon (sehr hohes Risiko)
TRINITY	7614965	Massengutfrachter	Kambodscha (sehr hohes Risiko)
HEIDI II	7614147	Massengutfrachter	Georgien (sehr hohes Risiko)
MAI-S	7501807	Massengutfrachter	Arabische Republik Syrien (sehr hohes Risiko)

3. Änderung der Richtlinie über die Verkehrsüberwachung

Diese Maßnahme dient der Schaffung eines klaren Rechtsrahmens hinsichtlich der Notliegeplätze, um zu gewährleisten, dass die für die Bestimmung der Notliegeplätze zuständigen Behörden eindeutig feststehen und über die für eine Entscheidungsfindung notwendigen Informationen verfügen.

Außerdem zielt der Vorschlag auf die **Weiterentwicklung des SafeSeaNet-Instruments** ab, einer Plattform für den Datenaustausch zwischen den Seebehörden der Mitgliedstaaten, um so umfassende Informationen über die Bewegungen der Schiffe mit gefährlichen oder umweltschädlichen Ladungen in den europäischen Gewässern zu erhalten. Dazu ist in dem Vorschlag vorgesehen, dass die Vernetzung aller Mitgliedstaaten im SafeSeaNet sichergestellt wird.

Auch hier folgt der Vorschlag der Kommission den Forderungen des Europäischen Parlaments, das in seiner MARE-Entschließung nachdrücklich darauf hingewiesen hat, dass die Bestimmungen der Richtlinie über Notliegeplätze und die Weiterentwicklung der europäischen Plattform für den Datenaustausch SafeSeaNet aus dem Jahr 2002 klarer gefasst und ausgebaut werden müssen.

Weiter wird zur **Erhöhung der Sicherheit von Fischern auf See** vorgeschlagen, dass Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 15 Metern mit automatischen Identifizierungssystemen (AIS) ausgerüstet sein müssen, wie dies bereits bei Fahrgastschiffen und Handelsschiffen der Fall ist, um das Risiko von Kollisionen auf See zu senken; gleichzeitig soll geprüft werden, ob Synergien mit den Überwachungs- und Kontrollsystemen der Fischereifloten möglich sind.

4. Verbesserung der geltenden Regeln für die Klassifikationsgesellschaften

Durch diese Maßnahme soll die Qualität der Arbeit der zur Durchführung von Überprüfungen und Besichtigungen sowie zur Zertifizierung von Schiffen im Namen der Mitgliedstaaten befugten Organisationen – der so genannten Klassifikationsgesellschaften – erheblich verbessert werden.

Ziel des Vorschlags ist die Einrichtung eines neuen unabhängigen Systems der Qualitätskontrolle für die von den anerkannten Organisationen wahrgenommenen Aufgaben der Zertifizierung. Dazu wird die von den zehn größten anerkannten Organisationen bereits eingeführte Struktur allgemein vorgeschrieben und verstärkt.

Darüber hinaus enthält der Vorschlag strengere Vorschriften in Bezug auf Transparenz und technische Zusammenarbeit der anerkannten Organisationen und ermöglicht eine Reform des derzeitigen Systems der Sanktionen, in dem Aussetzung oder Entzug der Anerkennung nicht vorgesehen sind. Jetzt wird ein System von Überprüfungen und Sanktionen eingeführt, in dem auch abgestufte und der Realität des Sektors angemessenere finanzielle Sanktionen vorgesehen sind.

Effiziente Reaktion bei Unfällen

5. Vorschlag für eine Richtlinie über Untersuchungen nach Seeunfällen

Durch diese Maßnahme soll in der Europäischen Union ein einheitlicher Rahmen geschaffen werden, der Effizienz, Objektivität und Transparenz der technischen Untersuchungen nach Seeunfällen gewährleistet.

Der Vorschlag wird es insbesondere ermöglichen, rechtzeitig Erkenntnisse zu gewinnen, die Gegenstand von Empfehlungen auf Ebene der Gemeinschaft sein können, damit künftige Ereignisse derselben Art verhindert und die mit dem Seeverkehr verbundenen Risiken verringert oder ausgeschaltet werden können, denen Personen, Vermögenswerte und die Umwelt der Mitgliedstaaten ausgesetzt sind.

Dies betrifft die Harmonisierung der Verfahren für **technische Untersuchungen**, die nach einer einheitlichen Methode entsprechend den Vorgaben der internationalen Übereinkommen und unabhängig von den **juristischen Ermittlungen** zur Feststellung der zivil- und strafrechtlichen Haftung durchgeführt werden. Mit Hilfe der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs kann unter anderem **ein Informations- und Analysesystem für Seeunfälle eingerichtet** werden.

6. Verordnung über Haftung und Entschädigung für Personenschäden bei Unfällen auf See

Ziel dieser Maßnahme ist die Einbeziehung der internationalen Bestimmungen des Athener Übereinkommens von 2002 in eine europäische Regelung für Haftung und Entschädigung für Personenschäden bei Unfällen auf See.

Diese Bestimmungen, die Fahrgästen wie Beförderern wirksame und einheitliche Rechte und Pflichten garantieren, gelten sowohl für grenzüberschreitende wie auch für inländische Beförderungen. Durch diesen Vorschlag wird die derzeit bestehende Ungleichheit der Behandlung von Reisenden im See- und im Binnenschiffsverkehr gegenüber den Mitbürgern beseitigt, die den Land- oder Luftverkehr nutzen.

So werden in der gesamten Union alle Fahrgäste im Seeverkehr bei einem Unfall die gleiche Regelung geltend machen können, die ihre Ansprüche schützt : aktualisierte Regeln hinsichtlich der Haftung des Beförderers, Pflichtversicherung und zufrieden stellende Entschädigungshöchstgrenzen (bis zu 480 000 EUR). Den gleichen Schutz genießen auch alle Fahrgäste, die ihr Beförderungsdokument in Europa erworben haben, auch wenn sie außerhalb der Gemeinschaftsgewässer reisen und auch dann, wenn sie sich an Bord eines Schiffes befinden, das unter einer Drittlandsflagge fährt.

7. Richtlinie über die zivilrechtliche Haftung von Schiffseignern

Ziel dieser Maßnahme ist, die Schiffseigner stärker in die Pflicht zu nehmen und so sicherzustellen, dass Schäden möglichst vermieden werden.

Die Kommission möchte das derzeitige System abschaffen, bei dem die Schiffseigner ihre Haftung auch dann, wenn sie einen größeren Verschmutzungsschaden durch grobe Fahrlässigkeit verursachen, auf einen bestimmten Höchstbetrag beschränken können.

Dazu hat die Kommission eine zweistufige Strategie entwickelt. Zunächst soll das Übereinkommen von 1996 über die zivilrechtliche Haftung in der gesamten Union umgesetzt werden. Nach Konsultation der betroffenen Partner und einer wirtschaftlichen Analyse des Sektors wird die Kommission dann um das Mandat ersuchen, die Überarbeitung dieses Übereinkommens in der IMO einzuleiten.

Damit die Interessen von Unfallopfern besser gewahrt werden können und effizienter gegen unternormige Schiffe vorgegangen werden kann hält es die Kommission darüber hinaus für erforderlich, **die Haftungsregelung durch ein System obligatorischer Sicherheitsleistungen** der Schiffseigner zu ergänzen.

MEMO ist eine Veröffentlichung der Generaldirektion Energie und Verkehr, Referat Strategie, Koordinierung, Information und Kommunikation. Weitere Informationen erhalten Sie unter der Telefonnummer +32 2 299 19 15) Besuchen Sie uns im Internet : http://europa.eu.int/comm/dqs/energy_transport/index_de.html

Abonnieren Sie DIGEST, unseren wöchentlichen elektronischen Rundbrief „**Energy and Transport in Europe Digest**“ über die Internetseite http://europa.eu.int/comm/energy_transport/mm_dq/index_en.html