

# EUROPÄISCHES PARLAMENT

1999



2004

*Sitzungsdokument*

30. November 2001

ENDGÜLTIG  
A5-0440/2001

## **\*\*\*III BERICHT**

über den vom Vermittlungsausschuss gebilligten gemeinsamen Entwurf einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates 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) (PE-CONS 3657/2001 – C5-0525/2001 – 2000/0065(COD))

Delegation des Europäischen Parlaments im Vermittlungsausschuss

Berichterstatter: Mark Francis Watts

### ***Erklärung der benutzten Zeichen***

- \* Verfahren der Konsultation  
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen*
- \*\*I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung)  
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen*
- \*\*II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung)  
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des  
Gemeinsamen Standpunkts  
Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder  
Abänderung des Gemeinsamen Standpunkts*
- \*\*\* Verfahren der Zustimmung  
*Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen,  
die in Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags  
und Artikel 7 des EU-Vertrags genannt sind*
- \*\*\*I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung)  
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen*
- \*\*\*II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung)  
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des  
Gemeinsamen Standpunkts  
Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder  
Abänderung des Gemeinsamen Standpunkts*
- \*\*\*III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung)  
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des  
gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

### ***Änderungsanträge zu einem Legislativtext***

In den Änderungsanträgen werden Hervorhebungen in Fett- und Kursivdruck vorgenommen. Wenn Textteile mager und kursiv gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen auf solche Teile des Legislativtextes, bei denen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise Textteile, die in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

## INHALT

	<b>Seite</b>
GESCHÄFTSORDNUNGSSEITE .....	4
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG .....	6
BEGRÜNDUNG.....	8

## GESCHÄFTSORDNUNGSSEITE

Das Europäische Parlament hatte in seiner Sitzung vom 30. November 2000 seinen Standpunkt in erster Lesung zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates 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) angenommen. (PE-CONS 3657/2001 – C5-0525/2001 – 2000/0065(COD)).

In der Sitzung vom 28. Februar 2001 gab die Präsidentin des Europäischen Parlaments bekannt, dass sie den Gemeinsamen Standpunkt erhalten und an den Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr überwiesen hat (5179/1/2001 - C5-0074/2001).

In seiner Sitzung vom 16. Mai 2001 nahm das Parlament Abänderungen zum Gemeinsamen Standpunkt an.

Mit Schreiben vom 20. August 2001 teilte der Rat mit, dass er nicht in der Lage sei, alle Abänderungen des Parlaments zu übernehmen.

Der Präsident des Rates berief im Einvernehmen mit der Präsidentin des Parlaments eine Sitzung des Vermittlungsausschusses für den 18. September 2001 ein.

In dieser Sitzung prüfte der Vermittlungsausschuss den Gemeinsamen Standpunkt auf der Grundlage der vom Parlament vorgeschlagenen Abänderungen.

Mit Schreiben vom 24. Oktober 2001 unterrichtete der Präsident des Rates das Parlament davon, dass die in Artikel 251 Absatz 7 des EG-Vertrags vorgesehene Verlängerung der Frist für die Prüfung der Abänderungen des Parlaments erforderlich sei.

Als Ergebnis von späteren Trilog- und Delegationssitzungen wurde durch den Austausch von Schreiben vom 19. Oktober 2001 und 24. Oktober 2001 eine Einigung herbeigeführt.

In der Delegationssitzung vom 24. Oktober 2001 billigten die Mitglieder der Delegation das Ergebnis des Vermittlungsverfahrens einstimmig.

An der Abstimmung beteiligten sich: die Abgeordneten James L.C. Provan, Vizepräsident und Vorsitzender der Delegation; Konstantinos Hatzidakis, Vorsitzender des Ausschusses für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr; Mark Francis Watts, Berichterstatter; Sir Robert Atkins (in Vertretung von Georg Jarzembowski), Emmanouil Bakopoulos, Theodoros J.J. Bouwman (in Vertretung von Josu Ortuondo Larrea), Giovanni Claudio Fava (in Vertretung von Renzo Imbeni), Carmen Fraga Estévez (in Vertretung von Ingo Friedrich), Brigitte Langenhagen and Emmanouil Mastorakis.

Gemäß Ziffer III Punkt 8 der Gemeinsamen Erklärung zu den praktischen Modalitäten des neuen Mitentscheidungsverfahrens<sup>1</sup> haben die beiden Vorsitzenden am 13. November 2001 die Billigung des gemeinsamen Entwurfs festgestellt.

---

<sup>1</sup> ABl. C 148 vom 28.5.1999, S. 1.

Der Bericht wurde am 30. November 2001 eingereicht.

## ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG

**Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem vom Vermittlungsausschuss gebilligten gemeinsamen Entwurf einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates 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)  
(PE-CONS 3657/2001 – C5-0525/2001 – 2000/0065(COD))**

**(Verfahren der Mitentscheidung: dritte Lesung)**

*Das Europäische Parlament,*

- in Kenntnis des vom Vermittlungsausschuss gebilligten gemeinsamen Entwurfs (PE-CONS 3657/2001 – C5-0525/2001),
  - unter Hinweis auf seinen gemeinsamen Standpunkt aus erster Lesung<sup>1</sup> zu dem Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat, (KOM(2000) 142)<sup>2</sup>,
  - unter Hinweis auf den geänderten Vorschlag (KOM(2000) 850<sup>3</sup>),
  - unter Hinweis auf seinen Standpunkt aus zweiter Lesung<sup>4</sup> zu dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates<sup>5</sup>,
  - in Kenntnis der Stellungnahme der Kommission zu den Abänderungen des Parlaments am Gemeinsamen Standpunkt (KOM(2001) 339 – C5-0264/2001<sup>6</sup>),
  - gestützt auf Artikel 251 Absatz 5 des EG-Vertrags,
  - gestützt auf Artikel 83 seiner Geschäftsordnung,
  - in Kenntnis des Berichts seiner Delegation im Vermittlungsausschuss (A5-0440/2001),
1. nimmt den gemeinsamen Entwurf an;
  2. beauftragt seine Präsidentin, den Rechtsakt mit dem Präsidenten des Rates gemäß Artikel 254 Absatz 1 des EG-Vertrags zu unterzeichnen;
  3. beauftragt seinen Generalsekretär, den Rechtsakt im Rahmen seiner Zuständigkeiten zu unterzeichnen und im Einvernehmen mit dem Generalsekretär des Rates seine Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften zu veranlassen;

---

<sup>1</sup> ABl. C 228 vom 13.8.2001, S. 133

<sup>2</sup> ABl. C 212 vom 25.7.2000, S. 102

<sup>3</sup> ABl. C 154 vom 29.4.2001, S. 67

<sup>4</sup> Angenommene Texte vom 16.5.2001.

<sup>5</sup> ABl. C 101 vom 30.3.2001, S. 15.

<sup>6</sup> ABl. C noch nicht veröffentlicht.

4. beauftragt seine Präsidentin, diese legislative EntschlieÙung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

## **BEGRÜNDUNG**

### **Einleitung**

Nach dem Untergang des Öltankers Erika am 12. Dezember 1999 hat die Kommission rasch auf die Aufforderung des Parlaments und des Rates reagiert, die Bestimmungen über die Sicherheit auf See auf Gemeinschaftsebene sehr viel strenger zu gestalten. Sie hat drei Vorschläge (das sogenannte „Erika I-Paket“) unterbreitet: der vorliegende Vorschlag, der Vorschlag bezüglich Klassifikationsgesellschaften (Berichterstatter: Herr ORTUONDO), der dem gleichen Legislativverfahren unterliegt, und schließlich der Vorschlag für ein Verbot von Einhüllen-Öltankschiffen (Berichterstatter: Herr HATZIDAKIS), der auf derselben Plenartagung Gegenstand einer Aussprache und einer Abstimmung sein wird. Weitere Maßnahmen für einen langfristigen Schutz europäischer Gewässer gegen das Risiko von Unfällen und Verschmutzung der Meere werden ebenfalls bereits geprüft („Erika II-Paket“).

Was diesen Bericht betrifft, wird durch die Richtlinie 95/21/EG ein System der Hafenstaatkontrolle von Schiffen in der Europäischen Gemeinschaft auf der Grundlage von einheitlichen Überprüfungs- und Festhalteverfahren geschaffen. Änderungen der Übereinkommen der internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) und der Pariser Vereinbarung (MOU) über Hafenstaatkontrolle wurden berücksichtigt.

Das Versagen von Verbänden eines Schiffes kann das Unfallrisiko auf See erhöhen. Hat das Schiff Mineralöl als Massengut geladen, so können solche Unfälle katastrophale Folgen für die Umwelt haben. Es steht außer Frage, dass einige Schiffe wegen ihres schlechten Erhaltungszustands, ihrer Flagge und ihrer Vorgeschichte ein offenkundiges Risiko für die Sicherheit des Seeverkehrs und die Meeresumwelt darstellen. Hierzu zählen insbesondere Schiffe unter der Flagge eines Staates, der in der Schwarzen Liste, die von der Pariser Vereinbarung veröffentlicht wird, als Staat mit "sehr hohem Risiko" oder "hohem Risiko" aufgeführt sind.

Diesen Schiffen sollte daher der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert werden, sofern nicht nachgewiesen werden kann, dass sie in Gemeinschaftsgewässern sicher betrieben werden können. Es müssen Leitlinien für die Verfahren festgelegt werden, die bei der Verhängung einer derartigen Zugangsverweigerung und der Aufhebung dieser Maßnahme anwendbar sind. Im Interesse der Transparenz sollte die Liste der Schiffe, denen der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert wurde, veröffentlicht werden.

Darüber hinaus stellen Schiffe mit hohem Prioritätsfaktor ein besonders großes Unfall- oder Verschmutzungsrisiko dar. Daraus leitet sich die Notwendigkeit ab, diese Schiffe in den Gemeinschaftshäfen häufig zu überprüfen. Derartige Schiffe werden derzeit nicht ausreichend streng überprüft, wenn sie europäische Häfen anlaufen. Den Mitgliedstaaten sollte gestattet werden, die obligatorischen Überprüfungen effizient zu gestalten, damit der größtmögliche zusätzliche Nutzen aus einer verschärften Überprüfungsregelung gezogen wird.

## **Erste und zweite Lesung**

Das Thema wurden im Bericht von Mark WATTS (PSE, VK) behandelt, der in erster Lesung am 30. November 2000 angenommen wurde und 8 Abänderungen enthielt. Das Parlament schloss sich weitgehend den Zielen des Vorschlags an,

- war aber der Auffassung, dass man beim Verbot bestimmter Schiffe strenger vorgehen sollte (Flaggen der schwarzen Liste),
- vertrat die Ansicht, dass Schiffe mit Schiffsdatschreibern (VDR – voyage data recorder) ausgerüstet werden sollten, die im Falle eines Unglücks Daten für Untersuchungszwecke liefern können, denn im Bereich der Bordausrüstung wurden wesentliche technologische Fortschritte erzielt, die die Registrierung von Reisedaten ermöglichen (Schiffsdatschreiber (VDR – voyage data recorder) bzw. „black boxes“, um so die Untersuchungen nach Unfällen zu erleichtern;
- das Parlament beschloss auch andere Abänderungen im Zusammenhang mit der Anzahl der fachlich geeigneten Besichtigern und der Haftung für zusätzliche Kosten.

Der Rat hat seinen gemeinsamen Standpunkt am 26. Februar 2001 angenommen. Dem von einigen Mitgliedstaaten geäußerten Bedürfnis nach Flexibilität wegen der zu erwartenden zusätzlichen Arbeitsbelastung wurde Rechnung getragen. Gleichzeitig kam aber ihre Entschlossenheit zum Ausdruck, die Hafenstaatkontrolle in der Europäischen Union, insbesondere hinsichtlich strengerer Überprüfungen und des Verfahrens zur Verweigerung des Zugangs zu Gemeinschaftshäfen zu verschärfen.

In zweiter Lesung (16. Mai 2001) nahm das Parlament zwei Abänderungen an, die die VDR und die Notwendigkeit betrafen, der politischen Entschlossenheit des Rates sofortige legislative Wirkung in diesem Bereich zu verleihen, sowie die Überwachung der Umsetzung der Richtlinie.

### **Die Richtlinie im Vermittlungsverfahren**

Der Rat hat beschlossen, dass er nicht alle Abänderungen des Parlaments akzeptieren könne, und die Delegation des EP wurde im schriftlichen Verfahren am 28. Juni 2001 einberufen.

Die Abänderung betreffend die Überprüfung der Umsetzung der Richtlinie spätestens 36 Monate nach ihrem Inkrafttreten wurde vom Rat mit kleineren Neuformulierungen akzeptiert.

Die Abänderung zur Einführung einer Pflicht zur Verweigerung des Zugangs zu Gemeinschaftshäfen für Schiffe, die nicht den VDR-Anforderungen entsprechen, wurde abgelehnt. Man vertrat die Ansicht, dass dies Probleme mit dem Geltungsbereich der Richtlinie aufwerfen würde, durch die lediglich überprüft werden soll, ob ein Schiff internationalen Anforderungen genügt, und nicht indirekt zusätzliche Ausrüstungsanforderungen aufgestellt werden sollten.

Es fanden zwei Trilog-Sitzungen (11. September und 18. Oktober) und zwei Delegationssitzungen (4. Oktober und 24. Oktober) statt. Das Vermittlungsverfahren wurde am 18. September 2001 ohne Aussprache in der Sitzung des Vermittlungsausschusses Geldwäsche eingeleitet.

Der Delegation des Europäischen Parlaments gelang es durchzusetzen, dass das Mitführen von „black boxes“ nach dieser Richtlinie verbindlich wurde:

- Das Schiff wird festgehalten, wenn es nicht mit einem funktionierenden Schiffsdatenschreiber ausgerüstet ist, sofern dessen Verwendung nach Anhang XII vorgeschrieben ist. Wenn dieser Mangel nicht ohne weiteres in dem Hafen, in dem das Schiff festgehalten wird, behoben werden kann, kann die zuständige Behörde zulassen, dass das Schiff den nächsten geeigneten Hafen anläuft, in dem der Mangel ohne weiteres behoben wird, oder fordern, dass der Mangel binnen höchstens 30 Tage behoben wird;
- Zeitplan: am oder nach dem 1. Juli 2002 gebaute Fahrgastschiffe; am oder nach dem 1. Juli 2002 andere als Fahrgastschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 3000 oder mehr; nach 2007/2008 alle älteren Frachtschiffe.

Die Delegation hat das Gesamtkompromisspaket gebilligt, das vom Rat am 24. Oktober vorgelegt wurde. Der gemeinsame Entwurf wurde mit Schreiben vom 13. November 2001 gebilligt.

### **Schlussfolgerungen**

Die Delegation hält das Ergebnis des Vermittlungsverfahrens für außerordentlich zufriedenstellend für das Parlament, da im gemeinsamen Entwurf seine Abänderungen entweder ganz oder in überarbeiteter Form übernommen worden sind. Sie schlägt deshalb vor, dass der Text in dritter Lesung im Plenum angenommen wird.