

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Plenarsitzungsdokument

A6-0098/2009

25.2.2009

*****III BERICHT**

über den vom Vermittlungsausschuss gebilligten gemeinsamen Entwurf einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (Neufassung)
(PE-CONS 3720/2008 – C6-0043/2009 – 2008/0237B(COD))

Delegation des Europäischen Parlaments im Vermittlungsausschuss

Vorsitzende der Delegation: Rodi Kratsa-Tsagaropoulou
Berichterstatter: Luis de Grandes Pascual

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.)

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG.....	6
VERFAHREN.....	10

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem vom Vermittlungsausschuss gebilligten gemeinsamen Entwurf einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (Überarbeitung) (PE-CONS 3720/2008 – C6-0043/2009 – 2008/0237B(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: dritte Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des vom Vermittlungsausschuss gebilligten gemeinsamen Entwurfs (PE-CONS 3720/2008 – C6-0043/2009),
 - unter Hinweis auf seinen Standpunkt aus erster Lesung¹ zu dem Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2005)0587),
 - unter Hinweis auf seinen Standpunkt aus zweiter Lesung² zu dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates³,
 - in Kenntnis der Stellungnahme der Kommission zu den Abänderungen des Parlaments am Gemeinsamen Standpunkt (KOM(2008)0826)⁴,
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 5 des EG-Vertrags,
 - gestützt auf Artikel 65 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts seiner Delegation im Vermittlungsausschuss (A6-0098/2009),
1. nimmt den gemeinsamen Entwurf an;
 2. beauftragt seinen Präsidenten, den Rechtsakt mit dem Präsidenten des Rates gemäß Artikel 254 Absatz 1 des EG-Vertrags zu unterzeichnen;
 3. beauftragt seinen Generalsekretär, den Rechtsakt zu unterzeichnen, nachdem überprüft worden ist, dass alle Verfahren ordnungsgemäß abgeschlossen worden sind, und im Einvernehmen mit dem Generalsekretär des Rates die Veröffentlichung des Rechtsakts im Amtsblatt der Europäischen Union zu veranlassen;
 4. beauftragt seinen Präsidenten, diese legislative EntschlieÙung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

¹ ABl. C 74 E vom 20.3.2008, S. 632.

² Angenommene Texte vom 24.9.2008, P6_TA(2008)0048.

³ ABl. C 190 E vom 29.7.2008, S. 1.

⁴ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

BEGRÜNDUNG

I. Hintergrund

I.1 Das Dritte Paket zur Seeverkehrssicherheit

Das Dritte Paket zur Seeverkehrssicherheit (auch als Erika-III-Paket bekannt) wurde von der Kommission Ende 2005 vorgeschlagen. Dieses Paket stellt die Fortsetzung des Erika-I- und des Erika-II-Pakets dar, die nach der Havarie der Erika im Jahr 1999 vor der französischen Atlantikküste vorgelegt wurden. Ferner folgte es auf die Entschließung des Parlaments vom 21.4.2004, die vom nach der Havarie der Prestige im Jahr 2002 eingesetzten nichtständigen Ausschuss zur Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs (MARE) ausgearbeitet wurde.

Ziel des Dritten Pakets zur Seeverkehrssicherheit ist es, die bestehenden gemeinschaftlichen Sicherheitsvorschriften weiter zu stärken und die wichtigsten internationalen Instrumente in das Gemeinschaftsrecht zu übernehmen. Die sieben Einzelvorschläge zielen darauf ab, Unfälle zu vermeiden (durch die Verbesserung der Qualität der europäischen Flaggen, die Überarbeitung der Rechtsvorschriften über die Hafenstaatkontrolle und die Überwachung des Schiffsverkehrs sowie die Verbesserung der Vorschriften über Klassifikationsgesellschaften) und eine effiziente Reaktion bei Unfällen zu gewährleisten (durch die Entwicklung eines harmonisierten Rahmens für die Untersuchung von Seeunfällen, die Einführung von Vorschriften über die Entschädigung von Passagieren bei Unfällen und die Einführung von Vorschriften über die Haftung des Schiffseigners in Kombination mit einer Pflichtversicherung).

I.2 Dieser Vorschlag

Ziel des Kommissionsvorschlags ist es, die gemeinschaftlichen Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden zu stärken. Die Hauptaufgabe war die Revision der in der Richtlinie 94/57/EG verankerten bestehenden gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften und die Regulierung der als „Klassifikationsgesellschaften“ bekannten Organisationen, die derzeit für die Überprüfung der Schiffe und die Ausstellung ihrer Lizenzen zuständig sind.

Im Kommissionsvorschlag wird die Rolle der von der EU anerkannten Klassifikationsgesellschaften gestärkt und geklärt, da erhebliche Mängel bei der Überprüfung und Zertifizierung der Sicherheit von Schiffen festgestellt wurden. Die genaue Überwachung durch die zuständigen Behörden sollte gewährleisten, dass diese Organisationen, denen es obliegt, sicherzustellen, dass Schiffe in unseren Hoheitsgewässern die maßgeblichen internationalen Sicherheits- und Umweltnormen einhalten, unabhängig und streng vorgehen.

II. Das Legislativverfahren vor der Vermittlung

II.1. Das Dritte Paket zur Seeverkehrssicherheit in erster und zweiter Lesung

Das Parlament hat das Paket zur Seeverkehrssicherheit immer als Ganzes betrachtet und die einzelnen Komponenten deshalb immer gemeinsam behandelt. Die erste Lesung zu den

sieben Vorschlägen fand im März/April 2007 statt. Im Rat konnte in seinen Sitzungen im Juni und November 2007 eine Einigung zu sechs der acht Vorschläge erzielt werden (ein Dossier wurde zwischenzeitlich in eine Richtlinie und eine Verordnung aufgespalten). Zwei Dossiers (Verpflichtungen des Flaggenstaats und zivilrechtliche Haftung) sind jedoch noch wie vor blockiert, weil es den Mitgliedstaaten widerstrebt, derartige Vorschriften auf EU-Ebene anzunehmen. Ein Versuch, der im April 2008 unternommen wurde, bei diesen beiden Dossiers Fortschritte zu erzielen, war erfolglos.

Die Mitgliedstaaten waren bemüht, Druck auf das Parlament auszuüben, das Gesetzgebungsverfahren für die anderen sechs Dossiers weiterzuführen und die Gemeinsamen Standpunkte zu übermitteln. Das Parlament stimmte diesem Ansatz schließlich zu, damit Fortschritte gemacht werden konnten.

Nach der Übermittlung der Gemeinsamen Standpunkte im Juni 2008 drang das Parlament jedoch dem Rat gegenüber weiter darauf, Fortschritte bei den zwei noch verbleibenden Dossiers (den „fehlenden Beiden“) zu erzielen. Dies erfolgte, indem man den Inhalt der beiden Dossiers in Form von Änderungsanträgen in einige der in Bearbeitung befindlichen Gesetzgebungsdossiers des Pakets einbrachte.

Gleichzeitig wurden die Verhandlungen über die sechs Dossiers in zweiter Lesung ohne Erfolg weitergeführt. Aufgrund des Schicksals der „fehlenden Beiden“ sowie der Schwierigkeiten bei einigen anderen Dossiers wurde beschlossen, bei allen Dossiers von einer Einigung in zweiter Lesung Abstand zu nehmen. Das Parlament reichte seine Änderungsanträge aus erster Lesung zu allen Dossiers sowie die Änderungsanträge, mit denen der Inhalt der „fehlenden Beiden“ einbezogen werden sollte, im Plenum wieder ein. Dann gingen die sechs Dossiers ins Vermittlungsverfahren.

II.2 Der vorliegende Vorschlag in erster und zweiter Lesung

Das Parlament stimmte dem Ansatz der Kommission für dieses Dossier zu. In der ersten Lesung zielte das Parlament im Wesentlichen darauf ab, den Vorschlag klarer zu fassen und zu verbessern (z. B. Rolle der anerkannten Organisationen, die im Namen der Staaten handeln, Einsetzung eines Bewertungsausschusses zur Beurteilung der Qualitätssicherungssysteme der anerkannten Organisationen).

Der Rat befürwortete in seinem Gemeinsamen Standpunkt den vom Parlament in erster Lesung vertretenen Standpunkt, und in der zweiten Lesung gab es keine wesentlichen Meinungsverschiedenheiten zwischen den Institutionen. Die größte vom Rat vorgenommene Änderung war die Aufspaltung des ursprünglichen Vorschlags in zwei getrennte Rechtsinstrumente (eine Richtlinie und eine Verordnung), was das Parlament und die Kommission billigen konnten, da dies größere Rechtsklarheit schafft.

III. Vermittlungsverfahren

III.1 Das Dritte Paket zur Seeverkehrssicherheit im Vermittlungsverfahren

Nach der Abstimmung in zweiter Lesung vom 24. 9. 2008 und angesichts des politischen Willens, das Vermittlungsverfahren unter französischem Ratsvorsitz abzuschließen, wurde die

Delegation des Parlaments im Vermittlungsausschuss am 7. 10. 2008 sehr rasch zusammengestellt.

Gleichzeitig begann der Druck, den das Parlament im Hinblick auf eine Einigung über die „fehlenden Beiden“ auf den Rat ausübte, Früchte zu tragen. Nach einer informellen Ratssitzung, in der die Frage in Anwesenheit des TRAN-Vorsitzenden Paolo Costa erörtert wurde, wurden am 9. 10. 2008 politische Einigungen zu beiden Dossiers erzielt.

Es fanden zwei Trilogsitzungen zwischen Parlament und Rat (4. 11. und 2. 12.) sowie eine informelle Sitzung zu den heikelsten Dossiers im Vorfeld der Sitzung des Vermittlungsausschusses am 8. 12. statt, in der die Verhandlungen zum Abschluss gebracht wurden. Zusätzlich zu den Sitzungen des Verhandlungsteams, bei denen wegen des Umfangs des Pakets auch die Koordinatoren des TRAN-Ausschusses anwesend waren, kam die Delegation des Parlaments noch zweimal zusammen (5. 11. und 3. 12.).

Am 8. 2. konnte eine Einigung über die letzten noch offenen Fragen des schwierigsten Dossiers (Herr Costa) erzielt werden. Am selben Abend übermittelte das Parlament dem Ratsvorsitz Schreiben, in denen es seine Bereitschaft erklärte, rasch Einigungen in zweiter Lesung zu den „fehlenden Beiden“ zu erzielen, womit es dem Rat möglich wurde, seine beiden Gemeinsamen Standpunkte in seiner Sitzung am 9. 12. anzunehmen.

Der Rat war im Vermittlungsausschuss durch Herrn Bussereau, amtierender Ratsvorsitzender und französischer Staatssekretär für Verkehr, vertreten. Vizepräsident Tajani vertrat die Kommission. Daran wurde wieder einmal deutlich, dass die Einbeziehung der höchsten politischen Ebene und die Dynamik des Vermittlungsverfahrens bei sehr schwierigen Verhandlungen viel ausmachen kann.

Das Gesamtergebnis des Vermittlungsverfahrens fällt für das Parlament sehr positiv aus. Es wurden nicht nur die „fehlenden Beiden“ gleichzeitig abgeschlossen, sondern auch an den im Vermittlungsverfahren vereinbarten Texten wurden viele Verbesserungen vorgenommen. Dies ist vor allem auf die Solidarität der Mitglieder zurückzuführen, da nicht zuließen, dass ein Dossier abgeschlossen wird, ohne dass eine Gesamteinigung über das ganze Paket erzielt wird.

Die besonderen Umstände des Pakets zur Seeverkehrssicherheit haben jedoch gezeigt, dass es nicht die beste Lösung ist, wenn derselbe Ratsvorsitz für die Verhandlungen in zweiter und dritter Lesung zuständig ist. Offenbar war es sehr schwierig für den Ratsvorsitz, die Mitgliedstaaten im Ausschuss der Ständigen Vertreter zu überzeugen, sich noch einmal ins Zeug zu legen, da die Verhandlungen schon – zumindest dem Eindruck nach – zu lange andauerten. Für das Parlament hingegen begann mit dem Vermittlungsverfahren eine ganz neue Phase, während das Ganze im Rat, unter demselben Ratsvorsitz, als Weiterführung derselben Phase betrachtet wurde.

III.2 Der vorliegende Vorschlag im Vermittlungsverfahren

Die Verhandlungen über dieses Dossier im Vermittlungsverfahren wurden auf der Ebene der Trilogsitzungen abgeschlossen, die vor der Sitzung des Vermittlungsausschusses stattfanden, der sich dann nur noch mit dem verbleibenden offenen Dossier befasste. Die wichtigsten

Punkte der Einigung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Verweis auf das VN-Seerechtsübereinkommen: Eine umstrittene Erwägung mit einem Verweis auf das Seerechtsübereinkommen wurde gestrichen, da sowohl das Parlament als auch die Kommission glaubten, dies würde die Verordnung schwächen.
- Bewertung und Zertifizierung der Qualitätssicherungssysteme durch eine gemeinsame Stelle: Diese Stelle wird „Unabhängige Qualitätsbewertungs- und -bescheinigungseinheit“ genannt; dieser Kompromiss stellte sowohl das Parlament als auch den Rat zufrieden, da Ersteres die Unabhängigkeit dieser Einheit betonen wollte und Letzterer die Entscheidung über ihre endgültige Form den Organisationen selbst überlassen wollte.

V. Fazit

Die wichtigsten Punkte der vom Parlament in zweiter Lesung angenommenen Abänderungen wurden in die im Verlauf des Vermittlungsverfahrens erzielte Einigung übernommen. Die Delegation empfiehlt dem Parlament deshalb die Annahme des gemeinsamen Textes in der dritten Lesung.

Anmerkungen (Angaben nur in einer Sprache verfügbar)	...
---	-----

FRISTVERLÄNGERUNGEN

Frist für die 2. Lesung des Rates	0.0.0000
Frist für die Einberufung des Ausschusses Beantragendes Organ – Datum	0.0.0000 [Council] – 0.0.0000
Frist für die Tätigkeiten des Ausschusses Beantragendes Organ – Datum	3.2.2009 [Parliament] – 19.1.2009
Frist für den Erlass des Rechtsakts Beantragendes Organ – Datum	0.0.0000 [Council] – 0.0.0000

