

— In Artikel 20 des Vorschlags wird die Entscheidung 73/391/EWG des Rates aufgehoben. Anhang III des Vorschlags erwähnt demgegenüber unter der Überschrift „Aufgehobene Entscheidung mit ihrer Änderung“ auch die Entscheidung 76/641/EWG des Rates. Der Vollständigkeit halber sollte daher in Artikel 20 des Vorschlags auch die Änderung durch die Entscheidung 76/641/EWG mit aufgehoben werden.

2.6 Darüber hinaus ist besonders auf die Korrektheit der Übersetzungen zu achten, da Ungenauigkeiten zu Rechtsunsicherheit und Falschanwendung führen können.

Brüssel, den 30. Juni 2004.

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Roger BRIESCH

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Umsetzung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs innerhalb der Gemeinschaft“

(KOM(2003) 767 endg. — 2003/0291 (COD))

(2004/C 302/05)

Der Rat beschloss am 13. Januar 2004, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 80 Absatz 2 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen.

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 10. Mai 2004 an. Berichterstatteerin war Frau BREDIMA-SAVOPOULOU.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 410. Plenartagung am 30. Juni/1. Juli 2004 (Sitzung vom 30. Juni) mit 155 gegen 2 Stimmen bei 4 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

1. Einleitung

1.1 Der Internationale Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und die Verhütung von Meeresverschmutzung (ISM-Code: International Safety Management Code) wurde von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) 1979 angenommen, um die Entwicklung einer umfassenden Sicherheitskultur und des Umweltbewusstseins in der Seefahrt zu fördern. Im Jahr 1994 beschloss die IMO, den Code durch die Aufnahme eines neuen Kapitels IX zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs in das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) von 1974 verbindlich zu machen.

1.2 Die verbindliche Umsetzung des Codes wurde in zwei Phasen vollzogen. Am 1. Juli 1998 wurde der ISM-Code für Unternehmen verbindlich, die Fahrgastschiffe, Öltankschiffe, Chemikaliertankschiffe, Gastankschiffe und Massengutschiffe von 500 BRZ und darüber auf Auslandfahrt betreiben. Am 1. Juli 2002 wurde der ISM-Code verbindlich für Unternehmen, die sonstige Frachtschiffe von 500 BRZ und darüber auf Auslandfahrt im Seeverkehr betreiben.

1.3 Als Reaktion auf das Estonia-Unglück wurde auf Gemeinschaftsebene entschieden, die Umsetzung des ISM-Codes für im In- und Auslandverkehr eingesetzte Ro-Ro-Fahrgastfahrerschiffe durch die Verabschiedung der Verordnung (EG) Nr. 3051/95 (vom 8. Dezember 1995) auf den 1. Juli 1996 vorzuziehen⁽¹⁾. In seiner diesbezüglichen Stellungnahme⁽²⁾ begrüßte der EWSA die vorgeschlagenen Maßnahmen und befürwortete die Initiative der Kommission.

1.4 Die Verordnung wurde zweimal geändert: a) durch die Verordnung (EG) Nr. 179/98⁽³⁾ bezüglich der einheitlichen Ausstellung der ISM-Dokumente und -Zeugnisse für die in Europa verkehrenden Fährschiffe und b) durch die Verordnung (EG) Nr. 1970/2002⁽⁴⁾ zur Aktualisierung der Verordnung unter Berücksichtigung der nachträglich auf Ebene der IMO beschlossenen Änderungen des Codes. Die Verordnung trat am 26. November 2002 in Kraft.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates vom 8. Dezember 1995 über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs von Ro-Ro-Fahrgastfahrerschiffen, ABl. L 320 vom 30.12.1995, S. 14.

⁽²⁾ ABl. C 236 vom 11.9.1995, S. 42.

⁽³⁾ ABl. L 19 vom 24.1.1998, S. 35.

⁽⁴⁾ ABl. L 302 vom 6.12.2002, S. 3.

2. Der Kommissionsvorschlag

2.1 Bei der Verabschiedung der Verordnung (EG) Nr. 3051/95 erklärten die Mitgliedstaaten und das Europäische Parlament, dass die Anwendung des ISM-Codes auf Ro-Ro-Fahrgastfahrtschiffe vorrangig sei, aber lediglich die erste einer Reihe fortlaufender Initiativen zur Erhöhung der Sicherheit auf See darstelle.

2.2 Die vorgeschlagene Verordnung allgemeinerer Art, die die Verordnung (EG) Nr. 3051/95 ersetzen soll, soll vor allen Dingen eine ordnungsgemäße, strenge und harmonisierte Umsetzung des Codes in allen Mitgliedstaaten und Beitrittsländern erleichtern. Durch diese Verordnung sollen die bestehenden ISM-Regeln der EU für Ro-Ro-Fahrgastfahrtschiffe im Linienverkehr mit einem Gemeinschaftshafen, unabhängig von der geführten Flagge, parallel beibehalten werden.

2.3 Die Verordnung gilt für jedwede Unternehmen, die eines oder mehrere der folgenden Arten von Schiffen im Seeverkehr betreiben:

- Frachtschiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, sowohl auf Inlandfahrt als auch auf Auslandfahrt;
- Fahrgastschiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, auf Auslandfahrt;
- Fahrgastschiffe auf Inlandfahrt in Seegebieten der Klassen A und B im Sinne von Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG, unabhängig von der geführten Flagge;
- Ro-Ro-Fahrgastfahrtschiffe im Linienverkehr mit einem Gemeinschaftshafen, unabhängig von der geführten Flagge;
- Frachtschiffe im Kabotage-Zubringerverkehr mit einem Gemeinschaftshafen, unabhängig von der geführten Flagge.

2.4 Der Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Verordnung basiert auf Kapitel IX der SOLAS-Bestimmungen und gilt für alle vom SOLAS-Übereinkommen erfassten und die Flagge eines Mitgliedstaats führenden Schiffe, auch wenn sie im Inlandverkehr eingesetzt werden. Für die im Inlandverkehr eingesetzten Fahrgastschiffe kommen die Bestimmungen jedoch nur dann zur Anwendung, wenn die Fahrgastschiffe weiter als 5 Meilen von der Küstenlinie entfernt verkehren; diese Bestimmungen gelten aber für alle Flaggen.

2.5 Alle Unternehmen, die eines oder mehrere der oben genannten Schiffe betreiben, müssen den in Titel I des Anhangs wiedergegebenen Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-CODE) einhalten. Die Mitgliedstaaten sind an die in Titel II des Anhangs wiedergegebenen Leitlinien für die Ausstellung von Zeugnissen (Vorschriften für die Verwaltungen zur Umsetzung des ISM-Codes) gebunden.

3. Allgemeine Bemerkungen

3.1 Der ISM-Code ist einer der wichtigsten Fortschritte der IMO im Bereich der Sicherheit auf See, da er den entsprechenden Rahmen für die wirksame Umsetzung der IMO-Übereinkommen schafft. Der EWSA ist — wie in früheren Stellungnahmen dargelegt — der Auffassung, dass die Verordnung (EG) Nr. 3051/95 sehr stark dazu beigetragen hat, die Umsetzung des ISM-Codes für Ro-Ro-Fahrgastfahrtschiffe um zwei Jahre vorzuziehen und seinen Anwendungsbereich auf die im Inlandverkehr auf See eingesetzten Ro-Ro-Fahrgastfahrtschiffe auszuweiten.

3.2 Der EWSA stellt fest, dass im Hinblick auf die Betreiber von im Auslandverkehr eingesetzten Fahrgast- und Frachtschiffen das Ziel der vorgeschlagenen Richtlinie bereits erreicht wurde, da sich aus dem SOLAS-Übereinkommen die Verpflichtung

zur Einhaltung des ISM-Codes ergibt. Desgleichen wurde bezüglich der Betreiber von Ro-Ro-Fahrgastfahrtschiffen durch die Umsetzung der Verordnung Nr. 3051/95 die Zielvorgabe verwirklicht.

3.3 Die Kommission begründet ihren Vorschlag im Wesentlichen damit, dass durch die volle Umsetzung des ISM-Codes und der einschlägigen IMO-Leitlinien in EU-Recht bessere Voraussetzungen für die wirksame Anwendung des ISM-Codes innerhalb der Gemeinschaft geschaffen werden. Der EWSA teilt diese Auffassung und unterstützt uneingeschränkt diese Zielsetzung, soweit sie sich auf Schiffe bezieht, für die der ISM-Code bereits jetzt anwendbar ist. Hinsichtlich des zusätzlichen Nutzens, der von der vorgeschlagenen Ausweitung des Anwendungsbereichs des ISM-Codes auf weitere Schiffstypen zu erwarten ist, gibt der Ausschuss die nachstehenden Bemerkungen ab.

3.3.1 Der ISM-Code geht auf eine Initiative der Industrie zurück und wurde als freiwilliges Instrument zur Förderung einer qualitativ anspruchsvollen Seeschifffahrt entwickelt. Die Erfahrungen, die im Rahmen der weltweit verbindlichen Umsetzung des ISM-Codes seit der ersten Phase im Jahr 1998 gemacht wurden, haben wie erwartet die Stärken und Schwächen des Codes erkennen lassen. Es besteht Einmütigkeit darüber, dass eine bessere Kenntnis der Ziele des Codes seitens aller Akteure im Bereich der Seefahrt (Flaggenstaaten, Klassifikationsgesellschaften und Schifffahrtsunternehmen), engere Kontakte zwischen den für die Ausfertigung von ISM-Zeugnissen zuständigen Stellen sowie einheitliche Ausbildungsstandards für die Auditoren, die die Einhaltung des ISM-Codes prüfen, notwendig sind. Grundvoraussetzung für ein gutes Sicherheitsmanagement ist das Engagement von oben. Bei den Maßnahmen für einen sicheren Schiffsbetrieb und die Verhütung von Meeresverschmutzung hängt der endgültige Erfolg vom Einsatz und von der Motivation aller und auf allen Ebenen ab. Ohne ein entsprechendes Bewusstsein der Akteure der maritimen Verbundwirtschaft könnte der ISM-Code tatsächlich zu der bloßen Makulatur verkommen, als die ihn Skeptiker gerne bezeichnen.

3.3.2 Die Risikobewertung wird heutzutage als ein objektives und verlässliches Werkzeug für die Erwägung von Verbesserungen im Bereich der Sicherheit weithin verwendet. Auf dieser Grundlage und in Anbetracht des nachweislichen Bedarfs war die verbindliche Anwendung des ISM-Codes in der EU für Passagierschiffe im Linienverkehr mit einem Gemeinschaftshafen vollauf gerechtfertigt und wurde dementsprechend befürwortet. Aus denselben Gründen blieb die Anwendung der Leitlinien auf alle anderen im Inlandverkehr eingesetzten Schiffe bisher — und zwar zu Recht — entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip dem Ermessen der nationalen Verwaltungen überlassen. Dem EWSA ist keine nationale Rechtsvorschrift bekannt, durch die die verbindliche Anwendung des ISM-Codes auf andere im Inlandverkehr eingesetzte Schiffe ausgeweitet wird.

3.3.3 Der ISM-Code ist für im Auslandverkehr eingesetzte Schiffe gedacht und daher für die Verwaltungen und Unternehmen nicht ohne Probleme umzusetzen; er ist für die Unternehmen und ihre Schiffe mit beträchtlichen Auflagen verbunden und erfordert sowohl die Einhaltung von internationalen Übereinkommen als auch die verstärkte Beachtung von Industrienormen. Außerdem gelten hinsichtlich der Sicherheitsbestimmungen für ausschließlich im Inlandverkehr eingesetzte Frachtschiffe die nationalen Rechtsvorschriften, und als Folge der vorgeschlagenen Maßnahme müssten diese Schiffe möglicherweise denselben Anforderungen genügen, wie sie für Frachtschiffe auf Auslandfahrt gelten.

3.3.4 Der EWSA, der u. a. für die Interessen der mittelständischen Unternehmen in Europa eintritt, ist darüber besorgt, dass der ISM-Code für kleine und mittlere Schifffahrtsunternehmen verbindlich werden soll, die ausschließlich im Inlandverkehr operieren. In Anbetracht der obigen Überlegungen sollten bei der vorgeschlagenen Verordnung der bürokratische Aufwand und die Kosten berücksichtigt werden, die seine Anwendung auf die Schiffe derartiger Unternehmen mit sich bringt. Es könnte sich daher als notwendig erweisen, die Anwendung flexibel zu handhaben bzw. Ausnahmeregelungen vorzusehen.

4. Besondere Bemerkungen

4.1 Artikel 3 — Anwendung

4.1.1 Der EWSA ist der Auffassung, dass für kleine Fracht- und Passagierschiffe, die im Inlandverkehr eingesetzt werden, aus Gründen der Praktikabilität Ausnahmeregelungen notwendig werden könnten, insbesondere wenn diese Schiffe vom Eigner selbst oder unter seiner direkten Aufsicht betrieben werden.

4.2 Artikel 4 — Anforderungen an die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen

4.2.1 Als implizite Folge müssen die vorgenannten Schiffe möglicherweise die Anforderungen erfüllen, die für Schiffe auf Auslandsfahrt gelten. Der EWSA ist der Auffassung, dass in der Verordnung klar die Grundanforderungen des ISM-Codes festgeschrieben werden sollten, die für derartige Schiffe gelten sollen.

4.3 Artikel 5 — Zeugnisse

4.3.1 Der EWSA unterstützt den Vorschlag, dass das Verfahren für die Ausstellung von Zeugnissen strikt eingehalten werden muss, was das Hauptargument für die vorgeschlagene Verordnung ist.

4.3.2 Zu den Absätzen 2 und 6 ist anzumerken, dass das Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften bzw. das Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen auch von einer anderen Organisation im Auftrag der Verwaltung eines Flaggenstaats ausgestellt werden kann.

4.3.3 Der Ausschuss vertritt den Standpunkt, dass Artikel 5 Absatz 4 und 9 klarer formuliert und mit den Bestimmungen des ISM-Codes in Einklang gebracht werden müssen, da sie unnötige Beschränkungen auferlegen und Verwirrung stiften.

4.4 Artikel 7 — Verfahren bei Schutzmaßnahmen

4.4.1 In das Verfahren bei Schutzmaßnahmen ist nicht — wie dies eigentlich der Fall sein sollte — der Mitgliedstaat oder der Flaggenstaat eingebunden, der das Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften ausgestellt hat und möglicherweise die Gültigkeit des Zeugnisses aussetzen oder aufheben muss.

4.5 Artikel 9 — Berichterstattung

4.5.1 In diesem Artikel wird zwar auf ein von der Kommission zu erstellendes Muster hingewiesen, jedoch nicht festgelegt, worüber berichtet werden soll. Es sollte klargestellt werden, was Gegenstand dieser Berichterstattung sein soll: die Einhaltung der Verordnung und speziell der Verfahrensweisen für die Ausstellung von Zeugnissen durch die Mitgliedstaaten oder die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften durch die Unternehmen und deren Schiffe, was auf dem Wege der Flaggen- und Hafenstaatkontrolle überprüft werden könnte.

4.6 Artikel 13 — Inkrafttreten

4.6.1 Im Einklang mit den Bemerkungen zu den Artikeln 3 und 4 hält der EWSA die einjährige Übergangsfrist für Frachtschiffe und Passagierschiffe, die ausschließlich im Inlandverkehr eingesetzt werden, für angemessen.

5. Schlussfolgerungen

5.1 Der EWSA befürwortet die volle Umsetzung des ISM-Codes und der einschlägigen IMO-Leitlinien in EU-Recht durch die vorgeschlagene neue Verordnung, die die Verordnung (EG) Nr. 3051/95 ersetzen soll. In der Praxis könnte die Ausweitung des Anwendungsbereichs der vorgeschlagenen Verordnung jedoch nur einen begrenzten zusätzlichen Nutzen bringen, da die im Inlandverkehr eingesetzten Frachtschiffe und Ro-Ro-Fahrgastfahrtschiffe bereits den ISM-Code erfüllen müssen.

5.2 Der EWSA stellt fest, dass die Erfahrungen, die im Rahmen der Umsetzung des ISM-Codes seit der ersten Phase im Jahr 1998 gesammelt wurden, die Stärken und Schwächen des Codes haben erkennen lassen. Alle an der Umsetzung des ISM-Codes beteiligten Akteure der maritimen Verbundwirtschaft sollten sich voll und ganz über die Ziele des Codes im Klaren sein, da dieser ansonsten zur bloßen Makulatur werden könnte. Dies gilt umso mehr für Unternehmen und Schiffe, die bislang nicht unter die Bestimmungen des ISM-Codes fielen.

5.3 Die vorgeschlagene Ausdehnung des ISM-Codes auf alle im Inlandverkehr eingesetzten Schiffe muss noch einmal im Sinne einer stärkeren Flexibilisierung überdacht werden. Denn möglicherweise müssten neu aufgenommene Schiffstypen — unbeabsichtigter- und unangemessenerweise — die für Schiffe im Auslandverkehr geltenden Vorschriften erfüllen, was vermutlich unerschwingliche Kosten verursachen dürfte, insbesondere in den Fällen, in denen Schiffe vom Eigner selbst oder unter seiner direkten Aufsicht betrieben werden. Das im Verordnungsvorschlag vorgesehene Verfahren für die Ausstellung von Zeugnissen muss so abgestimmt sein, dass mittelständischen Unternehmen, die Schiffe im Inlandverkehr betreiben, keine unnötigen Beschränkungen auferlegt werden. Es könnte sich daher als notwendig erweisen, Ausnahmeregelungen vorzusehen oder — als Alternative — die Grundanforderungen des ISM-Codes festzuschreiben, die für derartige Schiffe gelten sollen.

Brüssel, den 30. Juni 2004

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Roger BRIESCH