



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 23.8.2005
KOM(2005) 379 endgültig

2003/0291 (COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag

betreffend den

**vom Rat angenommenen gemeinsamen Standpunkt im Hinblick auf den Erlaß einer
Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Umsetzung des
Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs
(ISM-Code) innerhalb der Gemeinschaft**

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag

betreffend den

**vom Rat angenommenen gemeinsamen Standpunkt im Hinblick auf den Erlaß einer
Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Umsetzung des
Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs
(ISM-Code) innerhalb der Gemeinschaft**

1- HINTERGRUND

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und an den Rat:(Dokument KOM(2003) 767 endgültig - 2003/0291 (COD): 11-12-2003

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses: 30-06-2004

Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung: 10-03-2004

Annahme des gemeinsamen Standpunkts: 18-07-2005

2 ZIEL DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

Ziel des Vorschlags ist die Aufnahme des Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (International Safety Management Code) in die Rechtsvorschriften der Europäischen Union.

Nach dem Unfall der *Estonia* hatte der Rat die Verordnung (EG) Nr.3051/95 vom 8. Dezember 1995 verabschiedet, die sich auf die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs für Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe beschränkt.

Da der ISM-Code auf alle Schiffe anzuwenden ist, die im internationalen Verkehr eingesetzt werden, zielt der Vorschlag der Kommission darauf ab, die Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates durch eine allgemeine Verordnung zu ersetzen. In der Praxis soll so erreicht werden, dass der Code, entsprechend seinem globalen Ansatz, Anwendung auf alle Arten von Schiffen findet, die die Flagge eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft führen, und auch - unabhängig von der Flagge - für alle Schiffe im Binnenverkehr innerhalb der EU und für Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe gilt, die im Linienverkehr Gemeinschaftshäfen anlaufen.

Durch die vorgeschlagene Verordnung sollen Verbesserungen hinsichtlich der Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs, der Sicherheit und der Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe auf Inland- und Auslandfahrt erreicht werden. Weiter zielt die vorgeschlagene Verordnung darauf ab, die geänderten Bestimmungen des ISM-Codes in Bezug auf die Gültigkeit von Zeugnissen über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften, die vorläufigen Zeugnisse und die Form der Zeugnisse in Gemeinschaftsrecht aufzunehmen. Diese

Änderungen sind am 1. Juli 2002 im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens (IMO-Entschießung (MSC.104 (73))) in Kraft getreten.

Weiter ist in dem Vorschlag vorgesehen, dass Kontrollen durchzuführen sind, der Kommission jährlich Bericht zu erstatten ist und die Mitgliedstaaten ein System von Sanktionen einführen müssen.

3 BEMERKUNGEN ZUM GEMEINSAMEN STANDPUNKT

Während das Europäische Parlament den Vorschlag ohne Bericht und ohne Änderungsantrag annahm, fügte der Rat eine Reihe von Änderungen ein, die jedoch Ziele und Geist des Vorschlags unberührt lassen.

- Begriffsbestimmungen

Die im gemeinsamen Standpunkt eingefügten Änderungen betreffen den Geltungsbereich des Verordnungsvorschlags, der auf weitere Fahrzeuge wie Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, bewegliche Offshore-Bohreinheiten und Fahrgasttauchfahrzeuge ausgeweitet wird, sowie die Bruttoreaumzahl der Schiffe.

Der gemeinsame Standpunkt sorgt so für eine größere Kohärenz der Begriffsbestimmungen in den verschiedenen geltenden Rechtsakte.

- Geltungsbereich

Im Vorschlag der Kommission wurde differenziert nach Schiffstypen, der Flagge des Schiffs beziehungsweise der Anwendung unabhängig von der Flagge und danach, ob sich das Schiff auf Inland- oder Auslandsfahrt befindet.

Im gemeinsamen Standpunkt werden Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, und Schiffe unter einer Drittlandsflagge gleichgestellt, wenn es sich um Schiffe im Linienverkehr, Frachtschiffe und Fahrgastschiffe handelt.

- Anforderungen der Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs

Im gemeinsamen Standpunkt wird ein Bezug zwischen dem Anwendungsbereich und den einschlägigen Bestimmungen des Codes hergestellt.

- Zeugnisse und Überprüfung

Die Bestimmungen des Artikels 5 und des Artikels 6 des Verordnungsentwurfs werden im gemeinsamen Standpunkt in einem Artikel zusammengefasst; dabei werden alle Vorschriften gestrichen, die bereits in Teil B des Anhangs II enthalten waren, und es wird auf diesen Anhang verwiesen.

- Verfahren bei Schutzmaßnahmen

Im Entwurf war dieses Verfahren aus der Verordnung (EG) Nr. 3051/95 übernommen worden. Dieser Artikel, der in der Praxis niemals zur Anwendung kam, wurde im gemeinsamen Standpunkt gestrichen.

- Ausnahmeregelung

Der Verordnungsentwurf enthielt keine solche Bestimmung. Sie zielt darauf ab, den Verwaltungsaufwand für kleine Seeschiffahrtsunternehmen oder für bestimmte Schiffe, die ausschließlich in der Inlandfahrt eingesetzt werden, zu senken, indem sie von bestimmten Vorschriften des ISM-Codes (Nummern 6, 7, 9, 11 und 12 von Teil A) ganz oder teilweise abweichen können, sofern sie die Erreichung der Ziele des ISM-Codes in gleicher Weise sicherstellen.

Im gemeinsamen Standpunkt ist vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten der Kommission diese nationalen Maßnahmen zuvor mitteilen (Artikel 5a); weiter ist das Verfahren für die Genehmigung durch die Kommission geregelt.

- Gültigkeit, Annahme und Anerkennung von Zeugnissen

Diese Bestimmungen waren im Vorschlag der Kommission nicht in dieser Form vorgesehen, sondern wurden im Zuge der Verhandlungen mit dem Rat formuliert (Artikel 5 und 6).

Im gemeinsamen Standpunkt sind die gleichen Bestimmungen für die Überprüfung der Gültigkeit, die Annahme und die Anerkennung von Zeugnissen für Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats und für Schiffe unter einer Drittstaatsflagge festgelegt.

- Ausschussverfahren

Im gemeinsamen Standpunkt ist nicht mehr vorgesehen, dass die Gültigkeitsdauer von Zeugnissen durch das Ausschussverfahren geändert werden kann.

- Inkrafttreten

Der Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung für Schiffe, auf die der ISM-Code derzeit noch keine Anwendung findet (das heißt andere Schiffe als Ro-Ro-Fahrgastfahrtschiffe im Binnenverkehr) wird im gemeinsamen Standpunkt um ein Jahr verschoben. Diese Bestimmungen würden also zwei Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung zur Anwendung kommen.

4 SCHLUSSFOLGERUNG

Die Kommission stellt fest, dass der gemeinsame Standpunkt weder von den Zielen noch vom Geist ihres Vorschlags abweicht und sie ihn daher unterstützen kann.