

In der Stellungnahme zu Methyl-dibromoglutaronitril, Colipa Nr. P77 SCCNFP/0585/02, endg., die bei der 20. Plenarsitzung am 4. Juni 2002 angenommen wurde, stellte der SCCNFP fest, dass bis zum Vorliegen geeigneter und angemessener Informationen empfohlen wird, den Anteil des Konservierungsmittels in Erzeugnissen, die bei der Anwendung auf der Haut verbleiben, so festzulegen, dass die Risiken für den Verbraucher in angemessenen Grenzen gehalten werden (vergleichbar mit den durch andere Konservierungsmittel entstehenden Risiken für den Verbraucher), und ihn in Erzeugnissen, die nach der Anwendung abgespült werden, auf die gegenwärtig zulässige Obergrenze von 0,1 % zu begrenzen.

Auf der Grundlage dieser wissenschaftlichen Stellungnahme und im Anschluss an das Komitologieverfahren wird die Kommission daher dem ständigen Ausschuss einen Vorschlag vorlegen und die notwendigen Maßnahmen für eine entsprechende Änderung von Anhang VI der Kosmetik-Richtlinie ergreifen.

(<sup>1</sup>) Richtlinie 76/768/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über kosmetische Mittel, ABl. L 262 vom 27.9.1976.

(2003/C 280 E/138)

**SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-1256/03**  
**von Camilo Nogueira Román (Verts/ALE) an die Kommission**

(3. April 2003)

*Betrifft:* Errichtung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs in Galicien

Ist die Kommission in Kenntnis der entsprechenden Forderung, die die Regierung von Galicien vor kurzem vorgebracht hat, bereit, die Errichtung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs in Galicien vorzuschlagen, auch in Anbetracht der strategischen Lage Galiciens für Europa, was den interkontinentalen Seeverkehr angeht, und infolge der Unfälle, unter denen die Region Galicien in den letzten Jahren zu leiden hatte?

**Antwort von Frau de Palacio im Namen der Kommission**

(12. Mai 2003)

Die Kommission hat in der Tat eine umfangreich dokumentierte Bewerbung der galicischen Landesregierung um die Errichtung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs in Galicien erhalten.

Diese Initiative ist zwar zu begrüßen, allerdings fällt die Entscheidung über den Standort der Agentur in den Zuständigkeitsbereich des Rates.

Da die Entscheidung des Rates über den endgültigen Standort mehrerer Gemeinschaftseinrichtungen (unter anderem der Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs) noch immer aussteht, hat die Kommission beschlossen, diese Agentur vorerst in ihren eigenen Räumlichkeiten in Brüssel unterzubringen.

(2003/C 280 E/139)

**SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-1259/03**  
**von Camilo Nogueira Román (Verts/ALE) an die Kommission**

(3. April 2003)

*Betrifft:* Maßnahmen der Europäischen Union angesichts des Problems des Abpumpens des Dieselöls aus dem Tanker Prestige

In welchen tatsächlichen technischen und finanziellen Maßnahmen hat sich der Standpunkt der Europäischen Kommission konkretisiert, wonach das Abpumpen des Dieselöls aus dem Tanker Prestige ein Problem der gesamten Union darstellt?

**Antwort von Frau Wallström im Namen der Kommission**

(8. Mai 2003)

Die Kommission verweist den Herrn Abgeordneten auf ihre Antworten auf die mündliche Anfrage H-069/03 von Herrn Camillo Nogueira Roman bei der Fragestunde während der Sitzungsperiode des Parlaments von März 2003 (<sup>1</sup>) und auf seine schriftliche Anfrage E-3595/02 (<sup>2</sup>).

Die Kommission möchte ihn daran erinnern, dass am 5. März 2003 ein Bericht über die Folgemaßnahmen nach der durch die Prestige-Havarie verursachten Umweltkatastrophe angenommen wurde. In diesem Bericht geht es um auf Gemeinschaftsebene ergriffene Maßnahmen in der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, um mit den Folgen der Katastrophe fertig zu werden und derartige Unfälle in Zukunft zu vermeiden. Der Bericht wurde dem Europäischen Rat bei seiner Tagung am 21. März 2003 vorgelegt.

<sup>(1)</sup> Schriftliche Antwort vom 11.3.2003.

<sup>(2)</sup> ABl. C 242 E vom 9.10.2003, S. 63.

(2003/C 280 E/140)

**SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-1262/03**  
**von Camilo Nogueira Román (Verts/ALE) an den Rat**

(3. April 2003)

*Betrifft:* Änderung der internationalen Regelung für die Entschädigung und die Haftung im Rahmen des Internationalen Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung

In der Mitteilung der Kommission an den Rat vom 5. März 2003 <sup>(1)</sup> über die angesichts der Folgen der Prestige-Katastrophe zu ergreifenden Maßnahmen wird festgestellt, dass die Kommission die Änderung der internationalen Entschädigungs- und Haftungsregelung im Rahmen des Internationalen Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung mit dem Ziel vorgeschlagen hat, dass die für die Verschmutzung Verantwortlichen entsprechend finanziell zur Verantwortung gezogen werden.

In welchem Stadium befindet sich diese Initiative? Welche Maßnahmen wurden diesbezüglich von den Mitgliedstaaten ergriffen?

<sup>(1)</sup> KOM(2003) 0105 endg.

**Antwort**

(22. Juli 2003)

Der Rat hat sich in den letzten Jahren wiederholt für eine mögliche Änderung des Internationalen Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1992 ausgesprochen, in dem die Haftung von Schiffseignern für solche Schäden geregelt ist. In seinen Schlussfolgerungen zur Sicherheit im Seeverkehr vom Dezember 2000 forderte der Rat die Mitgliedstaaten bereits auf, eine Änderung der geltenden Regelungen in Aussicht zu nehmen, um auch andere haftpflichtige Parteien als die Schiffseigner haftbar zu machen und um eine unbegrenzte Haftung der Schiffseigner im Falle einer schwerwiegenden oder willentlichen Verletzung ihrer Pflichten im Bereich der Sicherheit einzuführen. In die gleiche Richtung geht ein gemeinsames Konzept des Rates, das im Juni 2001 mit Blick auf die Verhandlungen im Rahmen des Internationalen Übereinkommens über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden entwickelt wurde und in dem der Rat anerkennt, dass eine eingehende Prüfung der Frage der Haftung der betroffenen Parteien bei Ölverschmutzung und der von ihnen zu leistenden Entschädigung notwendig ist; den Mitgliedstaaten wird nahegelegt, die Überarbeitung der Regelung von 1992 zu unterstützen und aktiv daran mitzuwirken.

In jüngster Zeit hat der Europäische Rat (Brüssel) am 21. März 2003 ausdrücklich eine Erweiterung der Haftung der Seetransportunternehmer durch eine Änderung der entsprechenden Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden gefordert. Ferner hat der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 27. März 2003 hervorgehoben, wie wichtig das Verursacherprinzip in diesem Zusammenhang ist.

Vor diesem Hintergrund sind die Mitgliedstaaten aktiv an einer Überarbeitung der derzeit geltenden Entschädigungs- und Haftungsregelung beteiligt, insbesondere in der zu diesem Zweck von der Versammlung des Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden im April 2000 eingerichteten Arbeitsgruppe. Allerdings wurde für die Annahme möglicher Änderungen keine Frist gesetzt.

Anlässlich der Sitzung der Arbeitsgruppe im Februar 2003 legten zwei Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission einen Vorschlag für eine Änderung der derzeit geltenden Haftungsregelung vor, durch die es möglich würde, die Schwelle außer Acht zu lassen, ab der der Schiffseigner das Recht auf Haftungsbeschränkung verliert, wenn ein tatsächliches Verschulden seinerseits festgestellt wurde, und andere als den Schiffseigner haftpflichtig zu machen. In einem zweiten Dokument empfahl ein Mitgliedstaat eine