

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

Überarbeitung des Internationalen Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden in zweifacher Hinsicht, die in der Rückkehr zu einer strikten Ausrichtung bestünde; damit ginge zum einen die Haftung anderer als des registrierten Schiffseigners und zum anderen eine größere finanzielle Verpflichtung des Eigners bei der Finanzierung des vorgeschlagenen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden einher. Diese Vorschläge werden nun Gegenstand der künftigen Beratungen der Arbeitsgruppe, deren nächste Sitzung für den Oktober 2003 anberaumt ist.

---

(2003/C 280 E/141)

**SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-1265/03**  
**von Camilo Nogueira Román (Verts/ALE) an den Rat**

(3. April 2003)

*Betrifft:* Ergebnisse des Beschlusses des Rates der Verkehrsminister vom Dezember 2002 betreffend den Abschluss von Vereinbarungen der Mitgliedstaaten mit ihrer Industrie

Auf der Tagung des Rates der Verkehrsminister vom Dezember 2002 wurde ein Beschluss über den Abschluss von Vereinbarungen der Mitgliedstaaten mit ihrer Industrie gefasst, um eine qualitätsorientierte Schifffahrt sicherzustellen und die Beförderung von schweren Ölsorten in älteren Einhüllen-Schiffen zu verbieten.

Welche Ergebnisse hatte dieser Beschluss? Welche Vereinbarungen haben die verschiedenen Mitgliedstaaten mit ihrer jeweiligen Industrie geschlossen?

**Antwort**

(22. Juli 2003)

Wie der Herr Abgeordnete zutreffend festgestellt hat, enthielten die Schlussfolgerungen des Rates über Schiffssicherheit und Verhütung von Umweltverschmutzungen, die am 6. Dezember 2002 als Reaktion auf die Havarie der Prestige angenommen wurden, die eindringliche Aufforderung an die Mitgliedstaaten, Vereinbarungen mit den betreffenden Wirtschaftssektoren zu treffen, um eine qualitätsorientierte Schifffahrt zu gewährleisten und ältere Einhüllen-Schiffe für den Transport von schweren Ölsorten auszumustern; er ersuchte die Kommission, zu diesem Zweck eine Modellübereinkunft auszuarbeiten.

Die Kommission hielt es jedoch für angebrachter, ein Verbot des Transports von schweren Ölsorten in Einhüllen-Tankern in ihren Vorschlag für eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 417/2002 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe aufzunehmen; dieser Vorschlag, der dem Europäischen Parlament und dem Rat am 20. Dezember 2002 vorgelegt wurde, soll für eine einheitliche Umsetzung im gesamten Gemeinschaftsgebiet sorgen.

Der Rat ist der Argumentation der Kommission in diesem Punkt gefolgt und hat auf seiner Tagung am 27. März 2003 eine allgemeine Ausrichtung zu dem genannten Vorschlag vereinbart, die ein Verbot des Transports von schweren Ölsorten in Einhüllen-Tankern einschließt.

Wie die Kommission in ihrer Mitteilung „Bericht an den Europäischen Rat über die angesichts der Folgen der Prestige-Katastrophe zu ergreifenden Maßnahmen“ vom 5. März 2003 deutlich macht, scheint die Wirtschaft die Auffassung zu teilen, dass eine gesetzliche Regelung auf Gemeinschaftsebene das geeignetste Mittel ist, die Gleichbehandlung der konkurrierenden Ölgesellschaften zu garantieren.

---

(2003/C 280 E/142)

**SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-1277/03**  
**von Dana Scallon (PPE-DE) an den Rat**

(4. April 2003)

*Betrifft:* Griechisch-katholische Minderheit in Rumänien

Am 7. Februar 2002 konnte die Kirchengemeinde der griechisch-katholischen Minderheit (Uniates) von Ocna Mures in Transsylvanien (Rumänien) ihre Kirche wieder in Besitz nehmen, nachdem sie vor Gericht einen entsprechenden Rechtsanspruch durchgesetzt hatte.

Nur wenige Wochen später, am 16. März 2002, wurden die Gemeindeangehörigen jedoch von einem von drei orthodoxen Priestern angeführten Haufen mit Unterstützung der örtlichen Polizei aus ihrer Kirche vertrieben.