



Committee of the Regions

COTER-IV-022

80th plenary session
17-18 June 2009

DRAFT OPINION
of the
Committee of the Regions
on the
MARITIME AND COASTAL PACKAGE

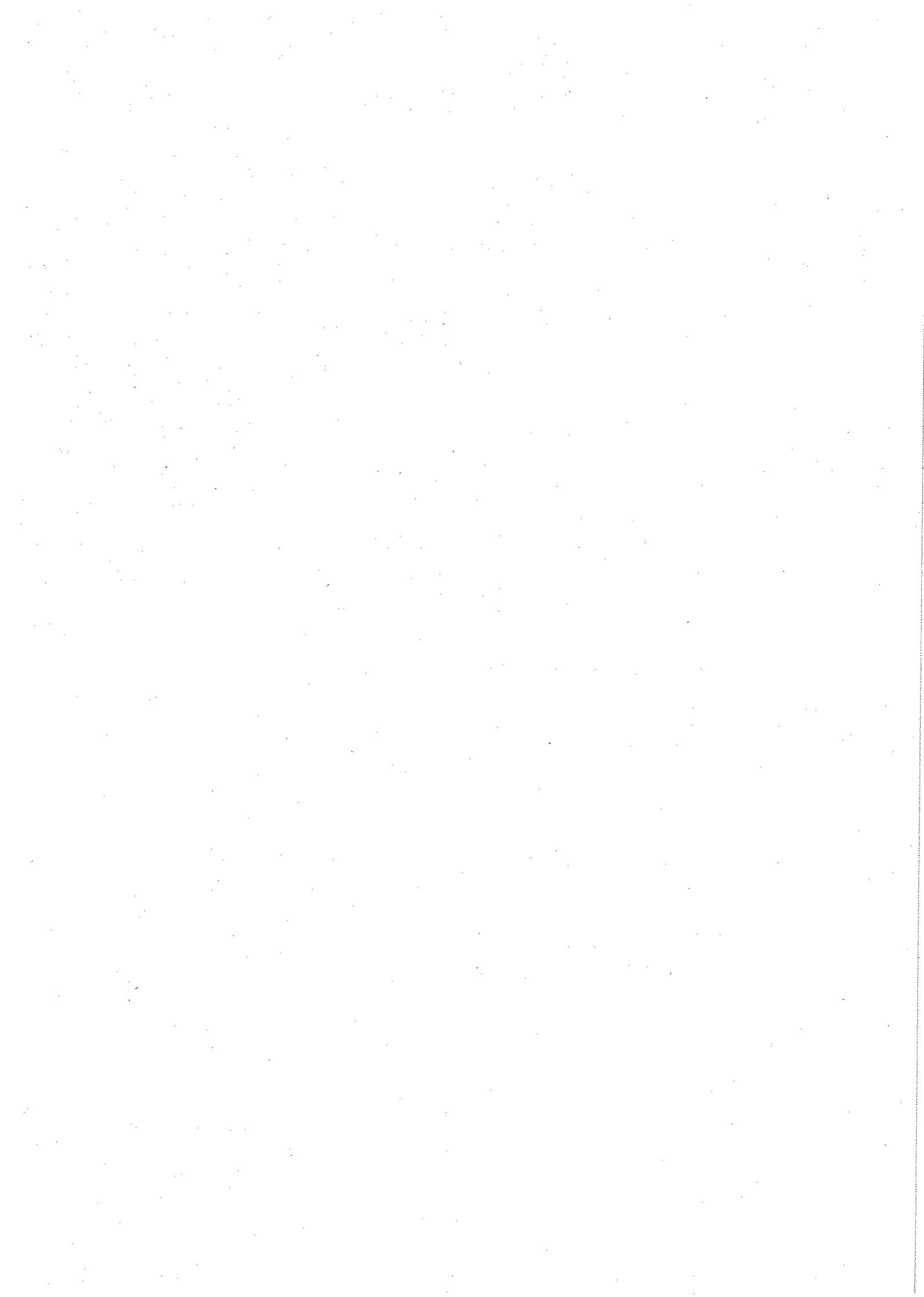
Rapporteur: **Michel Delebarre** (FR/PES)
Mayor of Dunkirk

Deadline for tabling amendments:

Monday 8 June 2009 at 3 p.m. (Brussels time) email: coter@cor.europa.eu [no later than the seventh working day before the opening of the plenary session]

Number of signatures required: 6

DOCUMENT SUBMITTED FOR TRANSLATION: 7 May 2009



Reference(s)

Roadmap for Maritime Spatial Planning: Achieving Common Principles in the EU COM(2008) 791 final. Commission Communication of 25.11.2008

Strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018. COM(2009) 8 final. Commission Communication of 21.1.2009

Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on reporting formalities for ships arriving in and/or departing from ports of the Member States of the Community and repealing Directive 2002/6/EC. COM(2009) 11 final. 21.1.2009

Communication and action plan with a view to establishing a European maritime transport space without barriers. COM(2009) 10 final. 21.1.2009

Communication from the Commission providing guidance on State aid complementary to Community funding for the launching of the motorways of the sea (2008/C 317/8)

I. POLICY RECOMMENDATIONS

THE COMMITTEE OF THE REGIONS,

1. recognises the significant advances made by the Commission and pays tribute to the effective implementation of the action plan and the integrated approach taken. It considers that European maritime policy requires a holistic cross-sectoral approach that "covers all aspects of people's relationship with the oceans and seas"¹;
2. recalls that the European Union's coastal regions and towns are home to almost half of Europe's population² and account for around 40% of Europe's GDP. Local and regional authorities have a variety of competences in areas connected with maritime policy and are the appropriate level to foster coordination of the various sectoral policies on the ground. In addition, local and regional authorities in coastal areas have a special responsibility concerning spatial planning in those areas: they have to manage the tension resulting from usage conflicts on the coast and at sea, and aim for economic development and a level of employment that are compatible with the need to protect the marine environment. Consequently, they have developed expertise in integrated strategic planning in this type of territory, including policies as varied as transport, port development, security, urban development, maritime spatial planning, vocational training and Integrated Coastal Zone Management (ICZM);
3. considers that a form of governance that more directly involves local and regional players is necessary for the proper implementation of European maritime policy. Governance that is truly based on partnership for maritime policy, including every level of decision-making and civil society, will make it possible to detect any usage conflicts sufficiently early and to find locally appropriate solutions;
4. shares the view expressed by the Commission in the Communication on guidelines for maritime governance³ that not only do coastal regions benefit from an integrated approach to maritime policy, they can also be adversely affected by the absence of this kind of approach;
5. believes that links need to be established between the territorial cohesion objective and development of the integrated maritime policy, in particular to ensure more coherent regional development in coastal and island areas, and also inland and towards inland ports; and that future funding of specific initiatives in these regions needs to be better coordinated;

¹ See CdR 22/2008, *An Integrated Maritime Policy for the European Union*, point 1.

² Population living within 50 km of the sea or the ocean.

³ Guidelines for an Integrated Approach to Maritime Policy: Towards best practice in integrated maritime governance and stakeholder consultation. COM(2008)395 final.

6. repeats in this connection its request "for an appraisal to be made of the option of revising the EU financial system towards one single simplified system for all or most of the maritime issues within a European Coastal and Island Fund" in the context of the discussions on the next financial framework 2014-2020⁴;
7. fully supports the Commission's initiative to create a database of projects in maritime regions which will include information on the beneficiaries of all Community funds, and feels that this is essential in order to ensure transparency in this field and promote exchange of good practice; it wishes to be involved in managing the database, which should become operational between now and 2010;

*Maritime spatial planning*⁵

8. welcomes the road map and supports the Commission's proposals on the development of the ten planning principles, which could over time become shared principles that apply across all Member States;
9. approves of the European Commission's efforts for integrated policy-making with the Blue Book offering a clear way forward with regards to managing marine and coastal resources across Europe. Encourages the Commission to go further in that respect and clarify how Maritime Spatial Planning ties in with other actions launched by the European Union, particularly with regards to the Water Framework Directive, the Marine Strategy Framework Directive or the European Parliament and Council Recommendation concerning Integrated Coastal Zone Management. Maritime Spatial Planning should contribute to increasing synergies between these pieces of legislation to avoid potential confusion or overlaps;
10. considers that strategic planning and the organisation of governance need to go before the detailed spatial arrangements for each area. Strategic planning is a key phase in the planning process in that it helps to reconcile the ends and the means and to guide planning. This stage of building together will enable the principles and guidelines to be sketched out and the priorities for planning, and the arbitration this process implies, to be determined;
11. considers that the implementation of an innovative governance tool, designed in a spirit of multi-level governance and compliance with subsidiarity, is essential to setting strategic guidelines for spatial planning. This must of necessity happen at several levels, from the maritime basin to the local level. Also points out that whilst the ecosystemic approach adopted by the Commission⁶ is supported by a consensus, it does not necessarily suit all

⁴ See CdR 22/2008, point 14.

⁵ See COM(2008) 791 final.

⁶ For example in its Marine Strategy Framework Directive.

maritime activities. The CoR would therefore like the Commission to include in its future proposals the maritime basin or regional sea scale, which is large enough to avoid this trap;

12. stresses that the purpose of maritime spatial planning is to cover all the activities that take place in that space, going beyond national borders so as to fit better with the ecosystemic realities, and that it is therefore an essential instrument of integrated maritime policy. Considers that this measure is essential to address the increasingly intense use of the sea and foster harmonious coexistence of conflicting interests in a limited, fragile space. Notes however that the specifics of sea transport raise a fundamental issue of reconciling maritime spatial planning and the principle of freedom of the seas;
13. accepts that maritime spatial planning is a useful tool for reconciling the requirements of each activity and making best use of the sea whilst respecting ecosystems. Clear rules known to all will foster long-term investment and thus help increase the contribution made by maritime activities to achieving the objectives of competitiveness and promoting growth and employment under the Lisbon strategy. In this context, would like the Commission to go as far as possible in determining the principles for arbitration so as to ensure the transparency of this process by means of predetermined rules established in close consultation with maritime regions and flexible enough to take account of the specifics of maritime basins;
14. welcomes the steps taken by the Commission in the area of maritime planning and its willingness to draw up common principles at European level. Considers that the European Union has a driving and coordinating role in this area and that the consultation process organised by the Commission in 2009 will make it possible to better understand the challenges and to propose guidelines that are likely to promote a common approach. With this in mind, suggests that the Commission draws up a White Paper following these consultations;
15. considers that the role of the European Union could develop into a standard-setting one, in terms both of method and of principles, so as to ensure genuine coordination of maritime planning in the relevant countries. In this connection, the CoR refers to the experiments already being carried out in certain regions, for example in the Mediterranean under the Barcelona Convention on the protection of the marine environment and, more specifically, the seventh protocol, under which the Member States involved have decided to jointly practice Integrated Coastal Zone Management (ICZM) for the Mediterranean, adopting binding instruments. Beyond encouraging a common approach to maritime spatial planning, the European Union could help the existing regional conventions in each maritime basin to sign up to the idea of integrated and sustainable maritime development in association with each maritime region concerned;
16. strongly encourages the Commission to support pilot projects in each maritime basin so as to test the validity of the proposed principles against the diversity of regional seas. The Commission's current approach of adopting pilot projects only in the North Sea or the Baltic could lead to conclusions that are of little relevance to the particular needs of the maritime

basins of southern Europe, in particular the very considerable importance of tourism for these areas and the significant impact this activity has on other uses of the sea. Recalls that the outermost regions, which cover a significant proportion of the European maritime space, must be fully involved in this measure;

17. highlights the important role that local and regional authorities have to play with respect to maritime spatial planning, particularly as funding authorities for certain projects, but also as the local bodies best placed to organise the harmonious coexistence of uses. Established marine and coastal partnerships and maritime networks have a vital role to play to contribute to facilitate the development and implementation of maritime spatial planning in the Member States. Whilst Member States are usually responsible for administering territorial waters and EEZs⁷, local authorities are involved by virtue of their competences and responsibilities for water management... and sometimes as managers of port authorities or protected areas. In general terms, they are responsible for fostering balanced, fair development, from which the maritime area cannot be separated;
18. also stresses the need to carry out maritime and terrestrial planning in a coordinated, coherent manner so as to properly manage the land-sea interface, especially along the coastline. In this connection, recalls the work carried out under ICZM;
19. recalls that Europe's regions and cities are already initiating cross-border and transnational cooperation, for example under the Interreg programmes, which enables them to carry out joint projects connected to maritime management. Further considers that EGTCs could be well placed to provide useful opportunities for regional cooperation;
20. welcomes the setting up by the Commission of a European Marine Observation and Data Network, which is expected to result in a prototype European Atlas of the Seas by the end of 2009 and hopes that this forthcoming Atlas can be cross-fertilised with the new *Google Ocean* tool, which was presented in February 2009;
21. regrets that the Commission does not sufficiently develop the issue of subsidiarity. As things stand, the Commission proposal is founded on a number of legal bases (including those relating to transport policy and sustainable development). However, spatial planning policies have hitherto been considered, on the basis of the Treaty of Nice, as an exclusive competence of the Member States. However, if the Lisbon Treaty were to enter into force in the future, and in line with the new objective of territorial cohesion, the question arises, for example, as to whether Article 308 TEC could provide a legal basis for future regulatory acts in the area of maritime spatial planning;

⁷

Exclusive Economic Zones.

Sea transport

22. considers that sea transport is a key part of the European economy, a source of revenue, employment, and human and technological know-how, and a factor of environmental performance and competitiveness. The significance of this form of transport for a sustainable economy must continue to be enhanced by removing the impediments it faces compared to other transport modes and by imposing environmental requirements. Whilst sea transport is particularly exposed to the vagaries of the financial economy, this does not detract from the fact that it is the prime vector of the real economy. Moreover, once the latter begins to recover, Europe's ports will need to be in a position to meet the needs of the maritime industry in terms of facilities and services. Over the last decade, Europe's port facilities have not kept pace with most ports elsewhere in the world, particularly in Asia. Europe must therefore bring its port facilities up to speed so that it can meet the future challenges of world trade;
23. supports the wish to complete the single market so as to make sea transport more attractive and more competitive. Regrets, however, that the concrete measures are largely focused on this issue. Would, in particular, like to see the social and environmental aspects taken fully into consideration;
24. stresses that sea transport policy must be designed as a component of the logistical chain of which it is part. This presupposes that ports are considered as essential hubs between different modes of transport used by goods travelling from one point to another in Europe or elsewhere. Ports should not therefore be seen as merely a point of departure or a final destination, but rather as a determining factor in a door-to-door transport process;
25. emphasises the need to make ports into real points of reference in the virtual management of the transport chain, and thus make them capable of anticipating the management of flows of goods. This means that information systems that optimise transport and logistics services through real-time tracking of goods must not be interrupted during port transit. To this end, the interoperability of port operating systems with each other and with internal platforms needs to be researched or developed where it does not already exist;
26. welcomes the Commission's willingness to bring the level of administrative and customs constraints on sea transport into line with that faced by other modes of transport. For example, it is utterly unrealistic to call for the transfer of freight from road to sea in accordance with the motorways of the sea concept when the formalities relating to the loading or unloading of heavy goods vehicles onto ships put off potential users of this option. Regulations should therefore be reduced to a level that reflects the specific nature of sea transport (openness of the seas and thus the blurring of borders at ports, particular dangers to the marine environment in the event of accidents, etc.);

*Maritime strategy 2018*⁸

27. welcomes the recommendations made by the Commission in the key parts of the text, i.e.:
- supporting international sea trade in fair conditions through the observance of universal rules
 - supporting the maritime professions (training, skills, professionalisation, etc.) and complying with the measures adopted by the ILO on the fair treatment of seafarers, their living conditions and remuneration
 - progressing towards zero-waste, zero-emission maritime transport and bringing it fully into line with the principle of sustainable development
 - ensuring the long-term safety and security of sea transport through compliance with the rules and the development of preventive actions;
28. wonders, however, about the European Union's ability to implement these given the breadth of the area they cover. Therefore suggests to the Commission that it prioritise the issues and set priorities with regard to actions to be undertaken, jointly drawing up a detailed road map with the Member States and all the stakeholders as soon as possible and in any case before the end of 2009;
29. regrets that the concrete proposals relate only to the liberalisation of commercial transactions with the aim of enhancing competitiveness and productivity. Notes that the preservation of the environment and guarantees of better social standards for seafarers appear only in the list of broad principles, and that no timetable nor concrete action is proposed;
30. stresses that sea transport is a sustainable means of transport that makes a key contribution to combating climate change and atmospheric pollution and, more generally, to the greening of transport. Considers the development of a more environment-friendly transport system to be a policy priority. The CoR considers that modal shift towards sea transport makes it possible to respond both to increasing demand for (passenger and freight) transport and to requirements connected with combating climate change. In particular, the CoR regrets that international sea transport is still excluded from the mechanisms of the Kyoto protocol and from the timetable for reducing greenhouse gases. Therefore encourages the IMO to propose, not least with a view to the UN climate conference in Copenhagen in December 2009, binding rules on greenhouse gas emissions that would apply to all vessels, regardless of their flag, with a view to their adoption in 2011. The European Commission should undertake to support uniform and transparent environmental certification for ships and ports, such as the ESI Environmental Ship Index, which is being developed by the World Ports Climate Initiative. In addition, an assessment should be made of the potential effects of introducing differentiated port fees linked to pollution;

8

See COM(2009) 8 final.

31. stresses that the aim of greening sea transport must also, beyond measures aimed at reducing the environmental footprint of ships, lead to the measurement and reduction of the environmental impact of port and logistical facilities. Notes in this respect that, whilst it is essential to speed up the procedures for port development in order to ensure the competitiveness of Europe's ports, this must not happen at the expense of the quality of environmental assessments, with due regard to the need to define specific legislation that is not open to different interpretations and, hence, to distortions in competition. Proper urban integration of maritime, port and logistical activities must be considered as a fully-fledged objective of European maritime policy;
32. considers that sea transport must be a leading sector in the greening of transport and, in this context, calls on the European Union to provide strong support for research and innovation to improve the environmental performance of ships and ports;
33. points out that the implementation of the recommendations requires the provision of significant resources and calls on the Commission to evaluate the cost of the proposed measures, to specify how they might be funded, and to suggest how this might be divided up amongst the various stakeholders. Considers that sea transport, being more ecologically sustainable than, for example, road transport, should be supported by EU funding;
34. asks that the next revision of the Trans-European Transport Network should enable a higher priority to be given to port investment and to connecting ports with their hinterlands, under the EU budget: structural funds, TEN-T heading and Marco Polo. The compromises agreed between the Member States and the Commission have led to an imbalance to the detriment of the maritime and port element. The European port map must in future be better balanced between categories of ports (recognition of the value of small and medium ports so as to improve their accessibility) and between regions (centre/periphery), and the full set of Community financial instruments must contribute to this;
35. considers that the aim of maintaining rules of fair competition between the various modes of transport means internalising external (in particular environmental) costs and that, in the absence of such internalisation, the rules of the market cannot be left alone to regulate the flows of sea traffic;
36. also recalls the issue of differentiated support for island areas of the EU, which are highly dependent on this form of transport for their competitiveness and for their involvement in international and intra-EU trade. Restates its wish that "the EU's island areas be connected to the motorways of the sea system in order to improve their access to the single market"⁹;

⁹

See CdR 119/2006: *Mid-term review of the transport White Paper*, point 4.4.

37. supports the proposal of creating a Task Force in order to identify how to strike the right balance between the employment conditions of seafarers and the competitiveness of the European fleet. Proposes that its task be broadened to define a minimum social standard, with the aim of making the human factor a fully-fledged development factor, as it considers that training, professionalism, and living and working conditions of crews are the key to success for any measures aimed at ensuring the competitiveness of maritime services, maritime safety and security, and respect for the environment. In this connection, it calls on the European Union to develop a specific mechanism for regulating and supervising job placement agencies (known as manning agencies) based on the ILO Conventions, similar to those introduced for training centres on the basis of the STCW Convention;
38. joins with the Commission in stressing the crucial nature of training issues for all maritime sectors and endorses the proposals made on this point. It welcomes, in particular, the proposal to set up an Erasmus-type system in the maritime sector, and calls for this to be extended beyond officer training to all young people undergoing maritime training;
39. considers that proposals concerning maritime human resources, skills and know-how must be aimed at the entire maritime sector, including its land-based extensions, i.e. port jobs or jobs connected with logistical and pre- or post-transport activities. It would therefore be desirable to establish, at European level, a general framework establishing a code of good practice that everyone will strive to achieve, but also setting a certain number of limits, thus doing away with – by way of example – the principle of self handling for transshipment operations. Such a framework can only be envisaged if it can be flexibly applied to each port. The rejection, on two occasions, of the directive on the liberalisation of port services is a reminder that any regulatory initiative, which will by definition be rigid, is doomed to failure;
40. calls on the Commission to specify how to avoid distortions in competition between ports in connection with the cost of security measures;
41. subscribes to the proposals on maritime safety and notes the significant progress made in harmonising these matters. Stresses that the recent adoption by the European Parliament of the Third Maritime Package (Erika III) demonstrates the ability to harmonise the rules on sea transport. It is concerned about new maritime transport risks, particularly those posed by accidents to container ships or chemical tankers, especially now that ships are getting larger, and calls on the Commission to specify the measures planned or already adopted to address this issue;
42. considers that the straits through which most worldwide traffic passes require a specific approach aimed at better coordinating the management of these spaces, which face significant risks that local actors are required to deal with directly. The economic and environmental impact of a shipping accident in a major strait such as that of Dover would be considerable, not only for the maritime regions concerned but also for Europe as a whole;

43. points out that national practices in the area of customs and veterinary inspection are likely to cause distortions in competition and would therefore like closer monitoring by the Commission of the transposition of directives so as to ensure that they are being properly interpreted;
44. stresses the importance of the external dimension of maritime policy, especially in the transport sector. Considers that harmonisation of the operating rules under the different European flags would make it possible to strengthen the European Union's position within the International Maritime Organisation and to take a further step towards worldwide harmonisation of the rules governing sea transport. In this connection, would like the EU to make its voice heard more effectively in international bodies (IMO, WTO and ILO) so that European sea transport can develop in a fairer, more transparent competitive environment. Encourages the Commission in its efforts to coordinate the positions of Member States at the IMO and calls for observer status to be granted to the European Union at that organisation;
45. has doubts about the timeframe chosen for this Maritime Strategy, namely 2009-2018. Calls for this to be brought in line (at a later date) with the timetable for the new Lisbon Strategy post-2010;

Maritime space without barriers

46. shares the aim of abolishing or simplifying some or all of the administrative procedures that are hindering the development of Short Sea Shipping within the European Union whilst ensuring a high standard of safety and environmental protection;
47. welcomes the Commission's willingness to set up a maritime transport space without barriers to enable the completion of the single market in the area of sea transport, but regrets that it does not refer to "a common maritime space, going beyond the abolition of administrative and fiscal barriers for ships moving between European ports";
48. would like social aspects to be taken fully into consideration, and the European Union to do more to ensure compliance with international rules on employment law and environmental protection, so that fair competition is maintained at global level. It therefore believes that the measures proposed by the Commission are only the first stage in creating a genuine common maritime transport space. To this end, it welcomes the possible ways forward mentioned in the Commission Communication of 21 January 2009 and calls on the Commission to present the next steps in creating a common maritime transport space without delay;
49. welcomes the proposed guidelines on simplification, harmonisation, single windows and electronic transmission. Considers that ships registered under the flag of a Member State and travelling between two European Union ports should not be subject to more onerous paperwork requirements than other means of transport, provided that safety and security aspects specific to sea transport do not require otherwise;

50. highlights the efforts already made in the area of reporting formalities and dematerialisation. Welcomes the willingness to continue simplification and harmonisation of administrative (notably customs, veterinary and plant health) procedures among Member States;
51. regrets the Commission's unfortunate statement to the effect that "pilotage services can be a serious problem". It points out the importance of pilotage services for maritime safety in ports and port approaches. It therefore calls on the EU and the Member States to be very rigorous in defining the framework for issuing pilotage exemptions;
52. calls on the Commission to take all necessary steps to avoid distortions arising from differences in interpretation in the application of procedures that have already been harmonised;
53. welcomes the objective of a single window, but points out that this objective will require significant investment to equip all those involved in the sector. Considers that the European SafeSeaNet network is a priority with a view to rationalising and speeding up the exchange of documents between those involved in sea transport. Considers that support for equipping port communities is indispensable for ensuring the efficacy of document exchange systems and the success of that European network; Similarly, it draws the Commission's attention to the effects of some of the proposed measures on small and medium-sized ports, and calls on it to take the necessary steps to ensure that these measures do not lead to distortion of competition which could upset the balance of the European port network;

*State aid complementary to Community funding for the launching of the motorways of the sea*¹⁰

54. welcomes the clarification initiative undertaken by the Commission concerning the link between the various State aid measures that can complement Community funding for the launching of the motorways of the sea. Stresses the indispensable, determining role of public funding for the development of short sea shipping. Recalls that the aims of relieving congestion on the road network and reducing the impact of freight on the environment justifies strong support from the public authorities for projects connected with the motorways of the sea. With this in mind, the ability given to provide State aid at national, regional or local level must be welcomed, but must not be considered a satisfactory answer to the inadequacy of the European funding allocated to the motorways of the sea;
55. regrets that the criteria adopted by the Commission for evaluating projects relate mainly to the short-term viability of the service, whereas this is very difficult to achieve within a short time, firstly because of the significance of the initial investment required, and secondly because of the uncertainty concerning the occupancy of ships, as demonstrated by the experiment carried out between the ports of Toulon and Civitavecchia (Rome) from 2005 to 2008;

¹⁰ See 2008/C 317/8.

56. is concerned about the lack of a comprehensive assessment of the nature of operations and investment eligible for European subsidies, given that the measures taken in recent years have not achieved the expected results. Aside from their complexity, some aspects of the proposed funding mechanisms seem to be inappropriate or of very limited use with regard to the needs created by the launch of a motorways of the sea service;
57. suggests that ships built or acquired by a shipping operator and assigned to a motorway of the sea could - by way of derogation – be treated as infrastructure, despite their mobile nature. These ships could then be subsidised in the same way as certain road and railway investments. The environmental stakes connected with the motorways of the sea concept are such that exceptional measures must be envisaged. The expected benefits of the modal shift from land to sea transport will only be achieved if that shift actually happens. With this in mind, the idea of transferring funding in anticipation of modal shift does not seem incongruous;
58. would like private operators (ship owners, logisticians, shipping operators) – who have a key role in the process of implementing the concept of motorways of the sea – to be fully involved and listened to in the context of an in-depth analysis of the obstacles to their decision-making concerning the launch of a motorways of the sea service;
59. to this end, calls for the offices set up by the Member States to promote short sea shipping (National Competence Centres) to be given greater recognition and have their remit expanded. This would require the human and financial resources made available to them to be revised upwards, for example through partnership agreements with regional authorities in maritime areas and private sector stakeholders in the transport chain: ship owners, logisticians, shippers, etc.;
60. considers that the system of State aid complementary to Community funding for the launching of the motorways of the sea could, for the sake of clarity, have been included in the document on the Community Guidelines for State aids for maritime transport;
61. more generally, calls on the Commission to look into aligning all the rules on state aid and Community funding for the development of the motorways of the sea;
62. agrees with the Commission that "fixing a pre-determined amount of public funding that can be relied on is essential for potential bidders". Points out, in this connection, that the repayment clauses may also constitute a brake on economic operators, who are faced with the threat of having to repay financial aid at the end of projects if the objectives have not been met. Agrees that State aid for motorways of the sea must be conditional on the achievement of specific objectives, but suggests that the Commission should look into including graduated objectives in the implementation of projects relating to motorways of the sea, on which continued public funding would depend;

63. calls on the Commission to disseminate information very widely, beyond official publications, so as to raise awareness among operators of the soundness of its policy and, on this occasion, to make it clear that it is determined, whilst being careful not to generate flagrant distortions in competition, to address the major challenge of modal shift from road to sea through appropriate measures, fully in line with its stated ambitions in the area of sustainable development;

Reporting formalities applicable to ships arriving in or departing from ports of the Member States

64. recognises that the simplification of administrative procedures by making the electronic transmission of information and the rationalisation of reporting formalities standard will help to make sea transport more attractive;
65. points out that these measures also have a beneficial effect on maritime safety, as they free the crew from administrative tasks, allowing them to concentrate on keeping watch. Moreover, electronic data transmission enables the authorities to have real-time updates on the information necessary to respond appropriately in the event of an accident;
66. welcomes the choice of a process of gradual harmonisation, which ensures connection and consistency with the timetable of the International Maritime Organisation, which continues to be the relevant level. An illustration of this is the proposal of a transitional European form aimed at harmonising requests for security information whilst awaiting a harmonised form at international level. In this connection, the Committee of the Regions supports the request made to delegations of Member States of the European Union to FAL committee meetings to "make an effort to ensure that the forms required under the FAL Convention and those required under existing Community legislation are in alignment";
67. supports the aim of making the use of the electronic data exchange system widespread by 15 February 2013, but points out that significant investments will need to be made to ensure that the entire maritime transport chain is equipped. The costs of developing information transmission systems are significant for small ports. Therefore calls on the Commission to specify what financial assistance might be given in this connection;
68. agrees with the Commission that the simplification and harmonisation of administrative formalities and documents play an important role in promoting short sea shipping, and therefore welcomes the exemption from FAL forms of ships travelling between European Union ports. Where possible, the ISPS code should be adapted with short sea shipping operators in mind;
69. regrets that the issue of combating illegal immigration, which significantly slows operating procedures and gives rise to considerable costs in some places, is not taken into consideration. Calls for the definition of common and shared rules on the rescue and first aid obligations - of

Member States and with EU support – towards shipwreck victims and seafarers at risk of being shipwrecked, or who have been abandoned in the European maritime space by the ship owners themselves.

II. PROCEDURE

Title	<p>Communication from the Commission providing guidance on State aid complementary to Community funding for the launching of the motorways of the sea;</p> <p>Strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018;</p> <p>Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on reporting formalities for ships arriving in and/or departing from ports of the Member States of the Community and repealing Directive 2002/6/EC;</p> <p>Communication and action plan with a view to establishing a European maritime transport space without barriers;</p> <p>Roadmap for Maritime Spatial Planning: Achieving Common Principles in the EU.</p>
Reference	<p>COM(2008) 791 final</p> <p>COM(2009) 8 final</p> <p>COM(2009) 11 final</p> <p>COM(2009) 10 final (2008/C 317/8)</p>
Legal basis	
Procedural basis	
Date of Commission letter	
Date of Bureau decision	
Commission responsible	Commission for Territorial Cohesion Policy (COTER)
Rapporteur	Mr Michel Delebarre (FR/PES), Mayor of Dunkirk
Analysis	15 March 2009
Discussed in commission	5 May 2009
Date adopted by commission	5 May 2009
Result of the vote in commission	Majority
Date adopted in plenary	
Previous Committee opinions	





KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 21.1.2009
KOM(2009) 8 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018

1. EINLEITUNG

Die Schifffahrt war in der gesamten Geschichte Europas eine der Grundlagen von Wirtschaftswachstum und Wohlstand. Seeverkehrsdienste sind für die europäische Wirtschaft und die europäischen Unternehmen im globalen Wettbewerb von entscheidender Bedeutung¹. Daneben sind der Seeverkehr und alle damit verbundenen maritimen Industrien in Europa eine wichtige Einkommensquelle und ein bedeutender Beschäftigungsfaktor.

80 % des Welthandels werden über See abgewickelt, und 40 % des innereuropäischen Frachtvolumens werden im Kurzstreckenseeverkehr befördert. Mit jährlich mehr als 400 Millionen über europäische Häfen beförderten Seeverkehrspassagieren hat der Seeverkehr auch eine direkte Auswirkung auf die Lebensqualität der Bürger, sei es als Touristen oder als Bewohner von Inseln und Gebieten in Randlage.

In den letzten Jahren stieg die Nachfrage nach Seeverkehrsdiensten infolge des Wachstums der Weltwirtschaft und des internationalen Warenhandels an. Allerdings sind Ende 2008 die Auswirkungen der Finanzkrise auf die Realwirtschaft auch im Seeverkehrssektor spürbar. Europa braucht ein geeignetes politisches Konzept, um die dauerhafte Leistungsfähigkeit des Seeverkehrssystems der EU und dessen Beitrag zur Erholung der Weltwirtschaft sicherzustellen. Dieses politische Konzept sollte über die derzeitige konjunkturelle Lage hinaus die Wahrung des grundlegenden personellen und technologischen Know-hows, auf dem die Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit des heutigen und künftigen Schiffsbetriebs beruhen, in Europa gewährleisten.

In dieser Mitteilung sollen die **wesentlichen strategischen Ziele** für das europäische Seeverkehrssystem bis 2018 dargelegt und die **wichtigsten Bereiche** ermittelt werden, in denen Maßnahmen der EU die Wettbewerbsfähigkeit der Branche unter gleichzeitiger Steigerung der Umweltverträglichkeit verbessern werden. Der wirtschaftlichen Rahmensituation und den charakteristischen Eigenheiten der Marktzyklen im Seeverkehr wurde Rechnung getragen.

Diese Mitteilung fügt sich in den Rahmen der Verkehrspolitik (Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent)² und der integrierten Meerespolitik („Blaubuch“)³ der EU. Daneben ist sie auf die Unterstützung der EU-Politik in benachbarten Feldern, insbesondere der Energie- und Umweltpolitik, ausgerichtet. Sie ist das Ergebnis eines kontinuierlichen Dialogs mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, unabhängiger Beratung durch eine Gruppe hochrangiger Persönlichkeiten aus der Seeverkehrsbranche sowie

¹ Detaillierte Information enthalten die Seeverkehrsstatistiken von EUROSTAT: <http://ec.europa.eu/eurostat/>.

² KOM(2006) 314 endg. vom 22.6.2006.

³ KOM(2007) 575 endg. vom 10.10.2007.

einer analytischen Studie zur Untersuchung von Entwicklungstrends und Indikatoren des Wandels im Seeverkehr⁴.

2. DER EUROPÄISCHE SEEVERKEHR IM KONTEXT GLOBALISierter MÄRKTE

Europa spielt im heutigen Seeverkehr angesichts des Anteils europäischer Unternehmen an der Weltflotte – 41 % in Tonnen Tragfähigkeit – eine bedeutende Rolle. Die Anpassung des europäischen Seeverkehrs an die Anforderungen der globalen Wirtschaft hat erhebliche strukturelle Veränderungen auf diesem Sektor bewirkt. Der Wettbewerbsdruck seitens Schifffahrtsnationen aus aller Welt hat sich in Folge der Globalisierung ebenfalls deutlich erhöht.

Eine Reihe von Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten gemäß den **Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr** getroffen wurden, haben dazu beigetragen, einen Teil der Flotte in europäischen Registern zu halten und Beschäftigungsmöglichkeiten für europäische Seeleute zu schaffen. Allerdings sind die europäischen Flaggen nach wie vor heftigem Wettbewerb von Seiten der Drittstaatenregister ausgesetzt. Dabei genießen die ausländischen **Konkurrenten oftmals erhebliche Vorteile**, z. B. staatliche Unterstützung, günstigen Kapitalzugang, ein großes Angebot an billigen Arbeitskräften oder eine flexible Durchsetzung international vereinbarter Normen.

Vor dem Hintergrund der derzeitigen wirtschaftlichen Krise könnten andere Faktoren, wie die Gefahr von Überkapazitäten in bestimmten Marktsegmenten, protektionistische Maßnahmen von Drittstaaten, die Volatilität auf den Energiemärkten oder Know-how-Verlust infolge des Mangels an Fachkräften in Europa, **Schifffahrtsunternehmen und andere maritime Industrien zur Abwanderung in andere Regionen veranlassen, was die Anstrengungen der EU, weltweit hohe Qualitätsstandards im Seeverkehr zu gewährleisten, untergraben würde.**

Die strategische Überprüfung der Kommission führt zu folgenden Schlussfolgerungen:

- Für die EU ist es von vitalem Interesse, weltweit stabile und berechenbare Wettbewerbsbedingungen für die Seefahrt und andere maritime Industrien zu erreichen und zu wahren. Ein attraktiver Rahmen für ein hohes Qualitätsniveau der Schifffahrt und der Seeverkehrsbetreiber in Europa wird einen Beitrag zum Erfolg der Lissabonner Strategie für Wachstum und Beschäftigung leisten und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen maritimen Cluster stärken. Dadurch wird auch die **Widerstandsfähigkeit des europäischen Seeverkehrssektors im derzeitigen Wirtschaftsabschwung** gewährleistet.
- Auf der Grundlage der mit den Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehr gewonnenen Erfahrungen sollte ein klarer und wettbewerbsorientierter EU-Rahmen für die **Besteuerung von Tonnage und Einkommen sowie staatliche Beihilfen** gewahrt und erforderlichenfalls verbessert werden. Der Rahmen sollte zielgerichtete Maßnahmen zur Unterstützung von Initiativen zur Ökologisierung der Schifffahrt sowie zur Förderung technologischer Innovationen, beruflicher Kompetenzen und Berufslaufbahnen in den maritimen Industrien erlauben. Die praktische Möglichkeit einer stärkeren Verknüpfung

⁴ Diese Studie sollte zusammen mit dem Bericht der Gruppe hochrangiger Persönlichkeiten aus der Seeverkehrsbranche an die Kommission (September 2008) und der Studie „OPTIMAR — Benchmarking strategic options for European shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008-2018“ gelesen werden, worin alle einschlägigen Statistiken und Daten aufgeführt sind.

zwischen der Beschäftigung in den maritimen Clustern und Beihilfen sollte untersucht werden.

- Entschiedene **Maßnahmen zur Unterstützung fairer Handels- und Markt Zugangsbedingungen auf internationaler Ebene** im maritimen Sektor sind von wesentlicher Bedeutung. Die Liberalisierung des Handels mit Seeverkehrsdienstleistungen sollte auf allen Ebenen fortgesetzt werden. Die EU sollte einerseits Verhandlungen im Rahmen der Welthandelsorganisation (WTO) führen und andererseits den Dialog und bilaterale Abkommen mit den wichtigsten Handels- und Seeverkehrspartnern intensivieren.
- Dazu sollte auch ein entschlossener Einsatz für ein hohes Qualitätsniveau im Seeverkehr gehören, mit dem allgemeinen Ziel, durch internationale Kooperation **einheitliche Wettbewerbsbedingungen** für Seeverkehrsdienste zu schaffen, indem international vereinbarte Regeln weltweit beachtet werden.
- Auf dem Gebiet des Kartellrechts hat die Kommission vor kurzem die für Seeverkehrsdienstleistungen mit Ausgangs- oder Zielort in Europa geltenden Wettbewerbsvorschriften überarbeitet. Die Kommission wird weiterhin die Marktbedingungen beobachten, die wirtschaftlichen Auswirkungen des neuen kartellrechtlichen Konzepts prüfen und erforderlichenfalls geeignete Maßnahmen treffen. Ferner wird die Kommission eine **führende Rolle bei der Förderung der Angleichung der wichtigsten Wettbewerbsregeln auf globaler Ebene** übernehmen.
- Die zunehmende Globalisierung hat auch das empfindliche Gleichgewicht des internationalen Rahmens der **Rechte und Pflichten von Staaten** als Flaggen-, Hafen- und Küstenstaaten belastet. Der im UN-Seerechtsübereinkommen festgelegte Grundsatz der „echten Verbindung“ sollte ein zentrales Instrument der internationalen Anstrengungen zur Förderung nachhaltiger Entwicklung sein.

3. HUMANRESSOURCEN, SEEMÄNNISCHE PRAXIS UND MARITIMES FACHWISSEN

Die Seeverkehrsindustrien haben in den letzten Jahren direkt und indirekt zahlreiche Arbeitsplätze geschaffen. Etwa 70 % der mit der Schifffahrt zusammenhängenden Arbeitsplätze sind wissensintensive, hochwertige Arbeitsplätze an Land. Der **zunehmende Mangel an Fachleuten**, Offizieren und Mannschaften birgt das Risiko, dass die kritische Masse an Humanressourcen, auf der die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen maritimen Industrien insgesamt beruht, nicht mehr gewährleistet ist.

Es liegt im ureigenen Interesse der EU, gegenüber den europäischen Bürgern die **Attraktivität von Seeverkehrsberufen** durch entsprechende Maßnahmen hervorzuheben, soweit angebracht mit Beteiligung der Kommission, der Mitgliedstaaten und der Seeverkehrsbranche selbst.

Gemeinschaftsmaßnahmen sollten insbesondere auf folgende Ziele ausgerichtet sein:

- **Annahme zielgerichteter Maßnahmen** zur Förderung lebenslanger Berufsaussichten in den maritimen Clustern, wobei der Entwicklung von Fachkompetenzen und Qualifikationen von EU-Offizieren zur Verbesserung ihrer Beschäftigungsaussichten sowie guten Perspektiven für die Mannschaften zum Erreichen des Offiziersgrads besondere Bedeutung zukommt.
- **Imageverbesserung der Seefahrt** und der Seeverkehrsberufe, Sensibilisierung der Öffentlichkeit für Beschäftigungsmöglichkeiten, Förderung der europaweiten **Mobilität von Arbeitskräften** in den maritimen Industrien und Verbreitung bewährter Verfahren in Informations- und Anwerbungskampagnen.

- Unterstützung der Arbeit der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) zur **fairen Behandlung von Seeleuten**, um unter anderem sicherzustellen, dass die Leitlinien für die Behandlung von Seeleuten bei Unfällen auf hoher See, Zurücklassung, Verletzung oder Tod von Seeleuten sowie Landurlaub in der EU und weltweit ordnungsgemäß umgesetzt werden.
- Folgemaßnahmen zur Mitteilung der Kommission „Mehr und bessere Arbeitsplätze in der Seefahrt der EU durch Überprüfung des sozialrechtlichen Rahmens“⁵.
- Förderung einer besseren Nutzung der **Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) zur Verbesserung der Lebensqualität auf See**. Unterstützung der Verfügbarkeit von Satelliten-Breitbandkommunikationsdiensten auf Gebieten wie Gesundheitsfürsorge an Bord, Fernunterricht und private Kommunikation.
- Durchführung von **Vereinfachungsmaßnahmen** zur Verringerung des für Kapitäne und hochrangige Offiziere an Bord von Schiffen anfallenden Verwaltungsaufwands.

Hier muss ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Beschäftigungsbedingungen von EU-Seeleuten und der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Flotte gefunden werden. Es wird eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die Möglichkeiten zur Verwirklichung dieses Ziels ermitteln soll.

Um einen sicheren und ökologisch nachhaltigen Schifffahrtsbetrieb zu gewährleisten, müssen bei der Ausbildung und der beruflichen Befähigung der Besatzungen hohe Standards gewahrt werden. Daher müssen die EU und ihre Mitgliedstaaten den geeigneten Rahmen für die Aus- und Fortbildung der Besatzungen in Form von Maßnahmen anbieten, die insbesondere auf folgende Ziele ausgerichtet sind:

- Gewährleistung einer ordnungsgemäßen **Durchsetzung** völkerrechtlicher und gemeinschaftsrechtlicher Vorschriften im Rahmen des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) durch alle Staaten, die Befähigungszeugnisse für Seeleute ausstellen.
- Leistung eines umfassenden Beitrags zur **Überarbeitung des STCW-Übereinkommens** unter Nutzung von Gemeinschaftsinstrumenten, um sowohl das rasche Inkrafttreten der geänderten Übereinkunft als auch deren wirksame Umsetzung und Durchsetzung zu gewährleisten.
- Förderung der Zusammenarbeit zwischen europäischen **Einrichtungen für die Ausbildung in Schifffahrtsberufen**, um die Fachkenntnisse der Seeleute zu verbessern und die Anforderungen an die aktuellen Erfordernisse der Seeverkehrsindustrie (technisch komplexe Schiffe, IKT, Sicherheit) anzupassen.
- Partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Ausbildungseinrichtungen und der Industrie mit dem Ziel der Entwicklung von „**Exzellenz-Befähigungszeugnissen für Seeleute**“ (europäische Postgraduiertenstudiengänge für maritime Berufe), die durchaus über die STCW-Anforderungen hinausgehen können. In diesem Zusammenhang könnte die Errichtung eines Netzes von Exzellenzzentren für maritime Ausbildung in Europa (europäische Marineakademie) in Betracht gezogen werden.

⁵ KOM(2007) 591 vom 10.10.2007.

- Einführung eines Austauschprogramms für Offiziersanwärter zwischen den einzelstaatlichen Ausbildungseinrichtungen für maritime Berufe nach dem Vorbild von **ERASMUS**.
- Förderung der Bereitstellung von **Praktikumsplätzen auf Schiffen für Kadetten** im Rahmen ihres Studiums an den EU-Ausbildungsstätten, in Partnerschaft mit der Industrie und gegebenenfalls gestützt durch Anreize.

In Bezug auf die **Arbeitsbedingungen** besteht die oberste Priorität der Europäischen Union darin, die **Umsetzung des IAO-Seearbeitsübereinkommens von 2006** zu gewährleisten, um die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Schiffen zu verbessern. Die in der EU zwischen den Sozialpartnern getroffene Übereinkunft zur Umsetzung zentraler Elemente dieses Übereinkommens belegt die breite Unterstützung dieses Anliegens in der Branche. Die Maßnahmen der EU und ihrer Mitgliedstaaten sollten auf folgende Ziele ausgerichtet sein:

- Fortschritte in Richtung einer **raschen Ratifizierung des Seearbeitsübereinkommens von 2006** durch die Mitgliedstaaten und einer raschen Annahme des Kommissionsvorschlags auf der Grundlage der Branchenübereinkunft zur Umsetzung der zentralen Elemente dieses Übereinkommens in Gemeinschaftsrecht.
- Gewährleistung einer **wirksamen Durchsetzung** der neuen Regeln durch angemessene Maßnahmen, darunter Vorschriften zu Flaggen- und Hafenstaatkontrolle.
- Förderung der Entwicklung eines **zielgerichteten Rahmens für die sichere Besetzung von Schiffen mit Mannschaft**, Behandlung der Frage der Ermüdung und angemessener Wachebedingungen auf internationaler und gemeinschaftlicher Ebene.
- Förderung und Unterstützung von Forschungsarbeiten zum **Faktor „Mensch“**, einer komplexen, multidisziplinären Thematik, die das Wohlbefinden von Menschen auf See berührt und oftmals direkte Auswirkungen auf die Sicherheit auf See und den Umweltschutz hat.
- Erwägung von Maßnahmen zur Verbesserung der Gesundheitsfürsorge an Bord.

4. EIN HOHES QUALITÄTSNIVEAU IM SEEVERKEHR ALS ENTSCHIEDENDER WETTBEWERBSVORTEIL

Bis 2018 könnte die Weltschiffsflotte von gegenwärtig (2008) 77 500 auf ca. 100 000 Schiffe (mindestens 500 Tonnen Tragfähigkeit) ansteigen. Volumenmäßig könnte der Anstieg sogar noch bedeutender sein: Die Gesamtkapazität wird voraussichtlich von 1 156 Mio. t Tragfähigkeit im Jahr 2008 bis 2018 auf 2 100 Mio. t Tragfähigkeit ansteigen⁶.

4.1. Verbesserung der Umweltverträglichkeit

In den letzten Jahren haben die europäischen Seeverkehrsbehörden und die europäische Seeverkehrsindustrie **erhebliche Anstrengungen** unternommen, um die Umweltverträglichkeit des Seeverkehrs zu verbessern. Der Rechtsrahmen der EU wurde gestärkt und die Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten ausgebaut, um Fragen wie die Verhütung von Unfällen und Störungen, Schadstoffemissionen in die Luft, die Behandlung von Ballastwasser und das Schiffsrecycling anzugehen.

Diese Bemühungen müssen fortgesetzt werden. Die Kommission, die Mitgliedstaaten und die europäische Seeverkehrsindustrie sollten zusammen am **langfristigen Ziel eines abfall- und**

⁶ Quelle: Studie OPTIMAR von LR Fairplay Research Ltd & Partners (September 2008).

emissionsfreien Seeverkehrs arbeiten. Zu diesem Zweck sollten folgende Prioritäten verfolgt werden:

- Gewährleistung stetiger Fortschritte in Richtung eines kohärenten und umfassenden Konzepts zur **Verringerung der Treibhausgasemissionen** des internationalen Seeverkehrs durch Kombination technischer, betrieblicher und marktgestützter Maßnahmen.
- Diesbezüglich sollte die EU **in der IMO aktiv** auf die Begrenzung oder Verringerung der Treibhausgasemissionen von Schiffen **hinwirken**⁷. Bei der Konferenz zum Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen im Dezember in Kopenhagen sollte eine rechtsverbindliche Regelung angenommen werden. In Ermangelung von Fortschritten bei diesen Bemühungen sollte die EU Vorschläge auf europäischer Ebene vorlegen.
- Es sollte sichergestellt werden, dass die Mitgliedstaaten in der Lage sind, gemäß den Bestimmungen der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie⁸ in den ihrer Hoheitsgewalt oder ihrer Gerichtsbarkeit unterliegenden Seegewässern bis 2020 einen **guten Umweltzustand** zu erreichen.
- Stärkung der gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften in Bezug auf **Hafenauffangeinrichtungen** für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände durch Verbesserung der Vorkehrungen zu deren Umsetzung. Dazu sollte gewährleistet werden, dass dem erwarteten Anstieg des Verkehrsvolumens entsprechende Anlagen und Verwaltungsverfahren verfügbar sind.
- Folgemaßnahmen zu den Vorschlägen in der Mitteilung der Kommission über eine EU-Strategie zur **Verbesserung des Abwrackens von Schiffen**⁹. Gewährleistung der Annahme des IMO-Übereinkommens über das Schiffsrecycling und stetige Fortschritte in Richtung dessen künftiger Umsetzung.
- Beaufsichtigung der reibungslosen Umsetzung der von der IMO im Oktober 2008 angenommenen Änderungen am Anhang VI des MARPOL-Übereinkommens zur Verringerung der **Schwefeloxid- und Stickoxidemissionen von Schiffen**. In diesem Rahmen ist zu prüfen, welche europäischen Seegebiete sich als Emissions-Überwachungsgebiete eignen, ob entsprechende Kraftstoffe verfügbar sind und welche Auswirkungen auf den Kurzstreckenseeverkehr zu erwarten sind. Die Kommissionsvorschläge sollten gewährleisten, dass eine Rückverlagerung von Beförderungen vom Kurzstreckenseeverkehr auf die Straße vermieden wird.
- Förderung alternativer Möglichkeiten der Energieversorgung in Häfen, zum Beispiel die Nutzung von an Land erzeugter Elektrizität. Die Kommission wird in der anstehenden Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie als ersten Schritt eine zeitlich begrenzte Steuerbefreiung für an Land erzeugte Elektrizität vorschlagen und einen umfassenden Rahmen mit Anreizen und Regelungen ausarbeiten.
- Wiederanstoß der **Kampagne der Kommission für Qualität in der Schifffahrt** durch Partnerschaften mit den Seebehörden der EU, den maritimen Industrien allgemein und den Nutzern von Seeverkehrsdiensten.

⁷ Für alle Schiffe der Weltflotte sollten verbindliche Emissionsverringerungsmaßnahmen gelten. Derzeit sind mehr als 75 % der Weltflotte in Staaten registriert, die das Kyoto-Protokoll nicht unterzeichnet haben.

⁸ ABl. L 164 vom 25.6.2008, S. 19.

⁹ KOM(2008) 767 vom 19.11.2008.

- In diesem Zusammenhang sollte ein **europäisches Umweltmanagementsystem für den Seeverkehr** gefördert werden, das auf eine kontinuierliche Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Seeverkehrs ausgerichtet ist; daneben sollte zur Belohnung von Anstrengungen für eine umweltverträglichere Seefahrt eine Abstufung der Registrierungs- und Hafengebühren sowie sonstiger Abgaben in Betracht gezogen werden.

4.2. Seeverkehrssicherheit

Mit der Annahme und nachfolgenden Umsetzung des 3. Maßnahmenpakets für die Seeverkehrssicherheit verfügt die EU nun über einen Rechtsrahmen für die Schifffahrt, der weltweit zu den umfassendsten und fortschrittlichsten gehört. Außerdem haben sowohl die EU-Seebehörden als auch die europäische Seeverkehrsbranche in großem Umfang in die Erfüllung von Sicherheitsanforderungen investiert.

Allerdings werden der Flottenzuwachs, die Inbetriebnahme sehr großer Fracht- und Passagierschiffe sowie der exponentielle Anstieg der Seeverkehrsbewegungen erheblichen Druck auf die Sicherheit des Seeverkehrs ausüben. Durch eine Ausweitung der offenen und schiffbaren Gewässer wird unweigerlich Verkehr über die mit besonderen Erfordernissen behaftete sogenannte nördliche Seeroute angezogen. Ein Ausbau des Suez-Kanals würde mehr Verkehr mit größeren Schiffen durch das Mittelmeer mit entsprechend höheren Risiken bedeuten.

In den kommenden Jahren sollten die EU und ihre Mitgliedstaaten

- der **Durchsetzung** bestehender gemeinschafts- und völkerrechtlicher Regeln sowie der zügigen Umsetzung der mit dem 3. Maßnahmenpaket für die Seeverkehrssicherheit eingeführten Maßnahmen **Vorrang einräumen**;
- das Mandat und die **Arbeitsweise der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs** so überarbeiten, dass diese den Mitgliedstaaten und der Kommission umfassendere technische und wissenschaftliche Unterstützung leisten kann;
- die Wirksamkeit des Engagements der EU in der IMO steigern und im Interesse einer gemeinsamen Seeverkehrs-Sicherheitskultur und gemeinsamer Bemühungen, zum Beispiel im Hinblick auf Hafenstaatkontrollen, die **internationale Zusammenarbeit** mit den wichtigsten Handels- und Seeverkehrspartnern und insbesondere mit Nachbarstaaten verstärken;
- in diesem Rahmen besondere Aufmerksamkeit auf die Herausforderungen richten, die mit **extremen Verkehrsbedingungen**, z. B. Eis, sowie der stetig zunehmenden Schiffgröße verbunden sind. Für alle Schiffe, die in stärker exponierten Seegebieten eingesetzt werden, sollten Normen für das Fahren im Eis und die bauliche Auslegung sowie den Unterstützungsbedarf (Eisbrecher) gelten;
- für die systematische Anwendung der IMO-Leitlinien zur Behandlung aus Seenot geretteter Personen Sorge tragen. Europa sollte eine führende Rolle bei den Bemühungen um Hilfeleistung und Klärung der Verpflichtungen in Bezug auf die Rettung von Personen in Not übernehmen. Diese Bemühungen sollten insbesondere die Koordinierung und Zusammenarbeit der Küstenstaaten mit allen Beteiligten gewährleisten und für Kapitäne einen Anreiz zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen darstellen;
- sicherstellen, dass alle europäischen Seebehörden die wirtschaftlichen und personellen Ressourcen aufbringen, die notwendig sind, um ihren Verantwortlichkeiten als Flaggen-, Hafen- und Küstenstaaten nachzukommen. Alle EU-Mitgliedstaaten sollten bis spätestens 2012 auf der „**weißen Liste**“ der **Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle** stehen;

- in der IMO darauf hinzuwirken, dass so rasch wie möglich eine Einigung über einen **wirksamen internationalen Rahmen zur Regelung der Haftung und Entschädigung** für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See erreicht wird;
- gewährleisten, dass bis 2012 alle Mitgliedstaaten entsprechend ihren Zusagen an alle einschlägigen internationalen Übereinkünfte gebunden sind und die Vorschriften des Kodex für die **Umsetzung der vorgeschriebenen IMO-Instrumente** sowie des Auditsystems der IMO-Mitgliedstaaten einhalten.

4.3. Gefahrenabwehr im Seeverkehr

Die europäische Seeverkehrsindustrie hat **erhebliche Anstrengungen zur Durchführung** der 2002 von der IMO angenommenen und 2004 in Gemeinschaftsrecht umgesetzten **verbindlichen Gefahrenabwehrmaßnahmen** unternommen. Allerdings geht die terroristische Bedrohung keineswegs zurück, und Schiffe und Häfen werden auch künftig der **Gefahr von Terroranschlägen** ausgesetzt sein. Daneben geben **seeräuberische Handlungen und bewaffnete Raubüberfälle auf See** weiterhin Anlass zu größter Besorgnis. Weitere Schwierigkeiten sind mit **Schmuggel und illegalem Handel sowie der Problematik blinder Passagiere** verbunden.

Die bereits begonnenen Arbeiten zur Errichtung eines umfassenden Rahmens von Sicherheitsmaßnahmen auf der Grundlage von **Prävention, Reaktions- und Widerstandsfähigkeit** müssen zu Ende gebracht werden. Dies sollte dazu führen, dass eine echte „**Kultur der Gefahrenabwehr**“ integraler Bestandteil des hochwertigen Seeverkehrs- und Hafenbetriebs wird, ohne die Leistungsfähigkeit des Seeverkehrs und die Lebensqualität der Seeleute und Fahrgäste unnötig zu beeinträchtigen.

Die Maßnahmen der EU und ihrer Mitgliedstaaten sollten unter angemessener Berücksichtigung der jeweiligen Zuständigkeiten in diesem Bereich auf folgende Ziele ausgerichtet sein:

- In Bezug auf die **Bedrohung durch Terrorismus** sollten die Kommission und die Mitgliedstaaten entsprechend dem Ausmaß der Bedrohung und auf der Grundlage geeigneter Methoden zur Risikoanalyse weiterhin die Durchführung internationaler **Maßnahmen zur Gefahrenabwehr** unterstützen. Flaggenstaaten und Reeder müssen eng zusammenarbeiten, und die Seeleute müssen sowohl eine angemessene **Grundausbildung** als auch laufende **Fortbildung** in diesem Bereich erhalten.
- Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten den durch die Änderungen der im Zollkodex der Gemeinschaft vorgesehenen Sicherheitsvorkehrungen geschaffenen Rahmen umfassend nutzen und damit zu den internationalen Anstrengungen zur Sicherung der internationalen Versorgungskette beitragen.
- Die Kommission und die Mitgliedstaaten müssen **entschlossen auf Seeräuberei und bewaffnete Überfälle reagieren** und einen Beitrag zum Schutz des Seeverkehrs in den betroffenen Gebieten leisten. Europa sollte eine Rolle in der Entwicklung und Stabilisierung der Staaten spielen, von denen solche Angriffe ausgehen.
- Oberste Priorität in dieser Hinsicht ist der **Schutz der Seeleute, Fischer und Passagiere vor der Küste Somalias, im Golf von Aden sowie in jeder anderen Region, die künftig problematisch werden könnte**.
- Daneben müssen die internationalen Schifffahrtsrouten im Interesse der Stabilität des weltweiten Seeverkehrs vor allen Handlungen geschützt werden, die den freien Verkehrsfluss stören könnten. Da mehr als 12 % des insgesamt auf See beförderten Erdöls den Golf von Aden durchlaufen, würden in großem Maßstab vorgenommene Umleitungen

um das Kap der Guten Hoffnung nicht nur zu einer Verdoppelung der Wegstrecke einer durchschnittlichen Fahrt vom Golf nach Europa führen, sondern auch zu einem erheblichen Anstieg des Kraftstoffverbrauchs, der Emissionen und der Transportkosten.

- Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten **Reaktionspläne** mit Frühwarnsystemen, gemeinsamer Beobachtung von Ereignissen und Schutzplänen erstellen. Diesen Mechanismen sollte die umfassende Nutzung des Systems zur Fernidentifizierung und -verfolgung LRIT sowie anderer Überwachungssysteme wie auch eine verstärkte Koordinierung der zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten zugute kommen.
- Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten zusammenarbeiten, um angemessene Verbesserungen des Internationalen Kodex für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (**ISPS**) zu gewährleisten; ein Programm zur Leistung technischer Unterstützung für Hafen- und Seebehörden sollte in Betracht gezogen werden.

4.4. Seeüberwachung

Mit Blick auf 2018 sollten die Kapazitäten des Seeverkehrssystems der EU durch Einrichtung eines integrierten Informationsmanagementsystems gestärkt werden, das es ermöglicht, sämtliche Schiffe auf See und auf Binnenwasserstraßen, die europäische Häfen anlaufen oder verlassen oder EU-Gewässer durchfahren bzw. diesen nahekommen, zu **identifizieren**, zu **überwachen**, zu **verfolgen** und zu **melden**.

Ein derartiges System wäre Teil der Initiative „e-Maritime“ und würde sich zu einem integrierten EU-System für die Bereitstellung elektronischer Dienste auf unterschiedlichen Ebenen der Transportkette entwickeln. Im Hinblick darauf sollte das System eine Kopplung mit den Systemen e-Fracht und e-Zoll sowie intelligenten Verkehrssystemen¹⁰ unterstützen und den Nutzern die Ortung und Verfolgung der Fracht nicht nur während des Seeverkehrsabschnitts der Beförderung, sondern im Sinne echter Intermodalität verkehrsträgerübergreifend ermöglichen.

In einem umfassenderen Kontext sollte die EU gestützt auf Ressourcen, die derzeit bereits verfügbar sind – wie AIS, LRIT, SafeSeaNet und CleanSeaNet – oder entwickelt werden – wie Galileo und GMES – sowie angesichts der Notwendigkeit zur vollständigen Entwicklung von EUROSUR¹¹ die Schaffung einer Plattform fördern, die die **Konvergenz** der see-, land- und weltraumgestützten Technologien, die **Integrität** der Anwendungen und ein zweckmäßiges **Informationsmanagement** gemäß dem Grundsatz der Weitergabe von Informationen nach Notwendigkeit gewährleistet. Zur Vermeidung von Doppelarbeit sollte die Zusammenarbeit zwischen militärischen und zivilen Stellen gefördert werden.

Die Kommission wirkt ferner auf die Einrichtung eines integrierten grenz- und sektorübergreifenden EU-Überwachungssystems hin¹². Eines ihrer zentralen Ziele ist die Schaffung von Netzen zum Informationsaustausch zwischen nationalen Behörden, um die Interoperabilität der Überwachungstätigkeiten zu verbessern, die Effizienz von Einsätzen auf See zu steigern und die Durchführung der einschlägigen Rechtsvorschriften und politischen Konzepte zu erleichtern¹³.

¹⁰ KOM(2007) 607 vom 18.10.2007.

¹¹ S. Schlussfolgerungen des Rates vom 5.6.2008 zur künftigen Entwicklung von FRONTEX und des EUROSUR sowie zu den künftigen Herausforderungen der Verwaltung der Außengrenzen der EU.

¹² SEK(2008) 2737 vom 3.11.2008.

¹³ Einen Überblick über die 2008 unternommenen Maßnahmen gibt das Dokument SEK(2008) 3727 vom 13.10.2008; eine Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament zur Seeüberwachung soll 2009 vorgelegt werden.

4.5 Seeverkehr als Schlüsselement der Energieversorgungssicherheit der EU

Der Seeverkehr ist für die Energieversorgungssicherheit Europas von entscheidender Bedeutung und daher ein wesentliches Instrument der europäischen Energiepolitik. Er ist als Teil der **EU-Strategie zur Diversifizierung der Versorgungswege und -quellen** zu sehen. 90 % des Öls werden auf dem Seeweg befördert, und es besteht eine zunehmende Tendenz zum Transport von verflüssigtem Erdgas (LNG) mit Tankern. Auch viele andere Energieprodukte werden im Seeverkehr befördert¹⁴.

Sämtliche Betriebsbereiche der Energieprodukte transportierenden Flotte – Tanker für Rohöl und Rohölerzeugnisse, LNG und LPG sowie Offshore-Versorgungsschiffe – sind für die Gewährleistung des **reibungslosen Funktionierens der Energiemärkte, der Versorgungssicherheit** und mithin des Wohlstands der europäischen Bürger und einer florierenden europäischen Gesamtwirtschaft von zunehmender Bedeutung.

Die jüngsten Unterbrechungen der terrestrischen Versorgung mit Öl und Gas unterstreichen in besonderer Weise die Bedeutung der Flüssiggas-Infrastruktur. Wie namentlich in der zweiten Überprüfung der Energiestrategie¹⁵ hervorgehoben wurde, sind Flüssiggasanlagen zur **Flexibilisierung der Gasversorgung** im Energiebinnenmarkt von wesentlicher Bedeutung, da sie Solidarität im Krisenfall ermöglichen. Die Flotte zur Beförderung von Energieprodukten muss höchsten technologischen Standards genügen, und deren Besatzung muss im Rahmen der Anstrengungen der EU für eine qualitätsorientierte Schifffahrt über eine gute Ausbildung verfügen.

5. ZUSAMMENARBEIT AUF INTERNATIONALER EBENE

Die Europäische Union engagiert sich schon seit Langem für offenen und fairen Wettbewerb sowie für ein hohes Qualitätsniveau im Seeverkehr. Dies erklärt ihre Unterstützung für die Arbeit der spezifischen internationalen Organisationen im Bereich des Seeverkehrs, darunter IMO, ILO, WTO und WZO, sowie ihr starkes und wachsendes Netz bilateraler Seeverkehrsabkommen und Dialoge mit den wichtigsten Handels- und Seeverkehrspartnern.

Das Seeverkehrsübereinkommen von 2002 zwischen der Kommission und den EU-Mitgliedstaaten einerseits und China andererseits ist in diesem Zusammenhang ein gutes Beispiel. Der gleiche Ansatz wird in den laufenden bilateralen Beziehungen und Verhandlungen auf regionaler Ebene verfolgt, etwa im Rahmen der Zusammenarbeit Europa-Mittelmeer (Euromed), in der Union für den Mittelmeerraum und mit dem Mercosur.

Die globalen Herausforderungen, denen der Seeverkehr und maritime Dienstleistungen heute gegenüberstehen, verlangen überzeugende Reaktionen seitens der internationalen Gemeinschaft. Die Kommission und die Mitgliedstaaten sind in einer günstigen Position, um auf einen Wandel im Interesse der Verwirklichung eines **umfassenden internationalen Rechtsrahmens für den Seeverkehr** hinzuwirken, der den Herausforderungen des 21. Jahrhunderts gewachsen ist.

- Ein abgestimmtes Handeln auf europäischer Ebene ist in mehreren Foren von wesentlicher Bedeutung, beispielsweise in Bezug auf folgende Themen: Seerecht (UNCLOS), internationaler Handel (WTO und bilaterale Seeverkehrsdialoge und -abkommen,

¹⁴ S. Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „Energy Policy and maritime policy: ensuring a better fit“ - SEK(2007) 1283/2 vom 10.10.2007.

¹⁵ SEK(2008) 2794 und SEK(2008) 2791.

UNCITRAL), Sicherheit, Gefahrenabwehr und Umweltschutz (IMO), Arbeitsrecht (ILO) und Zoll (WZO).

- Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten sich darum bemühen und gemeinsam darauf hinwirken, dass alle Ziele der EU-Politik im Bereich der Sicherheit des Seeverkehrs durch im Rahmen der IMO vereinbarte **internationale Instrumente** erreicht werden. Die EU sollte im Falle eines Scheiterns der IMO-Verhandlungen bei der Durchführung von Maßnahmen in Bereichen, die für die EU von besonderer Bedeutung sind, als ersten Schritt bis zum Erreichen eines breiteren internationalen Konsens eine Führungsrolle übernehmen und dabei dem internationalen Wettbewerbsumfeld Rechnung tragen.
- Damit die EU-Mitgliedstaaten als effizientes Team mit starken Einzelspielern agieren können, muss die **Anerkennung und Sichtbarkeit der EU innerhalb der IMO** gesteigert werden, indem der EU-Koordinierungsmechanismus formalisiert und der Union innerhalb der IMO wenn nicht Vollmitgliedschaft, so doch zumindest offizieller Beobachterstatus gewährt wird. Die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten als IMO-Vertragsparteien werden davon nicht berührt.
- Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten auf einen **besseren Mechanismus zur raschen Ratifizierung von IMO-Übereinkommen auf globaler Ebene** hinwirken und dabei z. B. die Möglichkeit einer Ratifizierung auf der Grundlage des Heimatstaates der Flotte anstelle der Ratifizierung auf der Grundlage der Flaggenstaaten prüfen.
- Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten mit ihren Handels- und Seeverkehrspartnern zusammenarbeiten, um eine Annäherung der Auffassungen in der IMO zu gewährleisten. Die Bemühungen der EU im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit sollten zur Einrichtung eines **Mechanismus** führen, der **weltweit die tatsächliche Durchsetzung der international vereinbarten Regeln durch sämtliche Flaggen- und Küstenstaaten** sicherstellt.
- Die vor kurzem vorgelegte Mitteilung der Kommission über die Arktis¹⁶ enthält Vorschläge zum **Schutz und Erhalt dieses Meeresgebiets** und insbesondere zur Gewährleistung einer nachhaltigen Handelsschifffahrt in arktischen Gewässern, an die sich nun entsprechende Maßnahmen anschließen sollten.

6. NUTZUNG DES VOLLEN POTENZIALS DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS UND DER SEEVERKEHRSDIENSTE FÜR UNTERNEHMEN UND BÜRGER IN EUROPA

Die weitere wirtschaftliche Integration der EWR-Mitgliedstaaten sowie benachbarter Staaten wird sich positiv auf die innereuropäischen Seeverkehrsverbindungen auswirken. Bis 2018 dürfte die europäische Wirtschaft sich von der gegenwärtigen Krise erholt haben. Entsprechend wird ein Anstieg des Frachtvolumens in der EU-27 von 3,8 Mrd. t im Jahr 2006 auf ca. 5,3 Mrd. t im Jahr 2018 prognostiziert. Das bedeutet, dass die Infrastruktur, also vor allem die Häfen und deren Anbindungen an das Hinterland, sowie die Schifffahrtsindustrie in zehn Jahren in der Lage sein müssen, mindestens 1,6 Mrd. t Fracht mehr als derzeit zu bewältigen. Der Personenverkehr, namentlich der Fährverkehr und Kreuzfahrten, wird ebenfalls zunehmen. Dabei müssen die territoriale Kontinuität, der regionale Zusammenhalt und Qualitätsstandards für Seeverkehrspassagiere gewährleistet werden.

Die Aufgabe besteht darin, Maßnahmen in der richtigen Kombination zu treffen, um zu ermöglichen, dass Häfen ihre Funktion als Schnittstellen effizient erfüllen können. Dazu

¹⁶ KOM(2008) 763 vom 20.11.2008.

müssen einerseits neue Infrastrukturen geschaffen und andererseits die Nutzung bestehender Kapazitäten durch Produktivitätssteigerungen in Häfen verbessert werden. Das bestehende System einschließlich der Hinterlandanbindungen und Frachtkorridore muss zur Bewältigung des erwarteten Wachstums angepasst werden. Zu diesem Zweck sollten vorwiegend folgende Prioritäten verfolgt werden:

- Errichtung eines echten „**europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen**“ durch Abbau administrativer Hürden, Abschaffung doppelter Grenzkontrollen, Einführung harmonisierter Dokumente und Beseitigung aller sonstigen Faktoren, die das potenzielle Wachstum des Kurzstreckenseeverkehrs hemmen.
- Umsetzung der in der **Mitteilung über eine europäische Hafenpolitik** angekündigten Maßnahmen. **Hafendienstleistungen** sollten unter umfassender Berücksichtigung der Erfordernisse von Sicherheit, Gefahrenabwehr und nachhaltigem Wachstum stets im Einklang mit den Grundsätzen des lautereren Wettbewerbs, finanzieller Transparenz, Nichtdiskriminierung und Kosteneffizienz erbracht werden.
- Gewährleistung **geeigneter Bedingungen zum Anziehen von Investitionen** in den Hafensektor, indem der Modernisierung und dem Ausbau von Infrastrukturprojekten zur Hafen- und Hinterlandanbindung in den potenziell eher von Überlastung betroffenen Gebieten Vorrang eingeräumt wird.
- Für Umweltverträglichkeitsstudien zu Hafenerweiterungen sollten allgemein beschleunigte Verfahren angewandt werden, um die Vorlaufzeiten insgesamt deutlich zu verringern. Zu diesem Zweck wird die Kommission **Leitlinien für die Anwendung der einschlägigen Umweltvorschriften der Gemeinschaft auf die Hafenentwicklung vorlegen**¹⁷.
- Stärkung der EU-Strategie zur vollständigen Umsetzung der Projekte zur Einrichtung von **Meeresautobahnen**, weitere Anschubförderung für innovative integrierte Lösungen im intermodalen Verkehr, Vereinfachung von Verwaltungsvorschriften und Unterstützung der von der Kommission vorgeschlagenen Initiativen zur Ökologisierung des Verkehrs.
- Finanzierungsprogramme der EU, wie die **Projekte im Rahmen der transeuropäischen Verkehrsnetze**, Marco Polo oder regionalpolitische Instrumente, sollten diese Entwicklungen unterstützen und auf Faktoren der Verkehrsverlagerung einwirken.
- Förderung von Maßnahmen zu **besseren Anbindung von Inseln und zur Verbesserung des innereuropäischen Langstrecken-Personenseeverkehrs** durch hochwertige Fähr- und Kreuzfahrtdienste und geeignete Terminals. Der Rahmen für die Erbringung öffentlicher Seeverkehrsdienste, die den Erfordernissen der territorialen Integrität umfassend gerecht werden, könnte unter Berücksichtigung der Erfahrungen, die seit der bereits 1992 erfolgten Verabschiedung der Kabotage-Verordnung gewonnen wurden, verbessert werden.
- In diesem Zusammenhang sollten die wirtschaftlichen Instrumente (z. B. Steuern, Abgaben oder Emissionshandel) zum Erreichen „**angemessener Preise**“¹⁸ **untersucht** werden, die den Nutzern Anreize zum Umstieg auf Alternativen im Kurzstreckenseeverkehr geben, die Überlastungsprobleme im Straßenverkehr angehen und generell marktwirtschaftliche Lösungen fördern, die zur Nachhaltigkeit der Verkehrskette insgesamt beitragen.
- Thematisierung der **Passagierrechte in Fähr- und Kreuzfahrtdiensten** in Europa durch Förderung einer Qualitätskampagne (Auszeichnung der besten Fährbetreiber).

¹⁷ KOM(2007) 616 endg. vom 18.10.2007, Mitteilung über eine europäische Hafenpolitik.

¹⁸ KOM(2008) 435 vom 8.7.2008.

7. EUROPA SOLLTE IN MEERESFORSCHUNG UND INNOVATION WELTWEIT FÜHREND SEIN

Die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Industrien Europas und ihre Fähigkeit, den Herausforderungen zu begegnen, denen sie auf den Gebieten Umweltschutz, Energie, Sicherheit und Humanfaktoren gegenüberstehen, hängt in großem Umfang von Forschungs- und Innovationsmaßnahmen ab, die weiter angeregt werden müssen.

In den heutigen Herausforderungen liegen erhebliche Wachstumschancen und Effizienzsteigerungspotenziale für die Industrie. Da die Nutzer immer stärker auf die Umweltfreundlichkeit der in der Transportkette tätigen Unternehmen achten und die Versender zunehmend umweltverträgliche Beförderungen nachfragen, gewinnen Nachhaltigkeit und soziale Verantwortung von Unternehmen als Faktoren der Wettbewerbsfähigkeit an Bedeutung.

Im Seeverkehr beispielsweise besteht erhebliches Potenzial für die Verbesserung der Energieeffizienz von Schiffen, Verringerung der Umweltbelastung, Minimierung des Unfallrisikos und Verbesserung der Lebensqualität auf See. Es besteht zunehmend Bedarf an angemessenen Inspektions- und Monitoringinstrumenten und an der Entwicklung fortgeschrittener technologischer und ökologischer Normen.

Die europäischen maritimen Industrien sollten die im Zuge aufeinander folgender EU-Forschungsrahmenprogramme und anderer Initiativen unternommenen erheblichen FuE-Anstrengungen in konkrete Vorteile ummünzen:

- Eine wichtige Herausforderung besteht darin, zu ermitteln, wie die **Sicherheit und Umweltverträglichkeit durch neue Schiffskonzepte und -ausrüstungen verbessert** werden können. Gezielte FuE-Initiativen sollten zu neuen Designformen, fortschrittlichen Strukturen und Werkstoffen sowie sauberen und energieeffizienten Antriebssystemen führen. Zur Wahrung dieses Wettbewerbsvorteils müssen geeignete Maßnahmen für einen angemessenen Schutz von Wissen und geistigem Eigentum getroffen werden.
- Daneben sind zur Verwirklichung nachhaltiger Mobilität technologische Entwicklungen und fortschrittliche Logistikkonzepte notwendig, die die **Effizienz der Verkehrskette insgesamt** durch Kurzstreckenseeverkehr und Binnenschifffahrt maximieren.
- Dabei sollten alle betroffenen Akteure einbezogen werden, um zu gewährleisten, dass die aus diesen Bemühungen resultierenden Ergebnisse den Markt erreichen. **FuE-Plattformen** wie die Technologieplattform „WATERBORNE“ sollten umfassend genutzt werden.
- In der vor kurzem vorgelegten Mitteilung der Kommission über eine europäische Strategie für die Meeresforschung und die maritime Forschung¹⁹ wird ein Rahmen erstellt, anhand dessen die maritimen Industrien Europas diesen technologischen Herausforderungen durch eine bessere Integration mit Meereswissenschaft und –forschung begegnen können.
- Daneben sollten zweckmäßige **IKT-Instrumente für Überprüfung und Monitoring**, die auch der Überwachung dienen, entwickelt werden. Das technische Flottenmanagement, darunter die Fernsteuerung der Maschinenleistung, struktureller Stärken und des Gesamtbetriebszustands von Schiffen sollte durch moderne Telekommunikationssysteme erleichtert werden. Zu diesem Zweck sollte ein Bezugsrahmen geschaffen werden, damit **e-Maritime-Dienste**²⁰ europa- und weltweit erbracht werden können. Diese elektronischen

¹⁹ KOM(2008) 534 vom 3.9.2008. Programme wie „Leadership 2015“ und „Life“ unterstützen ebenfalls Innovationen, die für den Seeverkehr bedeutsam sind.

²⁰ Siehe Ziffer 4.4.

Dienstleistungen sollten auch öffentliche Stellen, Hafenbehörden und Seeverkehrsunternehmen einbeziehen.

8. FAZIT

Die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten haben ein starkes gemeinsames Interesse an der Förderung eines sicheren und effizienten innereuropäischen und internationalen Seeverkehrs auf sauberen Ozeanen und Meeren, der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schifffahrtsindustrie und zugehöriger maritimer Industrien auf den Weltmärkten sowie der Anpassung des gesamten Seeverkehrssystems an die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts.

Die in dieser Mitteilung vorgestellten Optionen für die europäische Schifffahrt und das europäische Seeverkehrssystem mit Blick auf das Jahr 2018 vermitteln eine Vorstellung von der Verwirklichung dieser Ziele.

Die vorgestellten Optionen beruhen auf einem integrierten seeverkehrspolitischen Konzept und stützen sich auf die Grundwerte nachhaltiger Entwicklung, wirtschaftlichen Wachstums und offener Märkte in einem von fairem Wettbewerb und ökologischen und sozialen Standards geprägten Umfeld. Der aus der angestrebten Entwicklung erwachsende Nutzen dürfte über die Grenzen Europas hinausgehen und dem gesamten maritimen Sektor, auch in den Entwicklungsländern, zugute kommen.

Die Kommission beabsichtigt die Fortsetzung eines konstruktiven Dialogs mit allen betroffenen Akteuren im Hinblick auf die praktische Umsetzung der im Zuge dieser strategischen Überlegungen ermittelten Maßnahmen.



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 21.1.2009
KOM(2009) 10 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

**Mitteilung und Aktionsplan zur Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne
Grenzen**

{KOM(2009) 11 endgültig}

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN

Mitteilung und Aktionsplan zur Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. EINLEITUNG

Im Seeverkehr finden sehr komplizierte Verwaltungsverfahren Anwendung, auch wenn Schiffe nur zwischen EU-Häfen verkehren (innergemeinschaftlicher Seeverkehr) und die Fracht ausschließlich aus Waren besteht, die sich im zollrechtlich freien Verkehr befinden („Gemeinschaftswaren“). Dies führt dazu, dass die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften bei der Beförderung von Waren im innergemeinschaftlichen Seeverkehr Kosten verursacht, die ihn für den Frachtverkehr im Binnenmarkt wenig interessant machen.

Diesen Verfahren liegen zahlreiche, weitgehend auf Gemeinschaftsebene geltende Rechtsvorschriften zugrunde, die Zoll- und Beförderungsvorschriften, Regelungen zur Tier- und Pflanzengesundheit und Formalitäten beim Ein- und Auslaufen von Schiffen in/aus Häfen umfassen; die meisten Beteiligten betrachten sie als eines der größten Hindernisse für den innergemeinschaftlichen Seeverkehr.

Da es im Landverkehr ähnliche Verwaltungsverfahren nicht gibt, drängen viele Beteiligte auf entsprechende Maßnahmen im Seeverkehr.

Der Rat betonte in seinen Schlussfolgerungen zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs vom 11. Dezember 2006, dass die Nutzung dieses Verkehrsträgers stärker gefördert werden muss und dazu die Verwaltungsverfahren vereinfacht werden müssen. Diese Forderung wurde in den Schlussfolgerungen des Rates zur Lissabonner Strategie vom 12. Februar 2007 wiederholt. Ende 2006 rief der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss erneut dazu auf, die Kontrollen im Seeverkehr an den Binnengrenzen abzuschaffen.

In ihrer Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch¹ kündigte die Kommission die Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen an. Auch in der Mitteilung über eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union² („Blaubuch“) wird die Notwendigkeit unterstrichen, die Nachteile des innergemeinschaftlichen Seeverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern zu beseitigen. Dieses Konzept entspricht vollkommen der Strategie der Kommission zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften in der Europäischen Union.

¹ Mitteilung der Kommission: „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent – Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001“ (KOM(2006) 314).

² Mitteilung: Eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union (KOM(2007) 575 vom 10.10.2007).

Weiter nahm die Kommission eine Mitteilung über eine europäische Hafenpolitik³ an, in der es um andere als administrative Hemmnisse geht.

2. ZIEL DES EUROPÄISCHEN SEEVERKEHRSRAUMS OHNE GRENZEN

Der europäische Seeverkehrsraum ohne Grenzen ist ein Konzept, bei dem durch Abschaffung oder Vereinfachung der einschlägigen Verwaltungsverfahren der Binnenmarkt auf den innergemeinschaftlichen Seeverkehr ausgeweitet wird, um diesen Verkehrsträger attraktiver, effizienter und wettbewerbsfähiger zu machen und den Umweltschutz stärker in den Vordergrund zu stellen.

Dazu schlägt die Kommission eine Reihe von Maßnahmen vor, die in dieser Mitteilung beschrieben werden.

3. DIE ROLLE DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS IN DER INTERMODALEN FRACHT-LOGISTIKKETTE

3.1. Der Kurzstreckenseeverkehr ist ein Beitrag zu nachhaltiger und sicherer Mobilität

Globalisierung und EU-Erweiterung haben in den letzten Jahrzehnten einen massiven Anstieg des Verkehrsaufkommens mit sich gebracht, der zu einer Überlastung der Verkehrswege, einem immer größeren Druck auf die Umwelt und der zunehmenden Vernachlässigung des Sicherheitsaspekts führt. Da die Prognosen erwarten lassen, dass der Beförderungsbedarf noch weiter zunehmen wird, sollten alle Verkehrsträger optimal genutzt werden, vor allem der Kurzstreckenseeverkehr, der den geographischen Gegebenheiten Europas und seiner langen, günstig gelegenen Küsten besonders gut entspricht.

Obwohl zweifellos noch weitere Verbesserungen möglich sind, kann der Kurzstreckenseeverkehr als der umweltfreundlichste Verkehrsträger gelten, mit vergleichsweise geringen externen Kosten und einer hohen Energieeffizienz.

Außerdem ist die Schifffahrt ein verhältnismäßig sicherer Verkehrsträger, bei dem die Infrastrukturkosten erheblich niedriger liegen als im Landverkehr.

Ein stärkerer Einsatz des Kurzstreckenseeverkehrs könnte der Gemeinschaft helfen, ihre im Kyoto-Folgeabkommen vereinbarten CO₂-Ziele zu erreichen.

3.2. Technische Möglichkeiten zur Vereinfachung der Verwaltungsverfahren

Der erste wichtige Schritt war hier die vorgeschriebene Ausrüstung der Schiffe mit Überwachungssystemen für den Schiffsverkehr.

Gemäß der Richtlinie 2002/59/EG⁴ müssen fast alle Kategorien von Schiffen mit einem Automatischen Identifizierungssystem (AIS) ausgerüstet sein. An bestimmten

³ Mitteilung über eine europäische Hafenpolitik (KOM (2007) 616 endg. vom 18. Oktober 2007).

geographischen Punkten wird der Verkehr durch Schiffsverkehrsdienste/Seeverkehrsmanagement- und -informationssysteme (VTS/VTMIS) überwacht, die vom AIS, von den Küstenradarstationen und aus dem Funkverkehr stammende Informationen nutzen.

Im Jahr 2006 übernahm die EU die Änderungen des SOLAS-Übereinkommens der IMO, nach der Schiffe über 300 BRT mit einem System für die Fernidentifizierung und -verfolgung (Long-Range Identification and Tracking - LRIT) ausgerüstet sein müssen, das ab Januar 2009 einsatzbereit ist.

Mit diesen Systemen wird eine solidere Grundlage für die Einführung fracht- und navigationsrelevanter elektronischer Systeme für den Seeverkehr geschaffen, durch die die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors erhöht wird und die alternative Lösungen für die derzeitigen Verwaltungskontrollen und Überprüfungen von Unterlagen bieten. In diesem Zusammenhang wird durch die Einführung eines integrierten Systems für die Beobachtung von Schiffsbewegungen die Überwachung des Schiffsverkehrs weiter verbessert.

4. BEWERTUNG MÖGLICHER MASSNAHMEN ZUM AUSBAU DES BINNENMARKTES FÜR DEN KURZSTRECKENSEEVERKEHR

4.1. Anhörung von interessierten Kreisen

Die Betroffenen konnten sich im Rahmen der im Juni 2006 eingeleiteten Konsultation zu einer integrierten Meerespolitik zu Fragen des europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen äußern. Dazu wurde im Oktober 2007 eine Online-Konsultation zum europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen als Instrument zur Stärkung des Binnenmarktes für den innergemeinschaftlichen Seeverkehr ins Netz gestellt.

Das Konzept war im Dezember 2007 den nationalen Anlaufstellen für den Kurzstreckenseeverkehr und im April 2008 den Leitern der Seeverkehrsverwaltungen vorgestellt und im März 2007 und April 2008 auf Seminaren präsentiert worden und erhielt rundum Zustimmung.

Im März 2007 und im April 2008 fanden in Brüssel beziehungsweise Antwerpen spezielle Workshops mit den Beteiligten statt und im Oktober 2007 wurde eine Referenzgruppe eingerichtet, der Experten aus der Industrie und aus der Verwaltung angehörten; diese Gruppe sollte Vorschläge unterbreiten und die Folgenabschätzung begleiten.

Bei der Konsultation der Betroffenen ergab sich eine Reihe von Themen, die nachstehend aufgegriffen werden.

⁴ Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

4.2. In der Konsultation aufgezeigte Bereiche mit besonders großem Verwaltungsaufwand

Nach Ansicht der Beteiligten sind die im Seeverkehr geltenden Verwaltungsverfahren viel zu oft unnötig kompliziert, redundant und von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat oder Hafen zu Hafen unterschiedlich. Die beim Einlaufen in den/Auslaufen aus dem Hafen erforderlichen Abläufe werden verlangsamt, was die Kosten nach oben treibt, und es kommt zu Verspätungen bei den Lösch- und Ladevorgängen.

Die Seehäfen der Gemeinschaft sind Teil der Außengrenzen der EU, und für ein Schiff, das diese Häfen anläuft, sind bei Ankunft und Abfahrt zahlreiche Verwaltungsverfahren zu erledigen, die durch unterschiedliche gemeinschaftliche und internationale Rechtsvorschriften vorgeschrieben sind; dazu gehören Zoll- und Steuervorschriften, Vorschriften in den Bereichen Grenzkontrollen, Handel, Statistik, Umwelt und Abfall, Pflanzengesundheit, Veterinärrecht und Gesundheitsschutz, Beförderung sowie Sicherheit und Gefahrenabwehr (siehe die Liste in Anhang A der Folgenabschätzung). Diese Bestimmungen bestehen häufig unkoordiniert nebeneinander, was zu Verzögerungen, Überschneidungen und überhöhten Verwaltungskosten führen kann.

Die Hafen- oder Zollbehörden können bestimmen, dass mit den Lösch- und Ladevorgängen erst begonnen werden kann, wenn die Meldeformalitäten abgeschlossen sind. Aufgrund der Öffnungszeiten der Zollbüros in einigen Häfen kann es zu Verspätungen bei der Verarbeitung der Informationen kommen.

Die Interessengruppen berichteten über Probleme durch unterschiedliche Verfahren, je nachdem, wie der Betreiber im Ladehafen organisiert ist. Beispielsweise müssen in einigen Mitgliedstaaten bestimmte Zolldokumente im Original im Zollbüro abgegeben werden, das eventuell weit entfernt vom Kai liegt, und die Öffnungszeiten oder die Lage der Zollbüros können logistische Probleme verursachen. In einigen Häfen darf mit dem Löschen erst begonnen werden, wenn alle Formalitäten abgeschlossen sind, was bis zu einem halben Tag in Anspruch nehmen kann.

Abgesehen davon gibt es noch andere administrative Engpässe, die die Mitteilung aufgreift:

- Die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Seeweg unterliegt Beschränkungen und ist kostenträchtig und kompliziert, weil es Überschneidungen zwischen den Vorschriften der technischen Regelwerke gibt, so dass der Seeverkehr häufig keine Alternative ist und die Waren über Land befördert werden.
- Auch Sprachprobleme sind ein großes Hindernis, da einige Behörden in den Häfen Schiffsmanifeste und –zeugnisse in einer Fremdsprache zurückweisen.
- Die Lotsendienste können ein ernsthaftes Problem darstellen. Schiffe im Kurzstreckenseeverkehr laufen regelmäßig die gleichen Häfen an, und ihre Kapitäne sind mit den physischen Gegebenheiten vertraut. Häufig ist jedoch die Annahme eines Lotsen vorgeschrieben. In einigen Ländern kann zwar eine Bescheinigung über die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht (Pilotage

Exemption Certificate - PEC) beantragt werden, doch gibt es oft nationale Vorschriften, die die Erteilung einer solchen Genehmigung sehr erschweren.

- Elektronische Manifeste werden nicht in allen Häfen der EU akzeptiert. Nur in 55 % der Häfen werden elektronische Systeme zur Verarbeitung von schiffs- und frachtbezogenen Informationen genutzt, Vieles wird nach wie vor per Fax und Telefon erledigt.
- Nur wenige Mitgliedstaaten haben landesweit das „Ein-Schalter“-Konzept (eine einzige Anlaufstelle für alle Verwaltungsvorgänge) eingeführt. Die Verknüpfung zwischen dem SafeSeaNet und den einzelnen Hafennetzen ist lückenhaft, Daten werden nur dann ausgetauscht, wenn die nationalen Behörden dies anfordern. Ein elektronischer Datenaustausch zwischen den Häfen besteht praktisch nicht.

Die aufgrund dieser Verwaltungsverfahren schätzungsweise entstehenden Kosten wurden einer genaueren Prüfung unterzogen (siehe Folgenabschätzung).

5. AKTIONSPLAN

Die Kommission schlägt eine Reihe von Maßnahmen vor, um den Binnenmarkt auf den Seeverkehr auszuweiten und einen europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen zu schaffen; dazu gehören Legislativmaßnahmen, Maßnahmen, die noch weiterer Vorbereitung bedürfen und zu einem späteren Zeitpunkt vorgeschlagen werden, und Empfehlungen an die Mitgliedstaaten. Der Bericht über die Folgenabschätzung, die in diesem Zusammenhang vorgenommen wurde, kann auf der Webseite der Europäischen Kommission eingesehen werden.

5.1. Kurzfristige Maßnahmen auf EU-Ebene

5.1.1. Vereinfachung der Zollförmlichkeiten für Schiffe, die ausschließlich zwischen europäischen Häfen verkehren

Zweck der Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen ist es, den Seeverkehr effizienter zu machen, indem administrative Formalitäten für Waren abgeschafft werden, die sich im zollrechtlich freien Verkehr befinden („Gemeinschaftswaren“): bei der Ankunft in einem EU-Hafen müssten Schiffe, die aus einem anderen EU-Hafen kommen und Gemeinschaftswaren befördern, den Gemeinschaftscharakter der Waren nicht mehr nachweisen. Dies wird ein weiterer wichtiger Schritt zur Vollendung des Binnenmarktes sein.

Anfang 2009 wird die Kommission einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung mit den Durchführungsvorschriften zum Zollkodex der Gemeinschaften⁵ vorlegen; dabei soll die Regelung eingeführt werden, dass zwischen Gemeinschaftshäfen beförderte Waren zollrechtlich als Gemeinschaftswaren zu betrachten sind und der Gemeinschaftscharakter der Waren nicht mehr nachgewiesen werden muss.

⁵ Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (ABl. L 302 vom 19.10.1992, S. 1).

Dies gilt für Waren, die zwischen Häfen im Zollgebiet der Gemeinschaft an Bord eines Schiffs befördert wurden, dessen Herkunfts- und Bestimmungshafen bzw. etwaige Zwischenhäfen nicht außerhalb dieses Gebiets oder in einer Freizone des Kontrolltyps I (wie in den Durchführungsvorschriften zum Zollkodex der Gemeinschaften festgelegt) liegen, sofern die Beförderung mit einem einzigen, in einem Mitgliedstaat ausgestellten Beförderungspapier erfolgt. Nichtgemeinschaftswaren an Bord dieser Schiffe werden in das Versandverfahren übergeführt.

Die derzeit geltende Regelung, die auf Schiffe beschränkt ist, die zwischen Häfen im Zollgebiet der Gemeinschaft verkehren und über eine vorherige Bewilligung der Zollbehörden verfügen – sogenannte „zugelassene Linienverkehre“ – kann daher aufgehoben werden.

Die Kommission wird vorschlagen, dass die neue Regelung 2010 in Kraft treten sollte. Nach Ansicht der Kommission kann durch eine Änderung der Verordnung mit den Durchführungsvorschriften zum Zollkodex der Gemeinschaften rasch eines der wichtigsten Ziele des europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen erreicht werden, nämlich eine deutliche Reduzierung des Verwaltungsaufwands für den innergemeinschaftlichen Seeverkehr, die keine negativen Auswirkungen auf andere Kategorien des Seeverkehrs hat, bei denen Drittlandswaren befördert werden. Dies wird den Nutzen weiter vergrößern, den man sich hinsichtlich strafferer Verwaltungsverfahren im Verkehrssektor vom Modernisierten Zollkodex und von der elektronischen Zollabwicklung („E-Zoll“) verspricht.

5.1.2. *Leitlinien für die Beschleunigung der Dokumentenkontrollen für zwischen EU-Häfen beförderte tierische und pflanzliche Erzeugnisse*

Für tierische Erzeugnisse und lebende Tiere mit Gemeinschaftsursprung ist eine Dokumentenkontrolle vorgeschrieben, wenn sie in einem Hafen mit einer Grenzkontrollstelle entladen und im Rahmen eines Seeverkehrsdienstes befördert werden, der kein Liniendienst zwischen zwei Gemeinschaftshäfen ohne Zwischenhafen ist. Dadurch soll das Risiko ausgeschaltet werden, dass Drittlandswaren versehentlich oder mit betrügerischer Absicht als Gemeinschaftswaren gestellt werden und so die Gemeinschaft erheblichen Gefahren für die öffentliche Gesundheit und die Tiergesundheit ausgesetzt wird.

Durch konkrete Leitlinien wird die Gemeinschaft auf eine effektivere und schnelle Zollabfertigung tierischer und pflanzlicher Erzeugnisse im innergemeinschaftlichen Seeverkehr hinwirken, wie in der Richtlinie 89/662/EWG⁶ des Rates über veterinärrechtliche Kontrollen, der Richtlinie 90/425/EWG⁷ über veterinärrechtliche und tierzüchterische Kontrollen und der Richtlinie 2000/29/EG⁸ über Maßnahmen

⁶ Richtlinie 89/662/EWG des Rates vom 11. Dezember 1989 zur Regelung der veterinärrechtlichen Kontrollen im innergemeinschaftlichen Handel im Hinblick auf den gemeinsamen Binnenmarkt (ABl. L 395 vom 30.12.1989, S. 13).

⁷ Richtlinie 90/425/EWG des Rates vom 26. Juni 1990 zur Regelung der veterinärrechtlichen und tierzüchterischen Kontrollen im innergemeinschaftlichen Handel mit lebenden Tieren und Erzeugnissen im Hinblick auf den Binnenmarkt (ABl. L 224 vom 18.8.1990, S. 29).

⁸ Richtlinie 2000/29/EG des Rates vom 8. Mai 2000 über Maßnahmen zum Schutz der Gemeinschaft gegen die Einschleppung und Ausbreitung von Schadorganismen der Pflanzen und Pflanzenerzeugnisse (ABl. L 169 vom 10.7.2000, S. 1).

zum Schutz von Pflanzen und Pflanzenerzeugnissen vorgesehen ist. Es gäbe durchaus Möglichkeiten für Synergien bei den Kontrollen, besonders bei den Dokumentenkontrollen, die vorgeschrieben sind, bevor solche Waren in einem Gemeinschaftshafen abgefertigt werden dürfen. Viele Beteiligte haben auf Überschneidungen bei diesen Kontrollen hingewiesen, die zu Verzögerungen und höheren Kosten bei der Abfertigung führen. Weiter gibt es Hinweise darauf, dass die bewährten Verfahren einiger Häfen Möglichkeiten für effektivere Kontrollen bieten, ohne Abstriche an der Sicherheit zu machen. Diese bewährten Verfahren werden in die Leitlinien für die Verfahren aufgenommen, die für im Seeverkehr beförderte tierische und pflanzliche Erzeugnisse gelten. In diesen Leitlinien wird unter anderem geklärt, welche Verfahren für tierische Erzeugnisse und lebende Tiere mit Gemeinschaftsursprung Anwendung finden, wenn das Schiff in einem Hafen mit einer Grenzkontrollstelle anlegt, und welche Verfahren im Falle von tierischen Erzeugnissen und lebenden Tieren gelten, die ihren Ursprung in einem Drittland haben. Sie werden auch darauf eingehen, wie Waren im Versandverfahren, umgeladene Waren und direkt eingeführte Waren zu behandeln sind. Sie werden das Konzept des Liniendienstes klären und so einen gemeinsamen Ansatz erleichtern, und den Einsatz der elektronischen Datenübermittlung sowie eine effektivere Koordination mit den Zollbehörden anregen.

Die Kommission wird sofort Gespräche mit den Mitgliedstaaten aufnehmen, um noch im Jahr 2009 zu einer Einigung zu diesen Leitlinien zu kommen. Falls erforderlich könnten auch bei der laufenden Überarbeitung der Einfuhrregelung der Gemeinschaft für tierische Erzeugnisse und lebende Tiere Änderungen vorgesehen werden.

5.1.3. Rationalisierung der Dokumente, die aufgrund unterschiedlicher Regelwerke vorzulegen sind

Als weitere Maßnahme zur Vereinfachung der Verwaltungsverfahren soll die Verwendung der harmonisierten IMO/FAL-Formulare geklärt werden; dazu wird dem Europäischen Parlament und dem Rat ein Vorschlag für eine Richtlinie vorgelegt, die die Richtlinie 2002/6/EG über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft⁹ ersetzt. Nach diesem Vorschlag sollen der Einsatz elektronischer Datenübermittlungssysteme für den Datenaustausch vorgeschrieben und Papierdokumente bis spätestens 2013 abgeschafft werden. Auf diese Weise wird der Weg geebnet für die Einrichtung einer einzigen Anlaufstelle („Ein-Schalter“-Konzept), über die alle Verwaltungsverfahren zwischen den verschiedenen Stellen durch elektronische Datenübermittlung in koordinierter Weise abgewickelt werden können.

Darüber hinaus werden Überschneidungen mit den Richtlinien 95/21/EG¹⁰, 2000/59/EG¹¹ und 2002/59/EG sowie mit der Verordnung (EG) Nr. 725/2004¹²

⁹ Richtlinie 2002/6/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Februar 2002 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft (ABl. L 67 vom 9.3.2002, S. 31).

¹⁰ Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord

ausgemerzt, wobei die Information weiterhin erfasst werden, jedoch in standardisierter Form. Diese Maßnahme wird sich positiv auswirken, da durch die Einrichtung einer Struktur, in der die Betreiber oder Agenten die Formalitäten nur einmal erledigen müssen, die Verwaltungsverfahren beschleunigt werden.

5.2. Mittelfristige Maßnahmen auf EU-Ebene

Über diese kurzfristigen Maßnahmen hinaus wird die Kommission 2009 gemeinsam mit den Beteiligten mit der Ausarbeitung der nachstehend beschriebenen unterstützenden Maßnahmen beginnen, um 2010 Lösungen vorlegen zu können.

5.2.1. Vereinfachung der Verwaltungsformalitäten für Schiffe, die zwischen EU-Häfen verkehren, aber einen Zwischenhafen in einem Drittland oder in einer Freizone anlaufen

Mittelfristig hat die Kommission für Schiffe, die einen Hafen in einem Drittland oder in einer Freizone anlaufen, bereits Erleichterungen im Kurzstreckenseeverkehr und durch die Meeresautobahnen vorgesehen; dazu wurden im Rahmen des Modernisierten Zollkodex elektronische Verfahren zur Identifizierung von Gemeinschaftswaren entwickelt, die auf diesen Schiffen befördert werden, und eine einzige Anlaufstelle eingeführt. Damit wird die Kommission die Kosten für Betreiber weiter senken, die Gemeinschaftswaren in die Gemeinschaft bringen.

5.2.2. Verbesserte elektronische Datenübermittlung

In dem ihrem Verkehrsweißbuch aus dem Jahr 2006 beiliegenden Aktionsplan hat die Kommission angekündigt, dass sie Maßnahmen für die Einführung elektronischer Systeme für den Seeverkehr vorschlagen werde. Die Richtlinie 2002/59/EG bildet die Rechtsgrundlage für die Vereinheitlichung der Überwachungs- und Informationssysteme und die gemeinsame Nutzung von Daten durch die Mitgliedstaaten; unabhängig von diesen Vorgaben bestehen in der Europäischen Union bereits mehrere Hafeninformationssysteme oder werden in Kürze eingerichtet. Jedes von ihnen erfüllt einen anderen Zweck.

Darüber hinaus gibt es verschiedene Netze, über die die Mitgliedstaaten Informationen über den Schiffsverkehr austauschen. Diese Systeme einschließlich des SafeSeaNet müssen also europaweit integriert werden. Durch die Integration der verschiedenen maritimen Überwachungssysteme wird die Überwachung von Schiffen und Schiffsverkehr deutlich verbessert.

Dadurch werden die Verwaltungsverfahren für in/aus Häfen ein-/auslaufende Schiffe sowie die Zollverfahren vereinfacht. Besonders die Zollbehörden sollten diese elektronischen Systeme für den Seeverkehr nutzen, und diese sollten

von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) (ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1).

¹¹ Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81).

¹² Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6).

uneingeschränkt kompatibel mit den durch die Entscheidung Nr. 70/2008/EG¹³ eingeführten E-Zoll-Systemen sein.

Durch die Entwicklung eines Systems für die nahtlose Bearbeitung des Beförderungspapiers, wie es im E-Fracht-Projekt der Kommission angestrebt wird, wird langfristig die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs auf mehr Tür-zu-Tür-Strecken deutlich gesteigert.

5.2.3. *Eine einzige Anlaufstelle für alle Verwaltungstätigkeiten („Ein-Schalter“-Konzept)*

Die Kommission bereitet Maßnahmen zur Einrichtung „nationaler einziger Anlaufstellen“ vor. Eine „einzige Anlaufstelle“ ist ein System, das es einem Beteiligten ermöglicht, seine Angaben bei einer einzigen Stelle zu machen und damit allen seinen Pflichten in Bezug auf Einfuhr- oder Ausfuhrformalitäten nachzukommen.

Derzeit müssen die Verantwortlichen eines Schiffs mehrere Stellen in einem Hafen kontaktieren, um alle Verwaltungsverfahren zu erledigen. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die Kosten, die Schnelligkeit des Güterumschlags und die Verlässlichkeit des Systems insgesamt. Die Einrichtung eines einzigen „Schalters“, an dem alle Formalitäten erledigt werden können, wird viele Vorteile bringen. Die Verwaltungformalitäten werden auf elektronischem Weg oder zwischen den verschiedenen Stellen koordiniert abgewickelt.

Ein erster Erfolg wurde mit der Entscheidung Nr. 70/2008/EG erreicht, durch die eine einzige Anlaufstelle für alle Formalitäten der Güterabfertigung eingeführt wurde. Entsprechende Durchführungsmaßnahmen und Maßnahmen, durch die sichergestellt werden soll, dass alle von den Hafenbehörden benötigten Angaben einmal gemacht werden, werden in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Beteiligten entwickelt.

Gleichzeitig wird die Maßnahme im Hinblick auf die elektronische Datenübermittlung wirksam, nach der der Informationsaustausch zwischen Schiffen und Behörden soweit wie möglich auf elektronischem Wege erfolgen soll.

5.2.4. *Vereinfachung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter im Seeverkehr*

Die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter sind im Seeverkehr strenger als im Straßenverkehr. Der IMDG-Code¹⁴ und die Richtlinie 2002/59/EG enthalten einschlägige Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter, für die ein gesondertes Verfahren mit frühzeitigen vorherigen Meldungen und Erklärungen vorgesehen ist; dieses Verfahren ist sehr viel strenger als die Bestimmungen, die für den Straßenverkehr gelten.

Hier könnte ein Lösungsansatz sein, die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter durch RoRo-Schiffe zu vereinfachen, wenn sie Lastkraftwagen

¹³ Entscheidung Nr. 70/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2008 über ein papierloses Arbeitsumfeld für Zoll und Handel.

¹⁴ Der Internationale Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG), der 1960 von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation verabschiedet wurde.

befördern, die die Bestimmungen der Richtlinie 94/55/EG¹⁵ des Rates oder des ADR-Übereinkommens¹⁶ erfüllen.

Wurde eine Genehmigung erteilt, brauchen die komplexen Verfahren, die im IMDG-Code und in nationalen Vorschriften vorgesehen sind, nicht mehr im Einzelnen eingehalten werden. Die Seebehörden sollten ADR-Genehmigungen für Lastkraftwagen anerkennen.

Die allgemeinen Bestimmungen für die Beförderung, Unterbringung und Trennung gefährlicher Güter würden gemäß dem IMDG-Code weiter Anwendung finden, doch sollten entsprechend dem ADR-Übereinkommen einige Abweichungen hinsichtlich der Arten und Mengen gefährlicher Güter an Bord zugelassen werden.

Die Kommission wird die Beteiligten aller Verkehrsträger konsultieren, die sich mit der Beförderung gefährlicher Güter befassen, um einen Vorschlag für einheitliche vereinfachte Vorschriften auszuarbeiten oder die Mitgliedstaaten zur Verabschiedung regionaler Vereinbarungen ähnlich dem Memorandum of Understanding aufzufordern, das Anrainerstaaten der Ostsee bereits beschlossen haben. Durch die vorgeschlagene Vereinfachung wird das Niveau der Sicherheit und der Gefahrenabwehr nicht beeinträchtigt.

5.3. Empfehlungen an die Mitgliedstaaten

5.3.1. Koordinierung administrativer Inspektionen im Interesse kürzerer Umlaufzeiten

Weiter soll dafür gesorgt werden, wenn möglich „koordinierte Inspektionen“ durchzuführen, bei denen alle Behörden, die während der Liegezeit des Schiffs im Hafen für eine Inspektion an Bord gehen müssen (z.B. für Gesundheits-, Sicherheits-, Umweltschutz-, tierärztliche und pflanzengesundheitliche Kontrollen) dies koordiniert und gleichzeitig tun. Auf diese Weise können Zeitaufwand und Umlaufzeiten der Schiffe verkürzt werden. Die Mitgliedstaaten sollten die Verwaltungen in den Häfen auffordern, ihre Inspektionen gemeinsam zu planen, damit die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Kurzstreckenseeverkehr verringert werden, ohne dass die Qualität der Inspektionen leidet.

5.3.2. Erleichterung der Kommunikation zwischen den Verwaltungen

Nationale Sprachvorschriften sind häufig ein Hindernis für die Entwicklung eines Kurzstreckenseeverkehrsnetzes. In einigen Bereichen wurden die Kommunikationsprobleme überwunden, indem man sich auf die Verwendung einer gemeinsamen in einem Nachbarland gesprochenen Sprache oder der englischen Sprache einigte.

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, die Möglichkeit zu prüfen, ob eine vereinbarte Sprache oder Englisch als zweite Sprache für alle Verwaltungsdokumente und –verfahren im Seeverkehr verwendet werden können.

¹⁵ Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße (ABl. L 319 vom 12.12.1994).

¹⁶ Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) vom 30. September 1957.

Die Vorschriften des Kapitels V Regel 14 Nummer 4 des SOLAS-Übereinkommens (gemäß der Richtlinie 2001/25/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten) sollten durchgesetzt werden, da die Mitgliedstaaten Vertragsparteien des SOLAS-Übereinkommens sind. In der Praxis würde dies bedeuten, dass eine angemessene Kommunikation zwischen dem im Hafen tätigen Personal (Zollbehörden, Hafenbehörden, Inspektoren der Gesundheitsbehörden usw.) und der Schiffsbesatzung in einer gemeinsamen Sprache erfolgt.

5.3.3. *Bescheinigungen über die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht*

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, einen Rechtsrahmen zu schaffen, der Ausnahmen von der Lotsenannahmepflicht erleichtert.

In diesem Rechtsrahmen sollte die Möglichkeit eingeräumt werden, dass auch Kapitäne, die die Landessprache nicht beherrschen, von der Lotsenannahmepflicht befreit werden können. Dazu müssten die geltenden Vorschriften so vereinfacht werden, dass der Antrag auf Befreiung von der Lotsenannahmepflicht für die Betreiber von Liniendiensten erheblich vereinfacht wird.

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer solchen Befreiung sollten vertretbar sein und keine protektionistischen Elemente enthalten. Bei einer Änderung der Merkmale des Dienstes sollte der Kapitän nicht gezwungen sein, mit dem Antrag auf Befreiung von der Lotsenannahmepflicht im Einzelnen Qualifikations- und Prüfnachweise vorzulegen.

Durch diese Maßnahme könnten die Kosten für die Betreiber des Kurzstreckenseeverkehrs gesenkt und die Umlaufzeiten der Schiffe im Hafen verkürzt werden. Die Umsetzung dieser Empfehlung erfordert ein Tätigwerden auf nationaler Ebene, das zwischen den nationalen Behörden koordiniert wird.

5.3.4. *Rationalisierung des Verkehrsflusses und Platzangebots in den Häfen*

Eine weitere empfohlene Maßnahme ist die physische Trennung zwischen Hafenbereichen für den Kurzstreckenseeverkehr mit Containerschiffen und Hafenbereichen für den RoRo-Kurzstreckenseeverkehr. Dadurch könnten ein rationales Management des Verkehrsflusses im Hafen und kürzere Umlaufzeiten der Schiffe erreicht werden.

Möglicherweise würden höhere Infrastrukturkosten entstehen, die sich jedoch auszahlen würden. Insbesondere kann diese Maßnahme eine Lösung für das Problem darstellen, dass Hochseeschiffen immer Vorrang gewährt wird, und ermöglicht den im Kurzstreckenseeverkehr eingesetzten Schiffen optimierte und schnellere Abfertigungszeiten.

6. WEITERE MAßNAHMEN

6.1. Ein Mechanismus für eine bessere allgemeine Koordinierung von Verwaltungsdiensten auf allen Ebenen

Als eine der wichtigsten Ursachen für ungerechtfertigte Kosten in der Schifffahrt und für ineffizientes Vorgehen wurden unzureichende Koordinierung auf der

operationellen Ebene zwischen den verschiedenen Verwaltungsdiensten und Akteuren im Hafen (z.B. Hafenbehörde, Terminalbetreiber, Zollamt, für die Durchführung von Gesundheitskontrollen und tierärztlichen und pflanzengesundheitlichen Kontrollen zuständige Dienste, Schiffsagenten, Kapitäne) sowie auf nationaler und internationaler Ebene genannt.

Die Mitgliedstaaten sollten die lokalen Behörden dazu auffordern, die operationelle Koordinierung zu verbessern, indem sie dafür sorgen, dass die Abfolge der Schritte im Verwaltungsverfahren nicht zu unnötigen Verzögerungen führt.

Dieser Plan sollte alle Beteiligten einbeziehen, Ziele für den Abbau des Verwaltungsaufwands im Kurzstreckenseeverkehr festlegen und die erforderlichen Ausbildungsmaßnahmen für eine einheitliche Kommunikation und den Einsatz fortschrittlicher Instrumente vorsehen.

Auf europäischer Ebene sollte die Gruppe der Anlaufstellen für den Kurzstreckenseeverkehr¹⁷ auf die notwendige Verbindung zwischen den Mitgliedstaaten und den Häfen hinweisen, über fortbestehende Probleme berichten und Lösungsmöglichkeiten vorschlagen. Die Kommission sollte auf die erforderliche Kooperation und den Informationsfluss zwischen ihren Expertengremien zu speziellen Themen (Verkehr, Umwelt, Zoll, Grenzkontrollen, Gesundheit, ...) hinwirken.

6.2. Überwachung und Berichterstattung

Die kurzfristigen Maßnahmen könnten 2010 eingeleitet sein, die mittelfristigen 2013. Die Auswirkungen der Maßnahmen auf die modale Verlagerung dürfte im Jahr nach der Durchführung messbar sein.

Die Kommission wird die bei der Errichtung des europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen erzielten Fortschritte überwachen, alle in der Durchführungsphase auftretenden Probleme prüfen und gegebenenfalls Korrekturmaßnahmen vorsehen.

Sie wird einen Bericht über die in dieser Mitteilung beschriebenen Maßnahmen, in dem u.a. auf die Berichte der Mitgliedstaaten über das Inkrafttreten der Rechtsinstrumente und die Durchführung der anderen in dieser Mitteilung empfohlenen Maßnahmen eingegangen wird, in ihren für 2012 geplanten regelmäßigen Bericht über den Kurzstreckenseeverkehr aufnehmen.

¹⁷

Gruppe der Anlaufstellen für Kurzstreckenseeverkehr und Meeresautobahnen. Diese Gruppe wurde von der Europäischen Kommission eingerichtet und umfasst Experten aus den Mitgliedstaaten und den Beitrittsländern, Vertreter der nationalen Förderzentren für den Kurzstreckenseeverkehr und des Forums der maritimen Wirtschaft.

7. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Durch die Schaffung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen möchte die Kommission die größten administrativen Hindernisse für die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs beseitigen und so die Leistungsfähigkeit des innergemeinschaftlichen Seeverkehrs deutlich erhöhen. Dieser Verkehrsträger kann, wenn seine Wettbewerbsposition gegenüber dem Straßenverkehr gestärkt wird, einen großen Beitrag zur Erfüllung der umweltpolitischen Verpflichtungen der EU und zur Lösung ihrer Energieprobleme leisten. Das Konzept ist Teil einer breit angelegten Strategie, die über das Programm „Marco Polo“ und die TEN-V-Projekte das Projekt der Meeresautobahnen und neue Dienste im Kurzstreckenseeverkehr umfasst sowie transparentere Hafengebühren, effiziente Anbindung des Hafenhinterlandes über Schiene und Binnenwasserstraßen und weniger Auswirkungen von Häfen und Schiffen auf die Umwelt vorsieht. Der Kurzstreckenseeverkehr kann außerdem dazu beitragen, das in der EU vorhandene umfangreiche seemännische Know-how zu erhalten und die Position der Union als Schlüsselfigur in der Globalisierung der Wirtschaft zu verteidigen.



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 21.1.2009
KOM(2009) 11 endgültig

2009/0005 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG

{SEK(2009) 46}

{SEK(2008) 47}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• *Gründe und Ziele des Vorschlags*

Dieser Vorschlag für eine Richtlinie über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft trägt zur Verwirklichung des Konzepts eines Europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen ein, das Gegenstand der gemeinsam mit diesem Vorschlag vorgelegten Mitteilung der Kommission KOM(2009) 10 war.

Mit diesem Konzept wird die Abschaffung oder Vereinfachung der Dokumenten- und Warenkontrollen auf Schiffen angestrebt, die zwischen Häfen im Gebiet der Europäischen Union verkehren.

Die vorgeschlagene Richtlinie soll die Richtlinie 2002/6/EG¹ des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Februar 2002 ersetzen, um folgenden Erfordernissen Rechnung zu tragen:

1. Überarbeitung des FAL-Übereinkommens und Kohärenz mit den übrigen Rechtsakten der Gemeinschaft

Durch das FAL-Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) werden auf internationaler Ebene die Verwaltungsformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in einen oder Auslaufen aus einem Hafen erleichtert und harmonisiert. Das Übereinkommen wurde am 9. April 1965 unterzeichnet und trat am 5. März 1967 in Kraft. Zahlreiche Mitgliedstaaten der Europäischen Union haben dieses Übereinkommen seit seinem Inkrafttreten unterzeichnet und ratifiziert.

Am 18. Februar 2002 wurde die Richtlinie 2002/6/EG verabschiedet, in der den Mitgliedstaaten die Verwendung einiger durch das FAL-Übereinkommen standardisierter Formulare vorgeschrieben wird. Seither wurden neue gemeinschaftliche Rechtsvorschriften in den Bereichen Sicherheit und Gefahrenabwehr erlassen. In der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 („Hafenstaatkontrolle“) und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr, in der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen beziehungsweise in deren Änderungsfassungen wurden Formalitäten für den jeweiligen Geltungsbereich dieser Rechtsakte vorgeschrieben, und auch die Verordnung (EG) Nr. 562/2006 (Schengener Grenzkodex) enthält einschlägige Bestimmungen.

Das FAL-Übereinkommen wurde auf der 32. Sitzung des IMO/FAL-Ausschusses im

¹ Richtlinie 2002/6/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Februar 2002 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft (ABl. L 67 vom 9.3.2002, S. 31).

Juli 2005 geändert, um weitere Formalitäten aufzunehmen. Im Rahmen dieser Überarbeitung des FAL-Übereinkommens wird in der Allgemeinen IMO-Erklärung (Formular 1) ein neues Feld für Angaben zu Abfällen eingefügt. Für Abfälle und Ladungsrückstände ist jedoch im Hafen auch eine Anmeldung gemäß der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände vorgeschrieben. Das Zusammenspiel dieser beiden Regelwerke muss also präzisiert werden.

Die Weiterentwicklung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften und des FAL-Übereinkommens führt dazu, dass die Verwaltungsverfahren im Seeverkehr immer komplexer werden und vereinfacht werden müssen, ohne dass dadurch das Niveau der Sicherheit, der Gefahrenabwehr und des Umweltschutzes im Seeverkehr beeinträchtigt wird. In jedem Fall müssen die Delegationen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union in den Sitzungen des FAL-Ausschusses darauf hinwirken, dass die Formulare des FAL-Übereinkommens und die nach geltendem Gemeinschaftsrecht vorgeschriebenen Formulare einander angeglichen werden.

Mit der Überarbeitung des FAL-Übereinkommens vom Juli 2005 wurden Änderungen in der Allgemeinen IMO-Erklärung, der Erklärung über die Schiffsvorräte, der Erklärung über die persönliche Habe und Waren im Besitz der Besatzung, der Besatzungsliste und der Fahrgastliste sowie bei den damit verbundenen Standards und empfohlenen Verfahren eingeführt. Die Kommission vertritt die Auffassung, dass bis zum Inkrafttreten dieser Richtlinie die gleichzeitige Verwendung von Formularen, die die IMO auf der Grundlage des im Juli 2005 geänderten IMO-Übereinkommens ausgibt, von den zuständigen Behörden in den Häfen als mit den geltenden Vorschriften der Richtlinie 2002/6/EG vereinbar zu betrachten ist.

2. Neues Formular mit Angaben zur Gefahrenabwehr, die vor dem Einlaufen in einen Hafen eines Mitgliedstaates zu machen sind

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen muss die für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr zuständige Behörde eines Mitgliedstaats die Übermittlung bestimmter Angaben verlangen, wenn ein Schiff die Absicht bekundet, in einen Hafen auf seinem Gebiet einzulaufen. Die Europäische Kommission hat dem durch diese Verordnung eingesetzten Ausschuss für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr (MARSEC) den Entwurf eines Formulars vorgelegt, mit dem diese verlangten Angaben vereinheitlicht werden sollen. Der Ausschuss hat dieses vereinheitlichte Formular in seiner fünften Sitzung am 20. März 2005 genehmigt und angemerkt, dass die Mitgliedstaaten von Fall zu Fall auch zusätzliche (oder weniger) Angaben verlangen können. Da die Kommission der Ansicht ist, dass alle Angaben im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr nach einem einheitlichen, auf internationaler Ebene vom IMO/FAL-Ausschuss festgelegten Muster übermittelt werden müssten, hat sie sich um die Annahme des Musters durch diesen Ausschuss bemüht; die entsprechenden technischen Diskussion sind noch nicht abgeschlossen, da der Ausschuss nur in großen Abständen zusammentritt. Bis zur Festlegung eines solchen einheitlichen Formulars auf internationaler Ebene schlägt sie die vorübergehende Verwendung des vom MARSEC-Ausschuss genehmigten Musters in Anhang III vor. Sobald der FAL-Ausschuss ein solches internationales einheitliches Formular angenommen hat, kann die Kommission mit Unterstützung des

MARSEC-Ausschusses dieses einheitliche Formular als einzige Grundlage für alle von den Mitgliedstaaten verlangten Angaben zur Gefahrenabwehr einführen, und zwar entsprechend dem in Artikel 9 vorgesehenen Verfahren zur Änderung der Anhänge.

3. Unzureichende IT-Ausstattung und Vielzahl der Behörden in den Häfen

Noch heute erfolgt in mehr als der Hälfte der Häfen der Informationsaustausch per Fax; Systeme für die elektronische Datenübermittlung, die von allen Beteiligten der Hafengemeinschaft verwendet werden können, gibt es nur in einigen großen Häfen und wenigen Mitgliedstaaten. Dies führt zu einer Häufung repetitiver Aufgaben und kann die Vorgänge langsam und fehleranfällig machen, was sich durch die allgemeine Umstellung auf die elektronische Datenübermittlung vermeiden ließe. Mit der Entscheidung Nr. 70/2008/EG über ein papierloses Arbeitsumfeld für Zoll und Handel haben das Europäische Parlament und der Rat bereits die Richtung und einen Zeitplan für diese Umstellung bei der Übermittlung der für die Zollvorgänge benötigten Daten vorgegeben. Es ist wichtig, dass die Systeme, die die Beteiligten für andere Anmeldeformalitäten als Zollförmlichkeiten nutzen können, schnell und in Abstimmung mit den Zollsystemen entwickelt werden.

4. Unterschiede bei der Anwendung der Richtlinie 2002/6/EG

Aus einer Studie, die die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs in vierzig Häfen durchgeführt hat, geht hervor, dass die Richtlinie 2002/6/EG zwar im Allgemeinen von den Mitgliedstaaten zufriedenstellend angewendet wird, das angestrebte Ziel der Vereinfachung jedoch noch nicht erreicht ist. Manchmal werden die Formulare von verschiedenen Behörden verlangt oder zuvor abgefragte Informationen nicht gestrichen; mit der Richtlinie 2002/6/EG werden also den Formalitäten, die ersetzt werden sollten, noch weitere hinzugefügt. Darüber hinaus verwenden bestimmte Häfen auch weiterhin noch Papierformulare in der Landessprache, die zum Teil zusätzliche Rubriken enthalten.

• *Allgemeiner Kontext*

In ihrer Mitteilung vom 13. Juli 2006 an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Halbzeitüberprüfung des Programms zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs hat die Kommission auf die Reaktionen der Mitgliedstaaten und der Industrie hin bekräftigt, dass die Verwendung der IMO/FAL-Formulare ein wichtiges Instrument zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs darstellt und ihre Aktualisierung angekündigt, um sie an die jüngsten Entscheidungen der IMO anzugleichen.

• *Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet*

Die Richtlinie 2002/6/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zielt darauf ab, die Verwaltungsformalitäten und -dokumente durch die Einführung einheitlicher Verfahren der Dokumentenbearbeitung nach dem Muster der Formulare, die im FAL-Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation festgelegt wurden,

zu vereinfachen und zu harmonisieren.

- ***Übereinstimmung mit den übrigen Politiken der Gemeinschaft***

Dieser Vorschlag trägt zur Verwirklichung der Ziele der Lissabon-Agenda bei, da er auf die Vereinfachung der Verwaltungsverfahren und den Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologie abzielt, um diese Verfahren effizienter zu gestalten.

2. ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- ***Anhörung von interessierten Kreisen***

Die interessierten Kreise wurden über das Internet, die Vorlage vorbereitender Arbeiten bei nationalen Foren und Expertengruppen sowie durch zwei spezielle Seminare konsultiert.

Bei dieser Konsultation konnte die Meinung der verschiedenen öffentlichen und privaten Beteiligten eingeholt werden. In den Beiträgen zeigt sich ein recht breiter Konsens hinsichtlich der angestrebten Ziele der Vereinfachung. Zahlreiche konkrete Anmerkungen wurden bei den technischen Vorschriften der beiden Legislativvorschläge, die daraufhin ausgearbeitet wurden, berücksichtigt.

Einholung und Einbeziehung eines Gutachtens

Die Kommission ließ im Hinblick auf die Prüfung des Kosten/Nutzenfaktors des Vorschlags ein externes Gutachten erstellen.

Der Berater bewertete Kosten und Nutzen der verschiedenen Möglichkeiten zur Erreichung des Ziels der Vereinfachung der Verwaltungsverfahren auf der Grundlage einer Auswertung der entsprechenden Literatur und von Gesprächen mit Häfen, die als repräsentativ für die Gesamtheit der europäischen Häfen gelten können.

Die wichtigsten konsultierten Organisationen waren die Mitglieder der Verbände der Seehäfen (ESPO) und der Reeder (ECSA) sowie die Vertreter der betroffenen öffentlichen Dienste (vor allem Zoll und Hafenbehörden).

Aus der Konsultation gingen keine Hinweise auf ein mit dem Vorschlag verbundenes Risiko hervor.

Eine Zusammenfassung der eingegangenen Antworten findet sich auf den „Europa“-Internetseiten der Kommission.

- ***Folgenabschätzung***

Bei der Folgenabschätzung wurden folgende Möglichkeiten geprüft:

Option A: Keinerlei Maßnahme auf Gemeinschaftsebene;

Option B: Da die Kontrollen der Waren, die sich im Binnenmarkt in Verkehr befinden, auf der Grundlage verschiedener Rechtsakte durchgeführt werden, sind bei allen diesen Rechtsvorschriften jeweils Vereinfachungen möglich;

Option C: Verabschiedung eines Pakets kohärenter Maßnahmen zur Beseitigung administrativer Hemmnisse für den freien Verkehr von Gemeinschaftswaren oder diesen gleichgestellten Waren zwischen europäischen Häfen.

Der Bericht über die Folgenabschätzung ist ein öffentliches Dokument, das auf den „Europa“-Internetseiten der Kommission eingesehen werden kann.

3. RECHTLICHE ASPEKTE

- *Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme*

Zur Erreichung der gesetzten Ziele ist in diesem Richtlinienvorschlag eine Reduzierung der Angaben vorgesehen, die bei verschiedenen Hafenbehörden in repetitiver Weise zu machen sind. Dabei wird davon ausgegangen, dass mit der Übermittlung der Angaben, die aufgrund der Richtlinien 95/21/EG, 2002/59/EG und 2000/59/EG, der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 und gegebenenfalls des Codes für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen vorgeschrieben sind, alle Informationen abgedeckt werden, die die Behörden beim Einlaufen in/Auslaufen aus Häfen benötigen. Einige dieser Informationen werden bereits über das gemeinschaftliche System für den Seeverkehrsinformationsaustausch, SafeSeaNet, auf elektronischem Weg übermittelt. Internationale rechtsetzende Instanzen wie die Internationale Seeschiffahrts-Organisation oder die Weltzollorganisation haben Formate für die Übermittlung von IMO/FAL-Formularen auf elektronischem Weg entwickelt. Diese Formulare liefern den Hafenbehörden ausreichende Angaben über Schiffe aus Drittländern. Für Schiffe, die aus einem Hafen der Europäischen Union kommen, werden diese IMO/FAL-Formulare nicht verlangt. Es sind Vorkehrungen dafür zu treffen, dass alle nach dieser Richtlinie vorgeschriebenen Angaben einer einzigen vom Mitgliedstaat benannten zuständigen Behörde auf elektronischem Weg über das SafeSeaNet-System übermittelt werden; dieses Ziel soll möglichst schnell, spätestens jedoch bis zum 15. Februar 2013 erreicht werden, da dann die Entscheidung Nr. 70/2008/EG über ein papierloses Arbeitsumfeld für Zoll und Handel in Kraft tritt. Der Vorschlag enthält eine Entsprechungstabelle, in der den IMO/FAL-Formularen die nach den vorstehenden Rechtsakten vorgeschriebenen Angaben gegenübergestellt sind, sowie ein neues Formular mit Angaben zur Gefahrenabwehr.

In dem Richtlinienvorschlag ist vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten ein Jahr lang Zeit für die Umsetzung in innerstaatliches Recht haben.

- *Rechtsgrundlage*

Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag

- *Subsidiaritätsprinzip*

Zur Abschaffung von Hindernissen für den freien Verkehr von Gemeinschaftswaren, die auf dem Seeweg befördert werden, müssen Verfahren geändert werden, die in Rechtsakten der Gemeinschaft festgelegt sind; die entsprechenden Formalitäten betreffen zum einen die Schiffe und die für ihren Betrieb erforderlichen Stoffe, zum anderen die beförderten Waren. Letztere sind Gegenstand eigener Legislativvorschläge.

- ***Grundsatz der Verhältnismäßigkeit***

Die Art der vorgeschlagenen Maßnahmen lässt den Mitgliedstaaten einen gewissen Spielraum, indem bestimmte Leistungsziele festgelegt werden, ohne vorzugeben, wie sie zu erreichen sind.

Es wurde die Option gewählt, die insgesamt das beste Kosten/Nutzen-Verhältnis für die Betroffenen bietet.

- ***Wahl des Instruments***

Es handelt sich um den Vorschlag für eine Richtlinie, die die geltende Richtlinie 2002/6/EG ersetzen soll.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Haushalt.

5. WEITERE ANGABEN

- ***Vereinfachung***

Die nationalen Behörden müssen weniger Kontrollen durchführen. Der Einsatz von IT-Kommunikationssystemen ermöglicht eine bessere Organisation der Kontrollen, die nicht von dem Vorschlag betroffen sind, und erhöht ihre Effizienz.

Die Vorschläge werden zu einer deutlichen Senkung der Kosten und Verkürzung der Umlaufzeiten führen; dies wird die Attraktivität des Seeverkehrs erhöhen und zu einer ausgewogenen Nutzung der Verkehrsträger beitragen.

- ***Eingehende Erläuterung der einzelnen Artikel des Vorschlags***

Die Artikel und Anhänge des Richtlinienvorschlags beinhalten Folgendes:

Artikel 1: Zweck der Richtlinie, nämlich Standardisierung der Verwaltungsformalitäten, Vereinfachung der Verwaltungsverfahren und elektronische Übermittlung von Dokumenten.

Artikel 2: Anwendungsbereich der Richtlinie, nämlich Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Europäischen Union.

Artikel 3: Für die Zwecke der Richtlinie geltende Begriffsbestimmungen.

Artikel 4: Festlegung einer Frist von vierundzwanzig Stunden für die Übermittlung der für die Verwaltungsverfahren erforderlichen Angaben, entsprechend den in der Richtlinie 2002/59/EG und der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 festgelegten Fristen.

Artikel 5: Übermittlung von Angaben, die in Rechtsvorschriften der Gemeinschaft vorgeschrieben sind, entsprechend den darin festgelegten Vorgaben. Finden keine gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften Anwendung, ist die Übermittlung der Angaben

entsprechend den Bestimmungen des FAL-Übereinkommens zu akzeptieren.

Artikel 6: Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Benennung einer einzigen nationalen zuständigen Behörde, die die beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Europäischen Union verlangten Angaben sammelt; dies ist die für die Einrichtung des SafeSeaNet-Systems benannte Behörde.

Artikel 7: Allgemeine Einführung elektronischer Systeme für die Datenübermittlung so schnell wie möglich, spätestens bis zum 13. Februar 2013; dieses Datum ist in der Entscheidung Nr. 70/2008/EG über ein papierloses Arbeitsumfeld für Zoll und Handel festgelegt.

Artikel 8: Ausnahme von Schiffen, die zwischen Häfen im Zollgebiet der Europäischen Gemeinschaft verkehren, von der Pflicht zur Übermittlung von IMO/FAL-Formularen, wenn für die Waren die Vermutung des Gemeinschaftsstatus gilt;

Artikel 9 und Artikel 10: Berücksichtigung der geltenden Bestimmungen des Komitologieverfahrens;

Artikel 11: Modalitäten der Umsetzung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten, die hierfür ein Jahr ab Veröffentlichung der Richtlinie Zeit haben;

Artikel 12: Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG ein Jahr nach Veröffentlichung der Richtlinie;

Artikel 13: Inkrafttreten der Richtlinie am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung;

Artikel 14: Die Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet;

Anhang I: Liste der von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation festgelegten FAL-Formulare;

Anhang II: Wichtigste Begriffsbestimmungen des FAL-Übereinkommens und Entsprechungstabelle für IMO/FAL-Formulare und Formulare, die den geltenden Vorschriften der Gemeinschaft entsprechen;

Anhang III: Einführung eines neuen Formulars mit Angaben zur Gefahrenabwehr bis zur Festlegung eines entsprechenden Formulars durch die Internationale Seeschiffahrts-Organisation.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission²,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses³,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁴,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags⁵,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß der Richtlinie 2002/6/EG⁶ müssen die Mitgliedstaaten zur Erleichterung des Verkehrs bestimmte standardisierte Formulare (nachstehend „IMO/FAL-Formulare“) akzeptieren, die im Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs (nachstehend „FAL-Übereinkommen“) vorgesehen sind.
- (2) In der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren⁷, der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände⁸, der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁶ ABl. L 67 vom 9.3.2002, S. 31.

⁷ ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1.

⁸ ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81.

Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates⁹, der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen¹⁰, der Verordnung (EG) Nr. 562/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über einen Gemeinschaftskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen (Schengener Grenzkodex)¹¹ und gegebenenfalls in dem 1960 von der IMO verabschiedeten Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen in seiner jeweils geltenden Fassung ist vorgeschrieben, welche Angaben ein Schiff beim Einlaufen in oder Auslaufen aus einem Hafen zu übermitteln hat; damit werden alle Angaben abgedeckt, die auf den IMO/FAL-Formularen zu machen sind. Liegen diese Angaben vor, darf kein IMO/FAL-Formular verlangt werden.

- (3) Grundsätzlich sollte vorgesehen werden, dass so schnell wie möglich, spätestens bis zum 15. Februar 2013, die Übertragung der Daten für die Meldeformalitäten auf elektronischem Wege erfolgt.
- (4) Die auf nationaler Ebene und auf Gemeinschaftsebene eingerichteten SafeSeaNet-Systeme dürften Empfang, Austausch und Verbreitung von Informationen zwischen den seeverkehrsrelevanten Informationssystemen der Mitgliedstaaten erleichtern.
- (5) Die IMO/FAL-Formulare werden hinsichtlich der zu machenden Angaben regelmäßig aktualisiert. Die vorliegende Richtlinie müsste sich daher auf die jeweils geltende Fassung dieser Formulare beziehen. Allerdings sind gegebenenfalls Formulare, die durch Rechtsvorschriften der Gemeinschaft vorgeschrieben sind, vorrangig zu verwenden, bis die Formulare des FAL-Übereinkommens auf Vorschlag derjenigen Unterzeichnerstaaten, die Mitglied der Europäischen Union sind, so geändert wurden, dass sie die entsprechenden Angaben enthalten.
- (6) Schiffe, die zwischen Häfen im Zollgebiet der Europäischen Gemeinschaft verkehren, sollten von der Vorlage der IMO/FAL-Formulare für Waren ausgenommen werden, sofern ihr Herkunfts- und Bestimmungshafen bzw. etwaige Zwischenhäfen nicht außerhalb dieses Gebiets oder in einer Freizone des Kontrolltyps I im Sinne des Zollrechts liegen. Diese Ausnahme ist möglich, wenn bei den auf diesen Schiffen beförderten Waren gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission vom 2. Juli 1993 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften¹² davon ausgegangen werden kann, dass es sich um Gemeinschaftswaren handelt.
- (7) Zur Vereinheitlichung der vor dem Einlaufen zu übermittelnden Angaben zur Gefahrenabwehr, wie sie in der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 vorgesehen sind, muss ein neues Formular eingeführt werden.
- (8) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten

⁹ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

¹⁰ ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6.

¹¹ ABl. L 105 vom 13.4.2006, S. 1.

¹² ABl. L 253 vom 11.10.1993, S. 1.

für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹³ beschlossen werden.

- (9) Die Kommission sollte dazu ermächtigt werden, die Anhänge dieser Richtlinie zu ändern, sofern durch diese Änderungen der Anwendungsbereich der Richtlinie nicht erweitert wird. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie oder eine Ergänzung dieser Richtlinie durch Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (10) Da das Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Erleichterung des Seeverkehrs, auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher wegen des Umfangs oder der Wirkungen der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen ist, kann die Gemeinschaft entsprechend dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Grundsatz der Subsidiarität Maßnahmen ergreifen. Entsprechend dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gemäß demselben Artikel geht diese Richtlinie nicht über das zum Erreichen dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (11) Die vorgesehenen Maßnahmen tragen zur Erreichung der Ziele der Lissabon-Agenda bei.
- (12) Die Richtlinie 2002/6/EG sollte aus Gründen der Klarheit durch die vorliegende Richtlinie ersetzt werden -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck

Zweck dieser Richtlinie ist die Vereinfachung der Verwaltungsverfahren im Seeverkehr, die beim Einlaufen in oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zu erledigen sind, durch die allgemeine Nutzung elektronischer Systeme für die Datenübermittlung und die Rationalisierung der Meldeformalitäten.

Artikel 2

Geltungsbereich

Diese Richtlinie gilt für die Meldeformalitäten, die Schiffe beim Einlaufen in oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zu erledigen haben.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

¹³ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- a) „Meldeformalitäten“ sind die Angaben, die entsprechend den geltenden Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats für Verwaltungs- oder Verfahrenszwecke zu machen sind, wenn ein Schiff in einen Hafen eines Mitgliedstaats einläuft oder aus einem solchen Hafen ausläuft;
- b) „FAL-Übereinkommen“ ist das Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs vom 9. April 1965 in seiner jeweils geltenden Fassung;
- c) „IMO/FAL-Formulare“ sind die im FAL-Übereinkommen vorgesehenen standardisierten Formulare, die in Anhang I beschrieben werden;
- d) „Schiff“ ist ein Seeschiff jedweder Art, das im Bereich der Seeschifffahrt betrieben wird;
- e) „SafeSeaNet“ ist das gemeinschaftliche System für den Seeverkehrsinformationsaustausch, das von der Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten zur Gewährleistung der Durchführung der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft entwickelt wurde.

Artikel 4

Anmeldung vor dem Einlaufen in Häfen der Mitgliedstaaten

Der Kapitän oder jede andere vom Betreiber des Schiffs ordnungsgemäß ermächtigte Person hat vor dem Einlaufen in einen Hafen in einem Mitgliedstaat der von diesem Staat benannten zuständigen Behörde die für die Meldeformalitäten erforderlichen Angaben zu übermitteln, und zwar

- a) mindestens vierundzwanzig Stunden im Voraus oder
- b) spätestens zu dem Zeitpunkt, zu dem das Schiff aus dem vorigen Hafen ausläuft, sofern die Reisezeit weniger als vierundzwanzig Stunden beträgt, oder
- c) wenn der Anlaufhafen nicht bekannt ist oder sich während der Reise ändert, sobald diese Information vorliegt.

Bis zur Festlegung eines einheitlichen Formulars auf internationaler Ebene sind die gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 vorgeschriebenen Angaben mit Hilfe des Formulars in Anhang III zu übermitteln.

Artikel 5

Anerkennung der IMO/FAL-Formulare

Dienen die IMO/FAL-Formulare der Übermittlung von Angaben, die in einem Rechtsakt der Gemeinschaft vorgeschrieben sind, betrachten die Mitgliedstaaten die in Anwendung dieses Rechtsakts übermittelten Angaben als ausreichend.

Dienen die IMO/FAL-Formulare der Übermittlung von Angaben, die nicht in einem Rechtsakt der Gemeinschaft vorgeschrieben sind, betrachten die Mitgliedstaaten die

Meldeformalitäten gemäß Artikel 2 als ausreichend erfüllt, wenn diese Angaben den Bestimmungen des FAL-Übereinkommens in seiner jeweils geltenden Fassung entsprechen.

Die Angaben gelten als den Bestimmungen entsprechend, wenn sie unter Verwendung der in Anhang II aufgeführten Begriffsbestimmungen des FAL-Übereinkommens abgefasst und mit Hilfe der in Anhang I aufgelisteten IMO/FAL-Formulare auf die im FAL-Übereinkommen vorgeschriebene Weise übermittelt werden. Die IMO/FAL-Formulare sind entsprechend der von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation festgelegten Sprachregelung auszufüllen.

Artikel 6 **Zuständige Behörde**

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Angaben, die ihnen aufgrund dieser Richtlinie übermittelt wurden, in ihr nationales SafeSeaNet-System eingespeist und den übrigen Mitgliedstaaten über das SafeSeaNet-System zur Verfügung gestellt werden; dafür ist die vom Hafenstaat gemäß der Richtlinie 2002/59/EG benannte zuständige Stelle verantwortlich.

Artikel 7 **Elektronische Übermittlung von Dokumenten**

Die Mitgliedstaaten leiten spätestens bei Inkrafttreten dieser Richtlinie die Studien und Arbeiten im Hinblick darauf ein, dass so schnell wie möglich, spätestens jedoch bis zum 15. Februar 2013, die für die Verwaltungsformalitäten erforderlichen Angaben auf elektronischem Weg übermittelt werden können.

Die hierfür verwendeten Mittel müssen interoperabel und kompatibel mit dem gemäß der Richtlinie 2002/59/EG eingerichteten SafeSeaNet-System sowie mit den in der Entscheidung Nr. 70/2008/EG¹⁴ vorgesehenen IT-Systemen und von diesen Systemen aus zugänglich sein, so dass jede Angabe nur einmal eingegeben werden muss. Die Mitgliedstaaten konsultieren die Wirtschaftsteilnehmer und unterrichten die Kommission entsprechend den in dieser Entscheidung vorgesehenen Modalitäten über die erzielten Fortschritte.

Artikel 8 **Ausnahmen**

In den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/59/EG fallende Schiffe, die ausschließlich zwischen Häfen im Zollgebiet der Gemeinschaft verkehren und deren Herkunfts- und Bestimmungshafen sowie etwaige Zwischenhäfen nicht außerhalb dieses Gebiets oder in einer Freizone des Kontrolltyps I im Sinne der Zollvorschriften liegen, sind – unbeschadet der geltenden Rechtsvorschriften der Gemeinschaft - von der Übermittlung der auf den IMO/FAL-Formularen zu machenden Angaben ausgenommen.

¹⁴ ABl. L 23 vom 26.1.2008, S. 21.

Artikel 9 **Änderungsverfahren**

Die Kommission kann Maßnahmen zur Änderung der Anhänge dieser Richtlinie verabschieden, sofern durch diese Änderungen der Anwendungsbereich der Richtlinie nicht erweitert wird. Diese Maßnahmen zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Richtlinie werden nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Artikel 10 **Ausschuss**

1. Bei der Verabschiedung von Maßnahmen im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr, insbesondere in Bezug auf die Änderung der Anhänge dieser Richtlinie, wird die Kommission von dem durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt.

Bei der Verabschiedung von Maßnahmen im Bereich der Gefahrenabwehr im Seeverkehr, insbesondere in Bezug auf die Änderung des Anhangs III, wird die Kommission von dem durch Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 eingesetzten Ausschuss für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr (MARSEC) unterstützt.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Artikel 11 **Umsetzung**

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis spätestens [zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Tabelle der Entsprechungen zwischen der Richtlinie und diesen innerstaatlichen Rechtsvorschriften bei.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem [zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] an.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

¹⁵ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 12

Die Richtlinie 2002/6/EWG wird ab dem [zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] aufgehoben. Verweise auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweise auf die vorliegende Richtlinie.

Artikel 13

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Artikel 14

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG I

Aufstellung der in Artikel 2 genannten Meldeformalitäten, die Schiffe beim Einlaufen in oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zu erledigen haben, und der entsprechenden Angaben

1. IMO/FAL-Formular 1 - Allgemeine IMO-Erklärung

Die Allgemeine IMO-Erklärung ist das beim Ein- und Auslaufen zu vorzulegende Basisdokument, mit dem den Behörden eines Mitgliedstaats die von ihnen verlangten Angaben übermittelt werden.

2. IMO/FAL-Formular 2 – IMO-Frachterklärung

Die Frachterklärung ist das Basisdokument, das die von den Behörden beim Einlaufen und Auslaufen verlangten Angaben zur Ladung enthält. Darüber hinaus können getrennte Angaben zu gefährlichen Ladungen verlangt werden.

3. IMO/FAL-Formular 3 - Erklärung über die Schiffsvorräte

Die Erklärung über die Schiffsvorräte ist das beim Ein- und Auslaufen vorzulegende Basisdokument, mit dem den Behörden eines Mitgliedstaats die von ihnen verlangten Angaben über die Schiffsvorräte übermittelt werden.

4. IMO/FAL-Formular 4 - Erklärung über die persönliche Habe und Waren im Besitz der Besatzung

Die Erklärung über die persönliche Habe und Waren im Besitz der Besatzung ist das beim Einlaufen vorzulegende Basisdokument, mit dem den Behörden eines Mitgliedstaats die von ihnen verlangten Angaben über die persönliche Habe und Waren im Besitz der Besatzung übermittelt werden. Sie wird beim Auslaufen nicht verlangt.

5. IMO/FAL-Formular 5 – IMO-Besatzungsliste

Die Besatzungsliste ist das Basisdokument, mit dem den Behörden eines Mitgliedstaats beim Ein- und Auslaufen eines Schiffes die Angaben über die Anzahl und Zusammensetzung der Besatzung übermittelt werden.

Verlangen die Behörden Angaben zur Besatzung des Schiffs, wenn es den Hafen verlässt, wird eine Kopie der bei Ankunft des Schiffs vorgelegten Besatzungsliste akzeptiert, sofern sie erneut vom Kapitän oder einem von ihm ordnungsgemäß ermächtigten Schiffsoffizier unterzeichnet wurde und bescheinigt wird, dass alle Veränderungen hinsichtlich der Anzahl oder der Zusammensetzung der Besatzung zum Zeitpunkt der Abfahrt angegeben sind beziehungsweise dass es während des Aufenthalts des Schiffs im Hafen keine Veränderung gegeben hat.

6. IMO/FAL-Formular 6 – IMO- Fahrgastliste

Bei Schiffen, die für die Beförderung von 12 oder weniger Fahrgästen zugelassen sind, ist die Fahrgastliste das Basisdokument, mit dem den Behörden eines

Mitgliedstaats beim Ein- und Auslaufen eines Schiffes die Angaben über die Fahrgäste übermittelt werden.

7. IMO/FAL-Formular 7 – Gefahrgut-Manifest

Das Gefahrgut-Manifest ist das Basisdokument, mit dem den Behörden eines Mitgliedstaats Angaben zu gefährlichen Gütern übermittelt werden. Im multimodalen Verkehr kann dieses Dokument durch das Formular für die multimodale Beförderung gefährlicher Güter des IMDG-Codes in der Anlage des FAL-Übereinkommens der IMO ersetzt werden.

8. Formular mit Angaben zur Gefahrenabwehr, die vor dem Einlaufen in einen Hafen eines Mitgliedstaates zu machen sind

Das Formular mit Angaben zur Gefahrenabwehr, die vor dem Einlaufen in einen Hafen eines Mitgliedstaates zu machen sind, ist das Basisdokument, mit dem den für die Gefahrenabwehr zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats die erforderlichen Angaben in Bezug auf die Gefahrenabwehr übermittelt werden; es entspricht den Vorgaben der SOLAS-Regel XI-2/9 und der Verordnung (EG) Nr. 725/2004.

9. Seegesundheitserklärung

Die Seegesundheitserklärung ist das Basisdokument, mit dem den Behörden eines Mitgliedstaats Angaben zum Gesundheitszustand an Bord sowohl während der Überfahrt als auch bei Ankunft im Hafen zu übermitteln sind.

In der nachstehenden Entsprechungstabelle sind den Formularen des FAL-Übereinkommens, soweit vorhanden, die nach den einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft erforderlichen Formalitäten gegenübergestellt:

Entsprechungstabelle

Formulare des FAL-Übereinkommens der IMO	Einschlägige gemeinschaftliche oder internationale Rechtsvorschriften, nach denen gleichwertige Angaben vorgeschrieben sind
Allgemeine IMO-Erklärung (IMO/FAL-Formular 1)	Anmeldung vor dem Einlaufen in Häfen der Mitgliedstaaten (Artikel 4 der Richtlinie 2002/59/EG)
IMO-Besatzungsliste (IMO/FAL-Formular 5) und IMO-Fahrgastliste (IMO/FAL-Formular 6)	Grenzübertrittskontrollen von Personen (Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 562/2006)
IMO Gefahrgut-Manifest (IMO/FAL-Formular 7) Formular für die multimodale Beförderung gefährlicher Güter des IMDG-Codes	Meldung von an Bord beförderten gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern (Artikel 13 der Richtlinie 2002/59/EG) Gefahrgutanmeldung gemäß Kapitel 5.4 des IMDG-Code
Erklärung zur Gefahrenabwehr nach Maßgabe des Anhangs III, bis zur Festlegung eines Gefahrenabwehrblattes durch den	Bereitstellung sicherheitsrelevanter Angaben vor dem Einlaufen in einen Hafen (Artikel 6

IMO/FAL-Ausschuss	der Verordnung (EG) Nr. 725/2004)
Entsprechender Anhang der Allgemeinen IMO-Erklärung	Seegesundheitserklärung
Entsprechendes Feld der Allgemeinen IMO-Erklärung	Meldung von Abfällen (Artikel 6 der Richtlinie 2000/59/EG)

ANHANG II

Begriffsbestimmungen für die Zwecke der in dieser Richtlinie vorgesehenen Meldeformalitäten

1. „Ladung“: Alle auf einem Schiff beförderten Güter, Waren, Gegenstände und Artikel jeder Art mit Ausnahme von Postsachen, Schiffsvorräten, Schiffersatzteilen und Schiffsausrüstung, der persönlichen Habe und Waren im Besitz der Besatzung und des begleiteten Reisegepäckes der Fahrgäste;
2. „Schiffsvorräte“: Güter — auch verbrauchbare —, die zum Gebrauch auf dem Schiff oder zum Verkauf an Fahrgäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, sowie Treib- und Schmiermittel, nicht aber die Schiffsausrüstung und die Schiffersatzteile Güter, die zum Gebrauch auf dem Schiff bestimmt sind, einschließlich Verbrauchsgütern, Gütern, die zum Verkauf an Fahrgäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, sowie Treibstoff und Schmiermittel, nicht aber die Schiffsausrüstung und die Schiffersatzteile;
3. „Schiffsausrüstung“: Gegenstände, ausgenommen Schiffersatzteile, die an Bord eines Schiffes zum dortigen Gebrauch befördert werden und beweglich, aber nicht verbrauchbar sind, einschließlich des Zubehörs wie Rettungsboote, Rettungsvorrichtungen, Möbel, Schiffsgerät und Ähnliches;
4. „Schiffersatzteile“: Gegenstände, die zur Reparatur oder zum Ersatz von Teilen des Schiffes bestimmt sind, auf dem sie befördert werden;
5. „persönliche Habe und Waren im Besitz der Besatzung“: Kleidungsstücke, Gegenstände des täglichen Gebrauchs und andere Artikel, einschließlich etwaiger Zahlungsmittel, die der Besatzung gehören und auf dem Schiff befördert werden;
6. „Besatzungsmitglied“: jede Person, die auf einer Reise im Betrieb oder bei der Wartung eines Schiffes tatsächlich an Bord beschäftigt und in der Besatzungsliste aufgeführt ist;
7. „Fahrgast“: jede Person an Bord eines Schiffes außer Besatzungsmitgliedern und Kindern unter einem Jahr.