KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 23.11.2005
KOM(2005) 585 endgültig

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Drittes Paket „Seeverkehrssicherheit“

{SEK(2005) 1496}

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Drittes Paket „Seeverkehrssicherheit“

(Text mit Bedeutung für den EWR)

Die von der Havarie der PRESTIGE im November 2002 ausgelöste Betroffenheit mündete europaweit in eine Welle der Solidarität und veranlasste die Organe und führenden Einrichtungen der Europäischen Union, sich entschlossen für die Fortsetzung und Intensivierung der politischen Anstrengungen zur Verbesserung der Seeverkehrsicherheit auszusprechen, die nach dem Unfall der ERIKA im Dezember 1999 eingeleitet worden waren.

So würdigte der Rat auf seiner Tagung in Kopenhagen am 12. und 13. Dezember 2002, kurz nach der Havarie der PRESTIGE, „die entschlossenen Anstrengungen in der Europäischen Gemeinschaft und in der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO), die seit dem Unfall der ERIKA unternommen wurden, um die Sicherheit des Seeverkehrs und die Verhütung der Meeresverschmutzung zu verbessern“ und bekräftigte die Entschlossenheit der Union, „alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um eine Wiederholung solcher Katastrophen zu vermeiden“.

Dieselbe Entschlossenheit zeigt auch das Europäische Parlament, das in seiner Entschließung zur Verbesserung der Sicherheit auf See, die am 27. April 2004 im Anschluss an die Arbeit des Nichtständigen Ausschuss für die Verbesserung der Sicherheit auf See (MARE)[1] verabschiedet wurde, die Notwendigkeit zur Fortsetzung der eingeleiteten Anstrengungen bekräftigt hat.

In dieser Entschließung wird besonderes Gewicht auf eine Reihe konkreter Maßnahmen gelegt, die das Europäische Parlament fordert, um die Sicherheit auf See auf europäischer und internationaler Ebene insbesondere mittels folgender Maßnahmen zu fördern:

– Schaffung eines „Europäischen Raumes der Sicherheit im Seeverkehr“, namentlich durch ein Verbot nicht normgerechter Schiffe und die Einrichtung eines Haftungssystems, das die gesamte Kette des Seeverkehrs und die für die Sicherheit im Seeverkehr zuständigen öffentlichen Stellen erfasst;

– Einrichtung eines betrieblichen Rahmens, der ein rasches Eingreifen bei Havarien und die Begrenzung potenzieller Folgen ermöglicht, insbesondere im Hinblick auf eine verbesserte Nutzung von Notliegeplätzen;

– Verbesserung der Deckung von Unfallschäden durch strengere Anforderungen auf an obligatorische Haftpflichtversicherungs- und Entschädigungsregelungen;

– Verbesserung der Zusammenarbeit und Bekräftigung des Prinzips der Unabhängigkeit bei der Untersuchung von Unfällen auf See;

– verschärfte Kontrolle der Schiffe durch rigorose Hafenstaatkontrolle und intensivere Beaufsichtigung der Klassifikationsgesellschaften.

[1] http://www.europarl.eu.int/comparl/tempcom/mare/default_en.htm

Die Havarien der ERIKA und der PRESTIGE haben tatsächlich zu einer erheblichen Verschärfung der Sicherheitsregeln auf europäischer Ebene und - in einigen Fällen - zu einer deutlichen Reduzierung bestimmter Risiken geführt, zum Beispiel im Hinblick auf Schweröltransporte in Einhüllentankern.

Die entsprechenden Anstrengungen müssen fortgesetzt und intensiviert werden. Die Art, in der auf diese Herausforderungen reagiert wird, muss der Bedeutung der Seeverkehrsindustrie für die Wettbewerbsfähigkeit Europas Rechnung tragen.

Vor diesem Hintergrund schlägt die Kommission im Anschluss an die Pakete „ERIKA-I" und „ERIKA-II"[2] ein drittes Paket von Rechtsvorschriften zur Förderung der Seeverkehrssicherheit unter gleichzeitiger Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Flagge vor. Dieses Paket steht mit den strategischen Zielen der Kommission für den Zeitraum 2005-2009[3] voll im Einklang. Durch die Definition ihrer Vision von „Europa 2010: Eine Partnerschaft für die Erneuerung Europas - Wohlstand, Solidarität und Sicherheit" hat die Kommission deutlich gemacht, dass eine Politik zur Verringerung und Beherrschung der Risiken für die Öffentlichkeit - etwa infolge von Unfällen auf See - ein wesentliches Element der Lebensqualität der Bürger ist. Die von der Kommission nun vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechen dieser Notwendigkeit.

Und schließlich trägt das dritte Paket generell zur Konsolidierung der sicherheitsrelevanten Aspekte einer sich entwickelnden integrierten europäischen Seeverkehrspolitik bei, deren Perspektiven im angekündigten „Grünbuch zu einer künftigen Meerespolitik der Europäischen Union: Eine europäische Vision für die Ozeane und Meere" herausgearbeitet werden, das in der ersten Hälfte des Jahres 2006 vorgelegt werden soll. Diese integrierte Politik ist darauf ausgerichtet, wirtschaftliche, soziale und ökologische Belange sowie Sicherheitsaspekte der Entwicklung der maritimen Industrien in ausgewogener Weise in Einklang zubringen und so die Erhaltung der Ressourcen, die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit sowie die langfristige Entwicklung des Wachstums und der Beschäftigung im maritimen Sektor miteinander zu verbinden.

I DIE EUROPÄISCHE UNION FÖRDERT EINEN WETTBEWERBSFÄHIGEN UND SICHEREN SEEVERKEHR HOHER QUALITÄT

Die wirtschaftliche Entwicklung der Europäischen Union ist aus geografischen und historischen Gründen sowie angesichts der zunehmenden Globalisierung des Handels eng mit dem Seeverkehr verknüpft. Zur Veranschaulichung dieses Umstands genügt es, auf folgende Fakten hinzuweisen:

- Nahezu 90 % des Außengüterhandels und über 40 % des Binnenhandels der Europäischen Union werden über den Seeverkehr abgewickelt.

---

2 KOM(2000) 142 und KOM(2000) 802. Die Pakete „ERIKA-I" und „ERIKA-II" bezwecken eine Stärkung der bestehenden Rechtsvorschriften insbesondere in Bezug auf die Hafenstaatkontrolle, beinhalten aber auch neue Maßnahmen; diese betreffen beispielsweise die beschleunigte Außerdienststellung von Einhüllentankern, die Verkehrsüberwachung, die Sanierung von Umweltschäden sowie die Schaffung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs mit der Aufgabe, die Kommission und die Mitgliedstaaten bei der Durchführung des Gemeinschaftsrechts zu unterstützen.

3 KOM(2005) 12 vom 26.1.2005.

- Jährlich werden 1 Milliarde Tonnen Erdöl in den Häfen der Union umgeschlagen oder durch europäische Hoheitsgewässer transportiert.

- Seeverkehrsgesellschaften von Unionsbürgern kontrollieren nahezu 40 % der weltweiten Flotte, und der Außenhandel der Europäischen Union - der bedeutendsten Wirtschaftsmacht der Welt - wird größtenteils über Schiffe abgewickelt, deren Mehrheitseigner Wirtschaftsakteure aus der Union sind.

- Der Seeverkehrssektor im weiteren Sinn, der insbesondere Werften, Häfen, Fischerei und damit zusammenhängende Industrien und Dienste (Versicherungen, Finanzwirtschaft usw.) umfasst, beschäftigt in der Europäischen Union ca. 3 Millionen Personen.

Für die Europäische Union ist es daher von wesentlicher Bedeutung, über eine Flotte und einen Seeverkehrssektor zu verfügen, die im weltweiten Wettbewerb bestehen können und in der Lage sind, die wirtschaftliche Zukunft Europas und seine Handlungsfähigkeit auf internationaler Ebene zu gewährleisten. Die Europäische Union verfolgt seit vielen Jahren eine aktive Politik zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit ihrer Flotte in folgender Weise:

– durch die Rechtsetzung, z. B. den Rechtsrahmen für staatliche Beihilfen im Seeverkehr, der durch die „Gemeinschaftlichen Leitlinien“ geschaffen wurde, die 2004 überarbeitet worden sind und insbesondere die Rückführung unter europäische Flagge als Garant für Qualität und Sicherheit fördern sollen;

– durch Übereinkünfte, z. B. die bilateralen Abkommen und internationalen Übereinkommen, die den diskriminierungsfreien und ungehinderten Zugang europäischer Unternehmen zum internationalen Markt für Seeverkehrsdienste erleichtern;

– durch die insbesondere im Rahmen der transeuropäischen Verkehrsnetze erfolgende finanzielle Förderung des Baus von Hafeninfrastrukturen und -zufahrten, der Entwicklung innovativer Dienste durch das Programm „Marco Polo“ sowie der Forschung im maritimen Bereich.

Daneben ist die Qualität der von den Seeverkehrsbetreibern angebotenen Dienste einer der wesentlichen Faktoren der Wettbewerbsfähigkeit des Sektors. Die von der Kommission nach den tragischen Öltankerunfällen der letzten Jahre vorgeschlagenen Maßnahmen sind daher als Beitrag zur Verwirklichung des Ziels eines Seeverkehrssektors mit hohen Qualitätsstandards zu sehen, die es den besten Unternehmen ermöglichen, ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem internationalen Markt weiter zu festigen.

Mit dem dritten Paket zur Seeverkehrssicherheit unterstützt die Kommission das Funktionieren eines transparenten Seeverkehrssektors und damit die schrittweise Schaffung eines fairen Marktes („level playing field“) für Seeverkehrsdienstleistungen auf gemeinschaftlicher und internationaler Ebene im Interesse europäischer Seeschifffahrtsunternehmen. Die Überwachung der strengen Umsetzung bestehender Normen und die weitere Beförderung des Prozesses der gegenseitigen Bereicherung zwischen dem internationalen Rechtsrahmen und dem Gemeinschaftsrecht, auch zur Schaffung eines globalen Planes für fairen Wettbewerb, der ein grundlegendes Element für die Wahrung des derzeitigen Qualitätsniveaus europäischer Flaggen ist, wird durch folgende Maßnahmen erreicht:

– Strenge Überwachung der Umsetzung und Anwendung des Gemeinschaftsrechts im Bereich der Seeverkehrssicherheit. Um zu gewährleisten, dass die Mitgliedstaaten

ihren Verpflichtungen nachkommen, nutzt die Kommission die ihr durch den Vertrag an die Hand gegebenen Möglichkeiten; sie hat Vertragsverletzungsverfahren gegen säumige Mitgliedstaaten eingeleitet. Diese Verfahren haben bereits zu Verurteilungen durch den Gerichtshof geführt.

– Größere Präsenz und aktivere Teilnahme der Gemeinschaft auf internationaler Ebene.

Die Kommission beabsichtigt, die einheitliche und strenge Anwendung der unter Führung der IMO vereinbarten internationalen Regeln fortzusetzen und zu stärken. Eine vergleichbare Initiative wird mit den Regeln der Internationalen Arbeitsorganisation im Rahmen der laufenden Konsolidierung der unter ihrer Führung getroffenen Übereinkommen durchgeführt werden. Dabei hat die hervorragende Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern große Fortschritte bei der neuen Übereinkunft ermöglicht, die die Kommission in das Gemeinschaftsrecht überführen möchte.

Im Übrigen wollte die Kommission bei der Ausarbeitung des dritten Pakets legislativer Maßnahmen zur Förderung der Seeverkehrssicherheit durch die Verbesserung und Vereinfachung bestehender Rechtsvorschriften, z.B. der häufig geänderten Richtlinien über die Hafenstaatkontrolle und die Klassifikationsgesellschaften, einen Beitrag zur Verwirklichung der in der Lissabon-Strategie gesetzten Ziele leisten. Insbesondere soll die Lesbarkeit und Wirksamkeit des einschlägigen Gemeinschaftsrechts verbessert werden, was in erster Linie den europäischen Bürgern und Seeverkehrsbetreibern zugute kommen wird.

Die durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates[4] eingerichtete Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs wird, soweit dies zweckmäßig ist, in die Durchführung der in diesem Paket enthaltenen Maßnahmen einbezogen. Einige dieser Maßnahmen sind bereits in der betreffenden Verordnung vorgesehen. Die übrigen Maßnahmen werden Gegenstand eines Vorschlags zur Änderung der Verordnung zur Errichtung der Agentur sein, den die Kommission in den nächsten Monaten vorlegen wird.

Schließlich werden die Konsolidierung der Rechtstexte, die Verbesserung der Effizienz der Seeverkehrsverwaltungen sowie zielgerichtete Kontrollen von Schiffen mit hohem Risikopotential einen deutlichen Beitrag zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie leisten. Sicherheit und Wettbewerbsfähigkeit können nicht voneinander getrennt werden.

II NOTWENDIGE ANSTRENGUNGEN ZUR DURCHSETZUNG GELTENDER REGELN

Die Verantwortung für die Durchführung der Richtlinien und Gemeinschaftsregelungen liegt bei den Mitgliedstaaten.

Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung vom 27. April 2004 betont, dass „mit den Rechtsvorschriften, die im Anschluss an die Havarien der ERIKA und der PRESTIGE erlassen wurden, wichtige Maßnahmen getroffen werden konnten, um die Schifffahrt in europäischen Gewässern sicherer zu gestalten, und dass eine rasche und vollständige Einführung und strenge Handhabung der europäischen Vorschriften durch die Mitgliedstaaten daher auch an erster Stelle stehen muss."

[4] ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

Die Kommission ist entschlossen, der korrekten Durchführung der gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften zur Seeverkehrssicherheit durch die Mitgliedstaaten hohe Priorität beizumessen. Sie hat mit Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs ein spezifisches Programm zu Überprüfung der Übereinstimmung und praktischen Anwendung des Besitzstandes im Bereich der Seeverkehrssicherheit (2005-2007) eingeleitet. Die Durchführung dieses Programms hat bereits zu einem Anstieg der Zahl der eingeleiteten Vertragsverletzungsverfahren gegen säumige Mitgliedstaaten geführt. Einschließlich der Fälle unterlassener Mitteilung und Beschwerden wurde am 30. September 2005 in 68 einschlägigen Verfahren ermittelt.

Bei den Richtlinien, die im Rahmen des „ERIKA-Pakets" verabschiedet worden sind, hat sich die Situation in Bezug auf die Mitteilung der nationalen Umsetzungsmaßnahmen erheblich verbessert (derzeit sind nur drei Verfahren beim Europäischen Gerichtshof anhängig). Bei den neuen Rechtsvorschriften ist die Lage allerdings noch nicht zufriedenstellend (31 Verfahren anhängig). Außerdem ist die Kommission weiterhin besorgt im Hinblick auf die Qualität einzelner nationaler Rechtstexte, insbesondere jener zur Umsetzung der Richtlinien zur Hafenstaatkontrolle und zu Auffangeinrichtungen; diesbezüglich wird in zwölf Verfahren ermittelt. In Bezug auf dieselben Richtlinien wird wegen des Verdachts mangelhafter Anwendung der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften in mehreren Mitgliedstaaten in insgesamt 19 Fällen auf verschiedener Ebene ermittelt.

III DIE NOTWENDIGKEIT ZUR VERBESSERUNG DER SICHERHEIT IM SEEVERKEHR UND DIE VERHÜTUNG DER MEERESVERSCHMUTZUNG DURCH SCHIFFE

Nach den Havarien der ERIKA und der PRESTIGE hat die Europäische Union umgehend gehandelt und einen Mechanismus zum Schutz Europas vor den Gefahren von Unfällen und Meeresverschmutzung eingerichtet. Der Europäischen Union wurde mitunter eine im Vergleich zu den Vereinigten Staaten zögerliche Haltung vorgeworfen; letztere haben durch den *Oil Pollution Act* von 1990 (OPA 90) unilateral auf den Unfall der Exxon Valdez[5] reagiert. Dieses Argument verkennt den Umstand, dass Europa sich nicht in einer mit der Lage Amerikas vergleichbaren Situation befindet. Das grundlegende Problem Europas besteht in der Durchfahrt von Schiffen bedenklicher Sicherheitsstandards unter der Flagge von Drittstaaten außerhalb der Gerichtsbarkeit der Mitgliedstaaten: ca. 200 Mio. Tonnen Rohöl und Erdölerzeugnisse[6] werden jährlich ohne die Möglichkeit einer Kontrolle in einem Gemeinschaftshafen vor den europäischen Küsten befördert.

Allerdings gehen die Sicherheitsmängel im Seeverkehr auf tief liegende Ursachen zurück, die mit den charakteristischen Eigenheiten des Seeverkehrs und seiner Funktionsweise zusammenhängen. Nur eine offensivere Politik, die an diesen Ursachen ansetzt, kann diese Situation ändern und die dauerhafte Wiederherstellung fairer Wettbewerbsbedingungen für die Unternehmen ermöglichen, die sich an die internationalen Regeln halten.

Die Verschärfung der Regeln zur Sicherheit der Seeschifffahrt auf internationaler und regionaler Ebene bleibt aus mehreren Gründen von grundlegender Bedeutung.

---

[5] Bei der Strandung des amerikanischen Öltankers „Exxon-Valdez", am 24. März 1989 liefen vor der Küste Alaskas 40 000 Tonnen Rohöl aus.

[6] Dies entspricht 25 % der europäischen Einfuhren auf den Seeweg. Diese belaufen sich auf 800 Mio. Tonnen und stellen alleine 90 % der Gesamteinfuhren dar.

- Alle verfügbaren Daten belegen, dass unternormige Schiffe und Billigflaggen weiterhin zunehmenden Erfolg haben. Nach neuesten Daten der OECD entsprechen 10 bis 15 % der Weltflotte - das sind 5 000 bis 7 500 Schiffe - nicht den internationalen Sicherheitsnormen.

- Daneben belegen die Statistiken der Pariser Vereinbarung zur Hafenstaatkontrolle (*Paris Memorandum of Understanding on Port State Control*[7]) einen Anstieg der bei Schiffsinspektionen festgestellten Unzulänglichkeiten[8], die insbesondere den personellen Bereich des Schiffsbetriebs betreffen[9]. Diese Zahlen zeigen, dass der schwere Tribut, den die Unsicherheit von den Seeleuten fordert, über die legitimen Besorgnisse im Hinblick auf Umweltrisiken nicht vergessen werden darf.

- Objektive Gründe, die das Volumen und die Entwicklung des Seeverkehrs in den Gewässern der Union betreffen: Sowohl das materielle als auch das finanzielle Volumen des über den Seeverkehr abgewickelten Außenhandels stieg in den letzten fünf Jahren an. Wenngleich der Anteil der Schiffe, die europäische Gewässer nur im Transit durchfahren, mit der Erweiterung abgenommen hat, gehört die Schiffsdichte in Europa zu den höchsten der Welt. Vor allem werden auch neue Verkehrswege geschaffen; so hat Russland große Ölterminals gebaut, die zu einem raschen und spektakulären Anstieg des Seeverkehrs im Finnischen Meerbusen führen. Im Jahr 2000 wurden dort ca. 40 Mio. t Rohöl und Erdölerzeugnisse transportiert. Schätzungen zufolge könnte dieses Volumen bis 2010 100 bis 120 Mio. t erreichen.

- In gleicher Weise geben Schiffe aus dem Schwarzen Meer Anlass zur Besorgnis, und der Schutz des Mittelmeers vor der davon ausgehenden Verschmutzungsgefahr bleibt ein wichtiges Anliegen. Im Jahr 2002 wurden 122 Mio. t Erdöl an Bord von 7 400 Öltankern durch den Bosporus befördert. Mit der zunehmenden Erdölproduktion in der Region des Kaspischen Meers wird wohl auch die Gefahr von Meeresverschmutzungen zunehmen. Falls alle geplanten Aus- und Neubauten von Ölpipelines realisiert werden, wird die Kapazität der Erdölausfuhr der Kaspischen Region zu den Schwarzmeerterminals im Jahr 2015 durchschnittlich 2,4 Mio. Barrel täglich erreichen. Diese Entwicklungen, die in Nordeuropa und den Mittelmeeranrainern Besorgnis erregen, zeigen die Notwendigkeit, die Komponente der Seeverkehrssicherheit im Dialog der Gemeinschaft mit ihren Nachbarn noch stärker zu gewichten und auszubauen, insbesondere im Zuge der Schaffung des Gemeinsamen Wirtschaftsraums zwischen EU und Russland sowie der Europäischen Nachbarschaftspolitik[10], die einen Rahmen für die Beziehungen der erweiterten Gemeinschaft zu ihren Nachbarn bildet. Anhand dieser Strategie wurden mit den Partnerstaaten in der Schwarzmeerregion und im Mittelmeerraum Aktionspläne vereinbart; diese umfassen mehrere Maßnahmen, wodurch die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Seeverkehrssicherheit intensiviert und eine wirksamere Anwendung der für die Hafen- und Flaggenstaaten geltenden Vorschriften erreicht werden soll.

---

7 http://www.parismou.org.

8 2003 nahezu 72 000 gegenüber unter 58 000 im Jahr 1998.

9 Zwischen 2001 und 2003 wurde ein Anstieg der Anzahl von Unzulänglichkeiten um 152 % bei der Ausbildung und Zertifizierung von Seeleuten und um 186 % bei der Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM) festgestellt.

10 KOM(2004) 373 vom 12.5.2004.

- Die von der Kommission bei den durch die Europäischen Union anerkannten Klassifikationsgesellschaften durchgeführten Überprüfungen haben gezeigt, dass das Verfahren verstärkt werden muss, damit die Sicherheit der Schiffe jederzeit anhand der höchsten Standards kontrolliert wird.

- Schließlich bieten internationale Übereinkommen den Schiffseignern den Vorteil einer Haftungsbegrenzung. Ein solches Privileg, welches sich in anderen Industrien nur selten findet, könnte zu einer Erosion des Verantwortungsbewusstseins in der Transportkette führen. Anstrengungen, die Haftungsgrenze für die Opfer zu erhöhen, reichen nicht aus, auch wenn die Erhöhung der Haftungsbegrenzung des IOPC-Fonds'[11] von ungefähr 240 Millionen auf 900 Millionen Euro eine deutliche Verbesserung darstellt.

IV GUTE ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN DER GEMEINSCHAFT UND DEN INTERNATIONALEN ORGANISATIONEN

Die Kommission erkennt im Übrigen den zusätzlichen Wert der internationalen Ebene für die Seeverkehrssicherheit umfassend an; soweit die dort getroffenen Maßnahmen es ermöglichen, ausreichend hohe Schutzniveaus zu verwirklichen, sind sie Aktionen auf regionaler Ebene vorzuziehen. Bedauerlicherweise verfügt die Europäische Union trotz ihrer Erweiterung auf internationaler Ebene nicht über den Einfluss, der dem Umfang ihrer Flotte und der Bedetung ihrer maritimen Industrien angemessen wäre. Ursache hierfür ist der Umstand, dass die Europäische Union in der IMO keine Rechtspersönlichkeit besitzt. Deshalb teilt die Kommission vollständig den vom Europäischen Parlament in der MARE-Entschließung geäußerten Wunsch, der Rat möge für die Gemeinschaft die Mitgliedschaft in der IMO beantragen, wie sie es 2002 vorgeschlagen hatte.

Fazit

Das dritte Paket „Seeverkehrssicherheit" gründet auf einem kohärenten Bündel von Maßnahmen, deren einzelne Elemente vielfach in Wechselwirkung stehen. Durch das Paket wird den Forderungen entsprochen, die vom Europäischen Parlament, dem Europäischen Rat sowie den im Rat „Verkehr" bzw. auf der Ministerkonferenz von Vancouver im November 2004 über die Hafenstaatkontrolle zusammengetretenen Minister erhoben wurden.

Diese Forderungen gehen über die schlichte Notwendigkeit der Reaktion auf einen Seeunfall hinaus. Sie zielen auf eine tiefgreifende Reform der derzeitigen Praktiken im Seeverkehr und die nach der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 27. April 2004 notwendige „umfassende und kohärente europäische Meerespolitik, die darauf gerichtet sein sollte, einen europäischen Raum der Sicherheit im Seeverkehr zu schaffen". Außerdem wird dieses neue Paket von Rechtsvorschriften in gleicher Weise wie die früheren Pakete einen Beitrag zur Verwirklichung der durch die thematische Strategie zum Schutz der Meeresumwelt im Rahmen des sechsten Umweltaktionsprogramms angestrebten Ziele leisten.

Die Maßnahmen des dritten Seeverkehrssicherheitspakets unterstützen dies, indem sie sich in eine globale Politik zur Förderung eines hochwertigen und leistungsfähigen Seeverkehrs einfügen, der dem Umweltschutz und der Sicherheit der Menschen dient. Die von der Europäischen Union, den nationalen Behörden und der Industrie zur Förderung eines nachhaltigen

[11] Internationales Übereinkommen zur Errichtung eines Internationalen Fonds zur Kompensierung von Ölverschmutzungen, 1992 (http://en.iopcfund.org).

und wirtschaftlich tragfähigen Seeverkehrs unternommenen Anstrengungen werden nur Unternehmen nützen, die die Sicherheitsvorschriften einhalten. Das dritte Seeverkehrssicherheitspaket schafft ein „level playing field“ zum Vorteil unserer Seeschifffahrtsindustrie, die zu Wachstum und Wohlstand in Europa beiträgt.

Bei der Verwirklichung einer ehrgeizigen Politik der Europäischen Union zur Entwicklung der „Hochgeschwindigkeitsseewege“[12] wird ein klarer und vorhersehbarer Rechtsrahmen benötigt, der die zu seiner Entwicklung notwendigen Investitionen ermöglicht.

[12] Das Weißbuch der Kommission „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ - KOM(2001) 370 - enthält den Vorschlag, die „Hochgeschwindigkeitsseewege“ zwischen den europäischen Häfen als wirklich wettbewerbsfähige Alternative zum Landverkehr auszubauen.