

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Plenarsitzungsdokument

ENDGÜLTIG
A6-0079/2007

27.3.2007

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinien 1999/35/EG und 2002/59/EG (KOM(2005)0590 – C6-0056/2006 – 2005/0240(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Jaromír Kohlíček

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- *** Verfahren der Zustimmung
*Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in
Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des
EU-Vertrags genannt sind*
- ***I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- ***II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- ***III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu Legislativtexten

Die vom Parlament vorgenommenen Änderungen werden durch Fett- und Kursivdruck hervorgehoben. Wenn Textteile mager und kursiv gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen auf solche Teile des Legislativtextes, bei denen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise Textteile, die in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

INHALT

	Seite
LEGISLATIVE ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG.....	17
VERFAHREN.....	22

LEGISLATIVE ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinien 1999/35/EG und 2002/59/EG (KOM(2005)0590 – C6-0056/2006 – 2005/0240(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2005)0590)¹,
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 80 Absatz 2 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C6-0056/2006),
 - gestützt auf Artikel 51 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A6-0079/2007),
1. billigt den Vorschlag der Kommission in der geänderten Fassung;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, diesen Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Vorschlag der Kommission

Abänderungen des Parlaments

Änderungsantrag 1 ERWÄGUNG 11

(11) Die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen mit Hochseefahrzeugen oder anderen Wasserfahrzeugen in Häfen oder anderen eingeschränkten Seeverkehrsgebieten *sollten* durch oder unter der Kontrolle einer **unabhängigen** Stelle oder Einrichtung durchgeführt werden, um Interessenkonflikte zu vermeiden.

(11) Die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen mit Hochseefahrzeugen oder anderen Wasserfahrzeugen in Häfen oder anderen eingeschränkten Seeverkehrsgebieten *sollte* durch oder unter der Kontrolle einer Stelle oder Einrichtung durchgeführt werden, **die dauerhaft mit den notwendigen Befugnissen ausgestattet werden muss, um von ihr als zweckmäßig**

¹ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

erachtete Entscheidungen treffen zu können, um Interessenkonflikte zu vermeiden. Dabei ist das Kriterium der Unabhängigkeit der Stelle oder Einrichtung bei ihrer Schaffung als wesentlich zu betrachten.

Begründung

Die Unabhängigkeit dieser Stelle ist gegenstandslos, wenn sie rechenschaftspflichtig gegenüber der Behörde ist, die sie ernannt hat, oder diese konsultieren muss. Entscheidend ist, dass sie mit den notwendigen Befugnissen ausgestattet wird, um die erforderlichen Entscheidungen zu treffen.

Durch den Zusatz soll die Unabhängigkeit der für die Untersuchung zuständigen Stelle oder Einrichtung gewährleistet werden.

Änderungsantrag 2
ERWÄGUNG 17

(17) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 muss die Agentur die Zusammenarbeit durch die Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Untersuchung schwerer Seeunfälle und durch die Analyse bereits vorliegender Untersuchungsberichte über Unfälle erleichtern.

(17) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 muss die Agentur die Zusammenarbeit durch die Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Untersuchung schwerer Seeunfälle und durch die Analyse bereits vorliegender Untersuchungsberichte über Unfälle erleichtern. ***Die Agentur sollte außerdem in Anbetracht der Ergebnisse dieser Untersuchung die aus ihr gewonnenen Erkenntnisse, die im Hinblick auf die Verhütung neuer Unfälle und auf die Verbesserung der Seeverkehrssicherheit in der Europäischen Union von Bedeutung sein könnten, in das Gemeinschaftsverfahren aufnehmen.***

Begründung

Die Entwicklung einer gemeinsamen Methodik zur Untersuchung der Unfälle im Seeverkehr gemäß Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 sollte es der Agentur ermöglichen, die aus den betreffenden Untersuchungen gewonnenen Erkenntnisse, die zur Verbesserung der Seeverkehrssicherheit beitragen können, in die gemeinsame Methodik aufzunehmen.

Änderungsantrag 3
ERWÄGUNG 17 A (neu)

(17a) Die Leitlinien der IMO über die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Seeunfall wirken der Gefahr einer Kriminalisierung von Kapitän und Besatzung entgegen. Sie können deren Vertrauen in die Untersuchungsmethoden stärken und sollten daher von den Mitgliedstaaten angewandt werden.

Begründung

Diese im Juni von der IMO angenommenen Leitlinien (Rundschreiben 2711) können nach Auffassung Ihres Berichterstatters eine hilfreiche Ergänzung dieser Richtlinie darstellen. Sie wurden aufgrund der Gefahr einer zunehmenden Kriminalisierung von Schiffsbesatzungen nach Unfällen entwickelt. Zwar zielt die vorliegende Richtlinie gerade nicht auf Haftungs- und Schuldfragen ab, jedoch enthalten die IMO-Leitlinien sinnvolle Grundsätze auch für technische Untersuchungen.

Änderungsantrag 4
ERWÄGUNG 18

(18) Den Sicherheitsempfehlungen, die aus einer Sicherheitsuntersuchung eines Unfalls oder eines Vorkommnisses abgeleitet werden, sollte von den Mitgliedstaaten angemessen Rechnung getragen werden.

(18) Den Sicherheitsempfehlungen, die aus einer Sicherheitsuntersuchung eines Unfalls oder eines Vorkommnisses abgeleitet werden, sollte von den Mitgliedstaaten ***und der Gemeinschaft*** angemessen Rechnung getragen werden.

Begründung

Rechtliche Klarstellung.

Änderungsantrag 5
ARTIKEL 1 ABSATZ 2

Die Untersuchungen im Rahmen dieser Richtlinie dienen nicht dazu, die Haftung zu ermitteln oder Schuld zuzuweisen; ***letzteres ist höchstens insoweit zulässig, als es im Interesse der Erreichung des Zieles der Richtlinie erforderlich ist.***

Die Untersuchungen im Rahmen dieser Richtlinie dienen nicht dazu, die Haftung zu ermitteln oder Schuld zuzuweisen.

Begründung

Es muss für eine klare Trennung und Unterscheidung zwischen technischen und strafrechtlichen Untersuchungen gesorgt werden.

Optimale Untersuchungsergebnisse können nur erzielt werden, wenn genau unterschieden wird zwischen einer unabhängigen Untersuchung zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr bzw. diesem Vorschlag einerseits und der Zuweisung von Schuld andererseits.

Änderungsantrag 6 ARTIKEL 2 ABSATZ 1, EINLEITUNG

1. **Diese** Richtlinie **gilt** für Unfälle, Vorkommnisse und Notsignale auf See,

1. **Gemäß den Verpflichtungen der Mitgliedstaaten im Rahmen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (UNCLOS) gilt diese** Richtlinie für Unfälle, Vorkommnisse und Notsignale auf See,

Begründung

Der Geltungsbereich sollte den Gesamtrechtsrahmen im Rahmen der Vereinten Nationen hervorheben.

Änderungsantrag 7 ARTIKEL 3 NUMMER 8

8. „Sicherheitsempfehlung“ bedeutet jeden Vorschlag:

a) entweder der Untersuchungsstelle des Staates, der die Sicherheitsuntersuchung eines Seeunfalls oder eines Vorkommnisses auf See durchführt oder leitet, auf der Grundlage von Informationen, die sich aus dieser Untersuchung ergeben,

b) oder gegebenenfalls der Kommission auf der Grundlage einer Analyse abstrakter Daten.

8. „Sicherheitsempfehlung“ bedeutet jeden Vorschlag, **auch im Bereich der Registrierung und der Kontrolle:**

a) entweder der Untersuchungsstelle des Staates, der die Sicherheitsuntersuchung eines Seeunfalls oder eines Vorkommnisses auf See durchführt oder leitet, auf der Grundlage von Informationen, die sich aus dieser Untersuchung ergeben,

b) oder gegebenenfalls der Kommission, **die mit der Unterstützung durch die Agentur und** auf der Grundlage einer Analyse abstrakter Daten **sowie der Ergebnisse der durchgeführten Untersuchungen vorgeht.**

Begründung

Es sollte mit Nachdruck darauf hingewiesen werden, dass die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten im Bereich der Sicherheit auf See eine verbesserte Funktionsfähigkeit des gesamten Systems ermöglicht, da der Austausch von Informationen und Vorschlägen die Kontrollen des Flaggenstaates bei der Genehmigung und die Überprüfungen des Hafenstaates beim Einlaufen von Schiffen erleichtert und verstärkt.

Diese Richtlinie sollte den Rückgriff auf Korrekturmaßnahmen ermöglichen, die nur durch eine Auswertung der verschiedenen Untersuchungen möglich sind.

Änderungsantrag 8 ARTIKEL 4 ABSATZ 1 BUCHSTABE A

a) unabhängig von strafrechtlichen oder sonstigen ***gleichzeitig stattfindenden*** Untersuchungen durchgeführt werden, mit denen die Haftung ermittelt oder Schuld zugewiesen werden soll, und

a) unabhängig von strafrechtlichen oder sonstigen Untersuchungen durchgeführt werden, mit denen die Haftung ermittelt oder Schuld zugewiesen werden soll, ***wobei nur die sich aus den Untersuchungsverfahren, die gemäß dieser Richtlinie eingeleitet werden, ergebenden Schlussfolgerungen und Empfehlungen zu sonstigen gleichzeitig stattfindenden Untersuchungen beitragen können***, und

Änderungsantrag 9 ARTIKEL 4 ABSATZ 1 UNTERABSATZ 2 (neu)

Die Mitgliedstaaten stellen außerdem sicher, dass Zeugen im Zuge derartiger Untersuchungen davor geschützt werden, dass ihre Aussagen oder sonstige von ihnen bereitgestellte Informationen von den Behörden von Drittländern in Erfahrung gebracht werden, um zu verhindern, dass diese Aussagen oder Informationen bei strafrechtlichen Untersuchungen in den betreffenden Ländern verwendet werden.

Begründung

Denjenigen Personen, die im Rahmen technischer Unfalluntersuchungen aussagen, sollte Immunität vor einer strafrechtlichen Verfolgung auf der Grundlage ihrer Aussage zugesichert werden. Es gibt beträchtlichen Anlass zur Sorge, dass eine Aussage, die bei einer technischen

Untersuchung freiwillig abgegeben wird, für eine strafrechtliche Untersuchung herangezogen werden könnte; dies beeinträchtigt die Bereitschaft, wichtige Informationen zu der die Sicherheit betreffenden Untersuchung beizusteuern.

Änderungsantrag 10
ARTIKEL 4 ABSATZ 2 BUCHSTABE B A (neu)

ba) Frühwarnsysteme im Falle eines Seeunfalls oder Vorkommnisses auf See.

Begründung

Durch den Zusatz soll die Effizienz der Untersuchungen gesteigert werden.

Änderungsantrag 11
ARTIKEL 5 ABSATZ 4

4. Sicherheitsuntersuchungen folgen der gemeinsamen, gemäß Artikel 2 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 entwickelten Methodik zur Untersuchung von Seeunfällen und Vorkommnissen auf See. Die Annahme oder Änderung einer solchen Methodik für die Zwecke dieser Richtlinie wird gemäß dem Verfahren des Artikels 18 Absatz 2 beschlossen.

4. Sicherheitsuntersuchungen folgen der gemeinsamen, gemäß Artikel 2 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 entwickelten Methodik zur Untersuchung von Seeunfällen und Vorkommnissen auf See. Die Annahme, ***Aktualisierung*** oder Änderung einer solchen Methodik für die Zwecke dieser Richtlinie wird gemäß dem Verfahren des Artikels 18 Absatz ***2a*** beschlossen.

Begründung

Die gemeinsame Methodik muss regelmäßig aktualisiert werden, indem die Schlussfolgerungen einbezogen werden, die im Rahmen der im Zusammenhang mit Unfällen durchgeführten Untersuchungen gewonnen werden und zu einer Verbesserung der Seeverkehrssicherheit führen können.

Änderungsantrag 12
ARTIKEL 5 ABSATZ 5

5. Eine Sicherheitsuntersuchung ist so rasch wie möglich nach Eintreten eines Seeunfalls bzw. eines Vorkommnisses auf See einzuleiten.

5. Eine Sicherheitsuntersuchung ist so rasch wie möglich ***und innerhalb eines maximalen Zeitraums von zwei Monaten*** nach Eintreten eines Seeunfalls bzw. eines Vorkommnisses auf See einzuleiten.

Begründung

Durch diesen Zusatz soll sichergestellt werden, dass das Untersuchungsverfahren innerhalb eines festgelegten Zeitraums eingeleitet und so die Rechtssicherheit dieses Absatzes gesteigert wird.

Änderungsantrag 13 ARTIKEL 7 ABSATZ 1 UNTERABSATZ 1

Bei schweren und sehr schweren Unfällen, bei denen ein begründetes Interesse zweier oder mehrerer Mitgliedstaaten besteht, einigen sich die betroffenen Mitgliedstaaten rasch darüber, welcher von ihnen für die Untersuchungen federführend sein soll.

Bei schweren und sehr schweren Unfällen, bei denen ein begründetes Interesse zweier oder mehrerer Mitgliedstaaten besteht, einigen sich die betroffenen Mitgliedstaaten rasch darüber, welcher von ihnen für die Untersuchungen federführend sein soll.

Entscheiden die betroffenen Mitgliedstaaten nicht, welcher Mitgliedstaat für die Untersuchungen federführend ist, wenden sie unverzüglich eine entsprechende Empfehlung der Kommission an, die sich auf eine Stellungnahme der Agentur gründet.

Begründung

Der Zusatz soll eine mögliche Lösung für den Fall bieten, dass keine Einigung über den für die Untersuchungen federführenden Mitgliedstaat zu Stande kommt, durch die auch dann die vollständige Wirksamkeit dieses Absatzes gewährleistet wird.

Änderungsantrag 14 ARTIKEL 8 ABSATZ 1 UNTERABSATZ 1

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Sicherheitsuntersuchungen von Seeunfällen oder von Vorkommnissen auf See unter der Verantwortung einer ***unparteiischen ständigen*** Untersuchungsstelle bzw. -einrichtung (nachstehend: „Untersuchungsstelle“) ***und von entsprechend qualifizierten Untersuchungsbeauftragten*** durchgeführt werden, die für Fragen im Zusammenhang mit Seeunfällen und Vorkommnissen auf See kompetent sind.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Sicherheitsuntersuchungen von Seeunfällen oder von Vorkommnissen auf See unter der Verantwortung einer Untersuchungsstelle bzw. -einrichtung (nachstehend: „Untersuchungsstelle“) durchgeführt werden, ***die dauerhaft mit den notwendigen Befugnissen ausgestattet und mit entsprechend qualifizierten Untersuchungsbeauftragten besetzt sein muss***, die für Fragen im Zusammenhang mit Seeunfällen und Vorkommnissen auf See

kompetent sind.

Begründung

Die Unabhängigkeit dieser Stelle ist gegenstandslos, wenn sie rechenschaftspflichtig gegenüber der Behörde ist, die sie ernannt hat, oder diese konsultieren muss. Entscheidend ist, dass sie mit den notwendigen Befugnissen ausgestattet wird, um die erforderlichen Entscheidungen zu treffen.

Änderungsantrag 15 ARTIKEL 8 ABSATZ 1 UNTERABSATZ 2

Diese Untersuchungsstelle ist insbesondere von den für Fahrtüchtigkeit, Zertifizierung, Überprüfungen, Besatzungen, sichere Navigation, Wartung, Seeverkehrskontrolle, Hafenstaatkontrolle und den Betrieb von Seehäfen zuständigen einzelstaatlichen Behörden und generell von allen anderen Parteien funktional unabhängig, deren Interessen ihrer Aufgabe entgegenstehen könnten.

Diese Untersuchungsstelle ist insbesondere von den für Fahrtüchtigkeit, Zertifizierung, Überprüfungen, Besatzungen, sichere Navigation, Wartung, Seeverkehrskontrolle, Hafenstaatkontrolle und den Betrieb von Seehäfen zuständigen einzelstaatlichen Behörden, **von Stellen, die Untersuchungen betreffend Haftung oder Strafverfolgung durchführen**, und generell von allen anderen Parteien funktional unabhängig, deren Interessen ihrer Aufgabe entgegenstehen könnten.

Begründung

Denjenigen Personen, die im Rahmen technischer Unfalluntersuchungen aussagen, sollte Immunität vor einer strafrechtlichen Verfolgung auf der Grundlage ihrer Aussage zugesichert werden. Es gibt beträchtlichen Anlass zur Sorge, dass eine Aussage, die bei einer technischen Untersuchung freiwillig abgegeben wird, für eine strafrechtliche Untersuchung herangezogen werden könnte; dies beeinträchtigt die Bereitschaft, wichtige Informationen zu der die Sicherheit betreffenden Untersuchung beizusteuern.

Änderungsantrag 16 ARTIKEL 9, EINLEITUNG

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die nachstehenden Informationen nicht zu anderen Zwecken als zur Sicherheitsuntersuchung zur Verfügung gestellt werden, **es sei denn, die zuständige Justizbehörde des jeweiligen Staates entscheidet, dass die Vorteile ihrer Offenlegung die Nachteile auf nationaler**

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die nachstehenden Informationen nicht zu anderen Zwecken als zur Sicherheitsuntersuchung zur Verfügung gestellt werden:

und internationaler Ebene, die dies für die Untersuchung oder eventuelle künftige Untersuchungen haben könnte, überwiegen:

Begründung

Die oben genannten Informationen sollten nur für eine Sicherheitsuntersuchung verwendet werden. Wenn die Informationen gerichtlich verwendet werden, könnte sich dies nachteilig auf künftige Untersuchungen auswirken.

Änderungsantrag 17
ARTIKEL 14 ABSATZ 2

2. Die Untersuchungsstellen ergreifen die notwendigen Maßnahmen, um innerhalb von 12 Monaten nach dem Tag des Unfalls oder des Vorkommens der Öffentlichkeit einen Bericht vorzulegen. Ist es nicht möglich, den Abschlussbericht rechtzeitig zu verfassen, wird innerhalb von 12 Monaten nach dem Tag des Unfalls oder des Vorkommens ein Zwischenbericht veröffentlicht.

2. Die Untersuchungsstellen ergreifen die notwendigen Maßnahmen, um innerhalb von 12 Monaten nach dem Tag des Unfalls oder des Vorkommens der Öffentlichkeit ***und insbesondere dem gesamten Seeverkehrssektor, dem erforderlichenfalls spezifische Schlussfolgerungen und Empfehlungen übermittelt werden***, einen Bericht vorzulegen. Ist es nicht möglich, den Abschlussbericht rechtzeitig zu verfassen, wird innerhalb von 12 Monaten nach dem Tag des Unfalls oder des Vorkommens ein Zwischenbericht veröffentlicht.

Begründung

Wenngleich es wichtig ist, die aus den Untersuchungen hervorgegangenen Berichte der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, ist es noch wichtiger, sie dem Seeverkehrssektor zu übermitteln, der die in ihnen enthaltenen Empfehlungen in die Praxis umsetzen muss.

Änderungsantrag 18
ARTIKEL 14 ABSATZ 3 A (neu)

3a. Alle drei Jahre unterrichtet die Kommission das Europäische Parlament in Form eines Berichts, der sowohl über den Stand der Umsetzung und Einhaltung der Bestimmungen dieser Richtlinie als auch über die weiteren Schritte Aufschluss gibt, die im Sinne der in dem Bericht

enthaltenen Empfehlungen als notwendig erachtet werden.

Begründung

Das Europäische Parlament wird zwar in der Begründung als treibende Kraft für die Ausarbeitung des Richtlinienvorschlags bezeichnet, im Text der Richtlinie wird es jedoch nicht mehr genannt.

Änderungsantrag 19
ARTIKEL 15 ABSATZ 1

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Adressaten die von den Untersuchungsstellen abgegebenen Sicherheitsempfehlungen gebührend berücksichtigen und unter Einhaltung des Gemeinschafts- und Völkerrechts gegebenenfalls ihnen entsprechend handeln.

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Adressaten die von den Untersuchungsstellen abgegebenen Sicherheitsempfehlungen gebührend berücksichtigen und unter Einhaltung des Gemeinschafts- und Völkerrechts gegebenenfalls ihnen entsprechend handeln.
Die Kommission ihrerseits sorgt mit Unterstützung der Agentur dafür, dass sowohl die in den Berichten über Unfälle enthaltenen Schlussfolgerungen als auch die daraus abgeleiteten Sicherheitsempfehlungen in die gemeinsame Methodik aufgenommen werden.

Begründung

Die Aufgabe der Kommission, über die Europäische Agentur für Seeverkehrssicherheit die gemeinsame Methodik zu entwickeln und zu aktualisieren, darf nicht vergessen werden.

Änderungsantrag 20
ARTIKEL 15 ABSATZ 2

2. Gegebenenfalls gibt eine Untersuchungsstelle oder die Kommission auf der Grundlage einer Analyse abstrakter Daten Sicherheitsempfehlungen ab.

2. Gegebenenfalls gibt eine Untersuchungsstelle oder die Kommission, ***unterstützt durch die Agentur***, auf der Grundlage einer Analyse abstrakter Daten ***und der Ergebnisse der durchgeführten Untersuchungen*** Sicherheitsempfehlungen ab.

Begründung

Diese Richtlinie sollte den Rückgriff auf Korrekturmaßnahmen ermöglichen, die nur durch eine Auswertung der verschiedenen Untersuchungen möglich sind. Die Aufgabe, solche Korrekturmaßnahmen vorzuschlagen, sollte logischerweise die Kommission über die Agentur für Seeverkehrssicherheit übernehmen.

Änderungsantrag 21 ARTIKEL 15 ABSATZ 2

2. Gegebenenfalls gibt eine Untersuchungsstelle oder die Kommission auf der Grundlage einer Analyse abstrakter Daten Sicherheitsempfehlungen ab.

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

Begründung

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

Änderungsantrag 22 ARTIKEL 17 A (neu)

Artikel 17a

Faire Behandlung von Seeleuten

Die Mitgliedstaaten respektieren die Leitlinien der IMO über die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Seeunfall.

Begründung

Diese im Juni von der IMO angenommenen Leitlinien (Rundschreiben 2711) können nach Auffassung Ihres Berichterstatters eine hilfreiche Ergänzung dieser Richtlinie darstellen. Sie wurden aufgrund der Gefahr einer zunehmenden Kriminalisierung von Schiffsbesatzungen nach Unfällen entwickelt. Zwar zielt die vorliegende Richtlinie gerade nicht auf Haftungs- und Schuldfragen ab, jedoch enthalten die IMO-Leitlinien sinnvolle Grundsätze auch für technische Untersuchungen.

Änderungsantrag 23 ARTIKEL 18 ABSATZ 2 A (neu)

2a. 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.

Änderungsantrag 24
ARTIKEL 20

Nichts in dieser Richtlinie hindert einen Mitgliedstaat an der Ergreifung zusätzlicher Maßnahmen zur Seeverkehrssicherheit, die nicht unter diese Richtlinie fallen, vorausgesetzt, dass solche Maßnahmen nicht gegen diese Richtlinie verstoßen oder *in irgendeiner Weise* deren Erfüllung beeinträchtigen.

Nichts in dieser Richtlinie hindert einen Mitgliedstaat an der Ergreifung zusätzlicher Maßnahmen zur Seeverkehrssicherheit, die nicht unter diese Richtlinie fallen, vorausgesetzt, dass solche Maßnahmen nicht gegen diese Richtlinie verstoßen oder *die Erreichung deren Ziele **oder der Ziele der Union*** beeinträchtigen.*

** Anmerkung des Übersetzers: Hier weicht die portugiesische Fassung des Kommissionstextes von der deutschen ab.*

Begründung

Rechtliche Klarstellung.

BEGRÜNDUNG

1. Vorbemerkungen und Hintergrund

Der vorliegende Vorschlag ist Teil des dritten Pakets legislativer Maßnahmen zur Verbesserung der Seeverkehrssicherheit. Mit der Richtlinie sollen auf Gemeinschaftsebene Leitlinien zu technischen Untersuchungen und zum Erfahrungsaustausch nach schweren Zwischenfällen auf See festgelegt werden.

Bereits im Weißbuch „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ hat die Kommission für alle Verkehrsmodi auf die Notwendigkeit hingewiesen, unabhängige technische Untersuchungen durchzuführen. Diese Untersuchungen, so die Kommission, müssten zwar auf einzelstaatlicher Ebene angestellt werden, aber einer europäischen Methodik folgen: Sie müssten sich erstens auf eine Analyse der Unfallursachen stützen, und ihre Ergebnisse müssten zweitens auf die Gefahrenvermeidung sowie die Verbesserung des rechtlichen Rahmens ausgerichtet sein.

Was den Seeverkehr angeht, so haben Havarien der jüngeren Vergangenheit den Handlungsbedarf deutlich gemacht: Es ist nicht immer eine Selbstverständlichkeit für die Mitgliedstaaten, technische Ermittlungen zu schweren Unfällen auf See rasch durchzuführen und zu einem klaren und verwertbaren Ergebnis zu bringen.

Das Europäische Parlament hat nach der PRESTIGE-Katastrophe den Nichtständigen Ausschuss für die Verbesserung der Sicherheit auf See („MARE“-Ausschuss) eingerichtet. In seiner EntschlieÙung unterstrich das Parlament auch die Notwendigkeit eines Kommissionsvorschlages zur Untersuchung von Unfällen auf See.

Der Kommissionsvorschlag müsse ein System einführen, das einen optimalen Austausch von Untersuchungsergebnissen zwischen Mitgliedstaaten, Kommission und EMSA gewährleiste sowie die Unabhängigkeit der Untersuchung sicherstelle, so das Parlament weiter.

Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet

Auf EU-Ebene existieren bereits erste rechtliche „Bausteine“ zur Untersuchung von Unfällen:

Richtlinie 1999/35/EG stellt Grundsätze zur Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See auf, an denen Ro-Ro-Fahrgastschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge beteiligt waren.

Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr enthält Regelungen zur Verwendung von Schiffsdatenschreiber-Systemen.

Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zur Errichtung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs überträgt der Agentur einige Aufgaben im Zusammenhang mit Unfällen auf See, nämlich

- die Förderung der Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten und Kommission bei der Entwicklung einer Methodik zur Untersuchung von Seeunfällen;
- die Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Untersuchung schwerer Seeunfälle;
- und die Analyse bereits vorliegender Untersuchungsberichte über Unfälle.

Auf Ebene der IMO wurde 1997 eine Entschließung (A.849(20)) über einen Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See verabschiedet. Dieser enthält indes nur Empfehlungen an die Flaggenstaaten.

Während über diese Regelungen hinaus im Seeverkehr bislang keine verbindliche internationale Regelung besteht, nach schweren Zwischenfällen Untersuchungen durchzuführen, verfügt die Gemeinschaft seit 1994 über Regelungen über ein entsprechendes Vorgehen in der Luftfahrt: Richtlinie 94/56 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt baut auf Prinzipien auf, die sich im vorliegenden Vorschlag wiederfinden.

Für den Eisenbahnsektor enthält Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in Kapitel V ähnliche Vorschriften wie der vorliegende Kommissionsvorschlag über den Seeverkehr.

2. Inhalt des Vorschlags

Es ist zunächst wichtig festzuhalten, dass es bei den in diesem Vorschlag angesprochenen Untersuchungen nicht um die Feststellung zivilrechtlicher Haftung oder strafrechtlichen Verschuldens geht. Vielmehr sind Gegenstand des Richtlinienentwurfs Untersuchungen technischer Art, die die Ursachen von Seeunfällen klären sollen, um daraus auch Lehren ziehen zu können.

Der Vorschlag soll zur Verbesserung der Seeverkehrssicherheit beitragen durch die Aufstellung eines Rahmens, der

- schnelle Sicherheitsuntersuchungen und
- sorgfältige Analysen von Unfällen/Vorkommnissen auf See fordert sowie
- eine entsprechende Berichterstattung und ggf. Vorschläge zur Abhilfe von Missständen sichert.

Anwendungsbereich:

Die Richtlinie gilt nicht nur für Unfälle / Vorkommnisse auf See, an denen Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats beteiligt sind, sondern auch für Unfälle / Vorkommnisse in Hoheitsgewässern eines Mitgliedstaats (Art. 2).

Kernbereich des Vorschlags sind die Artikel 4 und 5: Danach haben Mitgliedstaaten Vorschriften für die Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen von Seeunfällen oder Vorkommnissen auf See festzulegen. Diese sind unabhängig von strafrechtlichen oder auf Haftungs- / Schuldfragen ausgerichteten Untersuchungen durchzuführen und dürfen durch jene auch nicht verhindert oder verzögert werden. Der Mitgliedstaat hat außerdem

sicherzustellen, dass nach schweren oder sehr schweren Seeunfällen von einer Untersuchungsstelle eine Untersuchung durchgeführt wird. Dies gilt nicht nur dann, wenn ein Schiff unter der Flagge dieses Staates beteiligt ist, sondern auch wenn der Unfall in seinen Hoheitsgewässern stattgefunden hat oder wenn ein begründetes Interesse dieses Mitgliedstaates vorliegt.

Untersuchungsstellen (Art. 8):

Die Richtlinie legt die Verpflichtung der Mitgliedstaaten fest, dafür zu sorgen, dass die genannten Untersuchungen unter der Verantwortung einer unparteiischen ständigen Untersuchungsstelle erfolgen. Diese Stelle hat funktional unabhängig von Behörden zu sein, die für die Fahrtüchtigkeit, Zertifizierung, Hafenstaatkontrolle etc. zuständig sind. Über die Untersuchungsergebnisse ist der Öffentlichkeit 12 Monate nach dem Vorfall ein Bericht nach einem in der Richtlinie angegebenen Aufbau vorzulegen (Art. 14).

Aspekte der Zusammenarbeit:

An mehreren Stellen macht die Richtlinie Vorgaben zur Zusammenarbeit: So werden Grundsätze für die Zusammenarbeit von Mitgliedstaaten im Falle (sehr) schwerer Unfälle aufgestellt (Art. 7); daneben aber auch ein Rahmen für die ständige Zusammenarbeit von Mitgliedstaaten (Art. 10) verlangt. Es wird auch klargestellt, dass die Mitgliedstaaten mit Drittländern zusammenarbeiten und es diesen auch ermöglichen sollen, sich an Untersuchungen zu beteiligen (Art. 12).

Artikel 9 der Richtlinie regelt die Verwendung der bei der Untersuchung eingeholten Informationen: Diese dürfen im Regelfall nicht zu anderen Zwecken als zur Sicherheitsuntersuchung zur Verfügung gestellt werden. Relevante Daten sind nach Artikel 13 zu speichern.

Die Kommission wird eine europäische elektronische Datenbank mit Namen „Europäisches Informationsforum für Seeunfälle“ einrichten (Art. 17), der die Untersuchungsstellen der Mitgliedstaaten Seeunfälle und Vorhaben in standardisierter Form melden.

Die Mitgliedstaaten sind selbstverständlich nicht daran gehindert, zusätzliche Maßnahmen zur Seeverkehrssicherheit zu ergreifen, vorausgesetzt dass solche Maßnahmen nicht gegen den Vorschlag verstoßen. Sie haben wirksame und angemessene Sanktionen für Verstöße gegen die aufgrund dieses Vorschlags erlassenen innerstaatlichen Vorschriften festzulegen.

3. Anmerkungen Ihres Berichterstatters

Ihr Berichterstatter ist der Auffassung, dass die Stoßrichtung des Vorschlags vernünftig ist und die meisten Elemente unmittelbar einsichtig sind.

Wichtig scheinen Ihrem Berichterstatter insbesondere folgende Punkte:

- Auch wenn es eine nachvollziehbare Reaktion der Öffentlichkeit ist, bei einem Unfall auf See die Frage nach der Verantwortung zu stellen, ist aus Sicherheitssicht die im Vorschlag verankerte Trennung von strafrechtlichen Untersuchungen ein unverzichtbares Element, wenn wir aus Vorfällen Lehren ziehen wollen. Der Berichterstatter ist allerdings auch der Auffassung, dass die Kommission in Artikel 1 eine sachgerechte Formulierung gefunden

hat, wonach die hier angesprochenen Untersuchungen dann - und nur dann - Haftungs- und Schuldfragen berühren dürfen, wenn dies im Interesse der Erreichung des Zieles dieser Richtlinie erforderlich ist. Das vollständige Streichen dieser Möglichkeit, wie von der European Community Shipowners' Association (ECSA) und der International Chamber of Shipping (ICS) vorgeschlagen, würde nach Ansicht des Berichterstatters zu weit gehen und die Untersuchungsstellen zu sehr einschränken.

Ähnliches gilt für Artikel 9 (Nichtoffenlegung von Informationen), wonach die dort aufgeführten Informationen nur dann zu anderen Zwecken als zur Sicherheitsuntersuchung zur Verfügung gestellt werden können, wenn die zuständige Justizbehörde des Staates entscheidet, dass die Vorteile der Offenlegung die Nachteile für diese oder künftige Untersuchungen überwiegen. Auch hier sprechen sich ECSA und ICS für eine Streichung dieses Vorbehalts aus. Ihr Berichterstatter folgt diesen Bedenken gegen die mögliche Entscheidung der Justizbehörde nicht; die Kommissionsformulierung bedeutet eine sinnvolle Balance der Interessen.

- Zweiter Kernpunkt ist die Einrichtung einer ständigen Untersuchungsstelle und ihre Trennung von Behörden anderer Zuständigkeit im maritimen Bereich. Für Ihren Berichterstatter ist unmittelbar einsichtig, dass schnelle und verlässliche Resultate nur durch eine ständige Einrichtung garantiert werden können; eine ad-hoc Einsetzung dürfte in vielen Fällen nicht genügen. Die Sinnhaftigkeit einer strikten funktionalen Unabhängigkeit dieser Stelle steht für Ihren Berichterstatter ebenfalls außer Zweifel.

Der Berichterstatter ist der Auffassung, dass die technische Untersuchung von Unfällen in allen Bereichen der Industrie und des Verkehrs unerlässlich ist, deshalb weist er darauf hin, dass auch in der Binnenschifffahrt entsprechende Regelungen notwendig sind.

In seinem Bemühen, sich ein umfassendes Bild von den Aspekten des Kommissionsvorschlags zu machen, hat der Berichterstatter unter anderem mit der EMSA sowie einer Reihe von Mitgliedstaaten Kontakt aufgenommen. Auch die EMSA unterstreicht die Notwendigkeit dieses Richtlinienvorschlags.

Was die Mitgliedstaaten angeht, so hat Ihr Berichterstatter den Eindruck gewonnen, dass dort die Meinungsbildung zum vorliegenden Vorschlag noch im Gange ist. Konkrete Kommentare zum Kommissionsvorschlag gingen Ihrem Berichterstatter von den Mitgliedstaaten nicht zu. Möglicherweise ist dies der Tatsache geschuldet, dass andere Dossiers des Pakets zur Meeressicherheit - wie auch im Rat - momentan noch Vorrang genießen. Es mag verständlich sein, dass nicht alle der sieben Vorschläge des maritimen Pakets von den Mitgliedstaaten mit der gleichen Intensität parallel bearbeitet werden können. Dennoch hofft Ihr Berichterstatter, dass der Vorschlag zur Untersuchung von Seeunfällen damit nicht dauerhaft den anderen Vorschlägen nachgeordnet wird. Es wäre wünschenswert, dass die finnische und die deutsche Ratspräsidentschaft das Dossier aufgreifen.

Ihr Berichterstatter ist der Auffassung, dass etwas mehr Zeit zur Konsultation der betroffenen Kreise nützlich gewesen wäre. Jedoch hält der Berichterstatter es für wichtig, dass dieser Kommissionsvorschlag zeitgleich mit den anderen Bestandteilen des Maritimen Pakets diskutiert wird. Ihr Berichterstatter legt daher den Bericht nun und nur mit wenigen Änderungsanträgen vor, da er bislang keine grundlegenden Schwachstellen des

Kommissionsvorschlags ausgemacht hat.

Die Änderungsanträge betreffen zum einen den Anwendungsbereich: Ihrem Berichterstatter scheint es nicht ratsam, wie von der Kommission vorgeschlagen, Fischereifahrzeuge von weniger als 24 m Länge und Offshore-Bohreinheiten auszunehmen - gerade die Fischerei ist gefährlich und Unfälle sind nicht selten - vgl. Änderungsanträge 2 und 3.

Daneben legt der Berichterstatter zwei Änderungsanträge zu den kürzlich verabschiedeten Leitlinien der IMO über die faire Behandlung der Besatzung bei Unfällen auf See vor. Diese Empfehlungen an Küsten- und Flaggenstaaten, Schiffseigner usw. enthalten wichtige Grundsätze auch für technische Untersuchungen und können das Vertrauen der Seeleute in diese Untersuchungen stärken und so die Zusammenarbeit zwischen untersuchender Stelle und Besatzung erleichtern (siehe Änderungsanträge 1 und 4).

Ihr Berichterstatter wird seine Konsultationen fortführen und schließt nicht aus, zu einem späteren Zeitpunkt weitere Änderungsvorschläge vorzulegen.

VERFAHREN

Titel	Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr			
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	KOM(2005)0590 - C6-0056/2006 - 2005/0240(COD)			
Datum der Übermittlung an das EP	23.11.2005			
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 16.2.2006			
Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 16.2.2006			
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	ENVI 21.2.2006			
Berichterstatter(in/innen) Datum der Benennung	Jaromír Kohlíček 21.3.2006			
Prüfung im Ausschuss	19.4.2006	10.10.2006	22.11.2006	27.2.2007
Datum der Annahme	27.2.2007			
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: -: 0:	43 0 1		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Lars Wohlin, Roberts Zile			
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellvertreter(in/innen)	Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen, Rosa Miguélez Ramos, Corien Wortmann-Kool			