

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Plenarsitzungsdokument

ENDGÜLTIG
A6-0086/2007

28.3.2007

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr

(KOM(2005)0589 – C6-0004/2006 – 2005/0239 (COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Dirk Sterckx

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
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG.....	36
STELLUNGNAHME DES FISCHEREIAUSSCHUSSES.....	41
VERFAHREN.....	48

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr (KOM (2005)0589 – C6-0004/2006 –2005/0239 (COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM (2005)0589)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 (C6-0004/2006),
 - gestützt auf Artikel 51 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und der Stellungnahme des Fischereiausschusses (A6-0086/2007),
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 5

(5) Die Geräte zur automatischen Schiffsidentifizierung (AIS-Systeme), auf die das SOLAS-Übereinkommen Bezug nimmt, ermöglichen nicht nur eine Verbesserung der Möglichkeiten zur Überwachung dieser Schiffe, sondern vor allem eine Verbesserung ihrer Sicherheit in Navigationssituationen im Nahbereich. In

(5) Die Geräte zur automatischen Schiffsidentifizierung (AIS-Systeme), auf die das SOLAS-Übereinkommen Bezug nimmt, ermöglichen nicht nur eine Verbesserung der Möglichkeiten zur Überwachung dieser Schiffe, sondern vor allem eine Verbesserung ihrer Sicherheit in Navigationssituationen im Nahbereich. In

¹ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

dieser Eigenschaft wurden sie in den verfügbaren Teil der Richtlinie 2002/59/EG aufgenommen. Angesichts der vielen Kollisionen, an denen Fischereifahrzeuge beteiligt sind, die von Handelsschiffen offensichtlich nicht identifiziert wurden oder die die sie umgebenden Handelsschiffe nicht identifiziert haben, ist eine Ausdehnung dieser Maßnahme auf Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 15 Metern äußerst wünschenswert.

dieser Eigenschaft wurden sie in den verfügbaren Teil der Richtlinie 2002/59/EG aufgenommen. Angesichts der vielen Kollisionen, an denen Fischereifahrzeuge beteiligt sind, die von Handelsschiffen offensichtlich nicht identifiziert wurden oder die die sie umgebenden Handelsschiffe nicht identifiziert haben, ist eine Ausdehnung dieser Maßnahme auf Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 15 Metern äußerst wünschenswert.

Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) hat eingeräumt, dass die Veröffentlichung der von Schiffen übermittelten AIS-Daten im Internet oder anderswo zu gewerblichen Zwecken der Sicherheit und dem Schutz von Schiffen und Hafenanlagen abträglich sein könnte, und hat die Regierungen der Mitgliedstaaten eindringlich aufgefordert, im Einklang mit ihren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften diejenigen, die AIS-Daten Dritten zur Veröffentlichung im Internet oder anderswo zur Verfügung stellen, davon abzuhalten, dies zu tun. Außerdem darf die Verfügbarkeit von AIS-Informationen über die Strecken und Ladungen von Schiffen dem fairen Wettbewerb zwischen den Beteiligten in der Schiffsindustrie nicht abträglich sein.

Begründung

Die Einführung von AIS für Fischereifahrzeuge als Mittel zur Erhöhung der Sichtbarkeit von Fischereifahrzeugen insbesondere gegenüber großen Handelsschiffen ist zu begrüßen. Es besteht jedoch die Gefahr, dass die AIS durch konkurrierende Fischereifahrzeuge missbraucht werden, um herauszufinden, wo ihre Kollegen gerade fischen. Dies ist nicht im Sinne der AIS.

Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass die Daten, die über AIS weitergeleitet werden, nicht zu gewerblichen Zwecken missbraucht werden.

Änderungsantrag 2
ERWÄGUNG 6

(6) Etwaige Synergien zwischen dem AIS-System und den im Rahmen der gemeinsamen Fischereipolitik verwendeten Positionsbestimmungs- und Kommunikationssystemen, etwa dem satellitengestützten Schiffsüberwachungssystem (VMS), sollten geprüft werden. Bei der Prüfung der Möglichkeiten einer Zusammenführung dieser Systeme muss den Erfordernissen der und den Anforderungen an die Kontrolle der Fischereiflotten, vor allem hinsichtlich der Sicherheit und der Vertraulichkeit der übermittelten Daten, Rechnung getragen werden.

(6) Etwaige Synergien zwischen dem AIS-System und den im Rahmen der gemeinsamen Fischereipolitik verwendeten Positionsbestimmungs- und Kommunikationssystemen, etwa dem satellitengestützten Schiffsüberwachungssystem (VMS), sollten geprüft werden. **Folglich wird der Zeitplan für die Einrichtung des AIS-Systems unter Berücksichtigung der Schlussfolgerungen aus einer solchen Prüfung festgesetzt.** Bei der Prüfung der Möglichkeiten einer Zusammenführung dieser Systeme muss den Erfordernissen der und den Anforderungen an die Kontrolle der Fischereiflotten, vor allem hinsichtlich der Sicherheit und der Vertraulichkeit der übermittelten Daten, Rechnung getragen werden.

Begründung

Bevor die Einrichtung eines AIS-Systems vorgeschrieben wird, muss geprüft werden, ob es mit dem satellitengestützten Schiffsüberwachungssystem vereinbar ist. Möglicherweise ergeben sich aus der genannten Prüfung Alternativen, mit denen sich die Sicherheit der Fischereifahrzeuge unter Einhaltung der IMO-Vorschriften zu geringeren Kosten als vorgesehen verbessern lässt.

Änderungsantrag 3 ERWÄGUNG 6 A (neu)

(6a) Gemäß dieser Richtlinie müssen neue Schiffe mit dem AIS-System ausgestattet werden. Um die bestehende Fischereiflotte auszurüsten, sollte zusätzlich zu dem Finanzinstrument für die Ausrichtung der Fischerei (FIAF) eine spezielle Haushaltslinie geschaffen werden, die unabhängig vom geografischen Gebiet eine Kofinanzierung von bis zu etwa 90 % aus Gemeinschaftsmitteln ermöglicht.

Begründung

Wenn das AIS und das VMS nicht miteinander vereinbar sind, so dass beide Systeme installiert werden müssen, belastet dies Eigner kleiner und mittelgroßer Schiffe mit höheren Kosten, obwohl es sich häufig um Familienunternehmen handelt, deren ohnehin schwierige wirtschaftliche Lage dadurch zusätzlich erschwert wird. Diesem Umstand muss mit einer vom

geografischen Gebiet unabhängigen Förderung Rechnung getragen werden. Diese Förderung muss innerhalb der für den Zeitraum 2007–2013 festgesetzten Grenzen erfolgen.

Änderungsantrag 4 ERWÄGUNG 8

(8) In Anlehnung an Artikel 18 der Richtlinie 2002/59/EG, der die Risiken aufgrund außergewöhnlich schlechter Wetterbedingungen betrifft, sollten die Gefahren der Eisbildung für die Schifffahrt berücksichtigt werden. Ist eine von einem Mitgliedstaat benannte zuständige Behörde aufgrund des Seewetterberichts eines qualifizierten Wetterdienstes der Auffassung, dass wegen Eisgangs eine ernst zu nehmende Gefahr für die Sicherheit von Menschen oder ein ernst zu nehmendes Verschmutzungsrisiko besteht, sollte sie die Kapitäne der Schiffe, die sich in ihrem Hoheitsgebiet befinden oder die in Häfen in dem betreffenden Gebiet einlaufen oder aus ihnen auslaufen wollen, darüber unterrichten. In diesem Rahmen muss diese Behörde alle sonstigen geeigneten Maßnahmen für den Schutz von Menschenleben auf See und für den Umweltschutz ergreifen können.

(8) In Anlehnung an Artikel 18 der Richtlinie 2002/59/EG, der die Risiken aufgrund außergewöhnlich schlechter Wetterbedingungen betrifft, sollten die Gefahren der Eisbildung für die Schifffahrt berücksichtigt werden. Ist eine von einem Mitgliedstaat benannte zuständige Behörde aufgrund des Seewetterberichts eines qualifizierten Wetterdienstes der Auffassung, dass wegen Eisgangs eine ernst zu nehmende Gefahr für die Sicherheit von Menschen oder ein ernst zu nehmendes Verschmutzungsrisiko besteht, sollte sie die Kapitäne der Schiffe, die sich in ihrem Hoheitsgebiet befinden oder die in Häfen in dem betreffenden Gebiet einlaufen oder aus ihnen auslaufen wollen, darüber unterrichten. In diesem Rahmen muss diese Behörde alle sonstigen geeigneten Maßnahmen für den Schutz von Menschenleben auf See und für den Umweltschutz ergreifen können. ***Um möglichen Schwierigkeiten im Zusammenhang mit den von einigen Klassifikationsgesellschaften festgelegten Bestimmungen für Eisgang vorzubeugen, wäre eine Standardisierung der Vorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten in diesem Bereich sinnvoll; in dieser Hinsicht könnte es seitens des Internationalen Verbands der Klassifikationsgesellschaften (IACS) oder anderer führender Gesellschaften vereinheitlichte Pflichten geben, damit solche Konflikte gar nicht erst aufkommen.***

Begründung

Mit dieser Abänderung soll jeglichen Konflikten zwischen verschiedenen Vorschriften für Eisgang vorgebeugt werden.

Änderungsantrag 5
ERWÄGUNG 11

(11) **In** einer Notsituation auf See, das bedeutet in einer Situation, die zum Verlust eines Schiffes oder zu einer Gefahr für die Umwelt oder die Schifffahrt führen könnte, **kann** eine Entscheidung über die Aufnahme eines solchen Schiffes in einem Notliegeplatz **erforderlich sein**. Zu diesem Zweck muss **die betreffende Behörde** eine Vorabbewertung der Situation anhand der im anzuwendenden Notliegeplatz-Plan enthaltenen Informationen vornehmen.

(11) **Es ist wichtig, in** einer Notsituation auf See, das bedeutet in einer Situation, die zum Verlust eines Schiffes oder zu einer Gefahr für die Umwelt oder die Schifffahrt führen könnte, **eine unabhängige Instanz einschalten zu können, die über die entsprechenden Befugnisse und Fachkenntnisse verfügt, und so alle notwendigen Entscheidungen treffen kann, um einem in Seenot geratenen Schiff mit Blick auf den Schutz von Menschenleben und der Umwelt und die Begrenzung des wirtschaftlichen Schadens beizustehen. Es ist wünschenswert, dass die zuständige Instanz dauerhaften Charakter hat. Diese Instanz muss insbesondere eigenverantwortlich** eine Entscheidung über die Aufnahme eines solchen Schiffes in einem Notliegeplatz **treffen können**. Zu diesem Zweck muss **sie** eine Vorabbewertung der Situation anhand der im anzuwendenden Notliegeplatz-Plan enthaltenen Informationen vornehmen.

Begründung

Die Unabhängigkeit und das Fachwissen der zuständigen Instanz müssen unbedingt näher verdeutlicht werden. Die oben verwendete Formulierung wurde bereits in den früheren Entschlüssen des Europäischen Parlaments zur Erhöhung der Sicherheit auf See verwendet, in denen das Parlament auf eine unabhängige Instanz drängte.

Änderungsantrag 6
ERWÄGUNG 12

(12) In den Plänen für die Aufnahme von Schiffen **in Seenot** muss die Entscheidungskette bezüglich der Warnmeldung für die jeweilige Situation und des Umgangs mit der jeweiligen Situation genau beschrieben werden. Die betroffenen Behörden und ihre Befugnisse sowie die Kommunikationsmittel zwischen den Beteiligten müssen klar beschrieben

(12) In den Plänen für die Aufnahme von Schiffen, **die Hilfe benötigen**, muss die Entscheidungskette bezüglich der Warnmeldung für die jeweilige Situation und des Umgangs mit der jeweiligen Situation genau beschrieben werden. Die betroffenen Behörden und ihre Befugnisse sowie die Kommunikationsmittel zwischen den Beteiligten müssen klar beschrieben

werden. Die anzuwendenden Verfahren müssen eine schnelle Entscheidungsfindung gewährleisten, die sich auf spezielles Fachwissen im Bereich des Seeverkehrs stützt. **Zu diesem Zweck muss die zuständige Behörde, die mit der Bestimmung des für die Aufnahme eines in Seenot geratenen Schiffes geeigneten Notliegeplatzes betraut ist, die erforderliche Gewähr für ihre Unabhängigkeit bieten und ihre Entscheidungen uneingeschränkt durchsetzen können.**

werden. Die anzuwendenden Verfahren müssen eine schnelle Entscheidungsfindung gewährleisten, die sich auf spezielles Fachwissen im Bereich des Seeverkehrs **für den Umgang mit Ereignissen, von denen erhebliche Schadensfolgen zu erwarten sind,** stützt.

Änderungsantrag 7 ERWÄGUNG 14

(14) Die Liste der zuständigen Behörden, die mit der Entscheidung über die Aufnahme eines Schiffes in einem Notliegeplatz betraut sind, und der für den Eingang und die Bearbeitung von Warnmeldungen zuständigen Behörden muss in geeigneter Weise veröffentlicht werden. Ferner sollte die Kommission von den Mitgliedstaaten über das Verzeichnis der potenziellen Notliegeplätze unterrichtet werden. Schließlich könnte es sich als nützlich erweisen, dass sachdienliche Informationen über die Pläne und die Notliegeplätze auch für die an einer Hilfsaktion auf See Beteiligten und für die Behörden benachbarter Mitgliedstaaten, die von einer Seenotsituation betroffen sein könnten, zugänglich sind.

(14) Die Liste der zuständigen Behörden, die mit der Entscheidung über die Aufnahme eines Schiffes in einem Notliegeplatz betraut sind, und der für den Eingang und die Bearbeitung von Warnmeldungen zuständigen Behörden muss in geeigneter Weise veröffentlicht werden. Ferner sollte die Kommission von den Mitgliedstaaten über das Verzeichnis der potenziellen Notliegeplätze unterrichtet werden. Schließlich könnte es sich als nützlich erweisen, dass sachdienliche Informationen über die Pläne und die Notliegeplätze auch für die an einer Hilfsaktion auf See Beteiligten und für die Behörden benachbarter Mitgliedstaaten, die von einer Seenotsituation betroffen sein könnten, zugänglich sind. **Die Beteiligten, die über diese Informationen verfügen, müssen deren Vertraulichkeit unbedingt garantieren.**

Begründung

Es ist dafür Sorge zu tragen, dass ausschließlich die Instanzen über diese Informationen verfügen, die sie auch wirklich benötigen, und dass diese Instanzen mit diesen Informationen sehr sorgfältig umgehen und ihre Vertraulichkeit respektieren.

Änderungsantrag 8 ERWÄGUNG 15

(15) Die Aufnahme eines Schiffes in Seenot kann zu großen Sach-, Personen- und Umweltschäden führen. Die betroffenen Behörden müssen daher vor einer Entscheidung überprüfen, ob das jeweilige Schiff durch eine Versicherung oder eine andere Sicherheitsleistung gedeckt ist, die eine angemessene Entschädigung der mit seiner Aufnahme in einem Notliegeplatz verbundenen Kosten und Schäden gestattet. **Diese Behörden müssen jedoch, selbst wenn keine Versicherung oder Sicherheitsleistung vorliegt, eine Bewertung der mit der Aufnahme des Schiffes oder der Aufnahmeverweigerung verbundenen Faktoren und Risiken vornehmen.**

(15) Das Fehlen von Sicherheitsleistungen oder Versicherungen entbindet einen Mitgliedstaat nicht von der Pflicht, einem in Seenot geratenen Schiff beizustehen und in einem Notliegeplatz aufzunehmen, wenn dadurch die Risiken für die Besatzung und die Umwelt begrenzt bleiben. Die zuständigen Instanzen dürfen aber überprüfen, ob das jeweilige Schiff durch eine Versicherung oder eine andere Sicherheitsleistung gedeckt ist, die eine angemessene Entschädigung der mit seiner Aufnahme in einem Notliegeplatz verbundenen Kosten und Schäden gestattet. Die Anforderung dieser Informationen darf die Rettungsmaßnahmen jedoch nicht verzögern.

Begründung

Es sei ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Tatsache allein, dass keine Versicherung vorhanden ist, einen Mitgliedstaat nicht von der Pflicht entbindet, einem Schiff in einer Notsituation zu helfen. Schiffe müssen auf unterschiedliche Art und Weise (Hafenstaatkontrolle, usw.) dazu verpflichtet werden, sich zu versichern. Wenn jedoch ein nicht versichertes Schiff, das in Schwierigkeiten ist, vor einer europäischen Küste liegt und eine Katastrophe zu verursachen droht, muss dieses Schiff wie jedes andere Schiff aufgenommen werden.

Änderungsantrag 9 ERWÄGUNG 15 A (neu)

(15a) Häfen, die ein in Seenot geratenes Schiff aufnehmen, müssen sich darauf verlassen können, dass ihnen umgehend die Kosten und gegebenenfalls der Schaden, der durch die Maßnahmen entstanden ist, erstattet werden. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass zusätzlich zur Anwendung der Richtlinie XX/XXXX/EG über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheitsleistungen von Schiffseignern und des „Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden“ auch das

Internationale Übereinkommen von 1996 „über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See“ (das ‚HNS-Übereinkommen‘) und das Internationale Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (das ‚Bunkerölübereinkommen‘) angewandt werden. Die Mitgliedstaaten müssen diese Übereinkommen daher so rasch wie möglich ratifizieren. Außerdem ist es wünschenswert, dass die Mitgliedstaaten innerhalb der IMO auf die Annahme des Wrackbeseitigungsübereinkommens drängen. In Ausnahmefällen, insbesondere wenn sie nicht durch Sicherheitsleistungen der Schiffseigner und andere bestehende Ausgleichsmechanismen gedeckt sind, müssen die Mitgliedstaaten die Erstattung der Kosten und des wirtschaftlichen Schadens gewährleisten, die einen Hafen infolge der Aufnahme eines in Seenot geratenen Schiffes entstanden sind.

Begründung

Bei der Aufnahme eines in Seenot geratenen Schiffes können das HNS-Übereinkommen (1996, nur von 2 Mitgliedstaaten ratifiziert), das Übereinkommen über Bunkerölverschmutzungsschäden (von 6 Staaten ratifiziert), der FIPOL-Fonds und das künftige Wrackbeseitigungsabkommen den Schaden, den ein Hafen erleidet, teilweise ausgleichen. Selbst wenn all diese Übereinkommen angewandt werden, werden bestimmte wirtschaftliche Verluste (z.B. Anlegen an einen Kai, veränderter Zugang zum Hafen) nicht abgedeckt. In diesen Fällen muss der betroffene Mitgliedstaat in Vorleistung treten und die Geschädigten entschädigen; im Nachhinein kann er die Kosten von den Haftpflichtigen zurück verlangen.

Änderungsantrag 10
ERWÄGUNG 15 B (neu)

(15b) Damit Kapitäne und Besatzungen uneingeschränkt mitarbeiten und volles Vertrauen haben, müssen diese Kapitäne und Besatzungen sich darauf verlassen können, dass sie von den zuständigen

Instanzen des Mitgliedstaats, der ihr in Seenot geratenes Schiff aufnehmen muss, gut und fair behandelt werden. Insofern ist es wünschenswert, dass die Mitgliedstaaten die Leitlinien der IMO über die faire Behandlung der Besatzung anwenden.

Begründung

Die zunehmende Kriminalisierung der Besatzung von Schiffen ist der Sicherheit im Seeverkehr nicht förderlich. Aus Angst, aufgebracht zu werden, schieben die Kapitäne ihren Hilferuf oft hinaus. Manchmal versuchen sie noch schnell, in die Gewässer eines in dieser Hinsicht „milderen“ Küstenstaates zu fahren. Dadurch können der Schaden am Schiff und die Risiken einer Katastrophe vergrößert werden. Die vor kurzem innerhalb der IMO gebilligten Leitlinien sind ein Schritt in die richtige Richtung.

Änderungsantrag 11
ERWÄGUNG 15 B (neu)

(15b) Die Überwachung der Küsten der Europäischen Union und die Kontrolle der Schiffe, die in ihre Hoheitsgewässer einlaufen, ist grundlegender Bestandteil der Sicherheit des europäischen Seeverkehrs. Um zu verhindern, dass die Schiffe ungestraft bleiben, und sicherzustellen, dass jeder Notliegeplatz im Falle eines Unfalls eine Entschädigung erhält, müssen die Küstenkontrollen verstärkt und sichergestellt werden, dass kein Schiff, für das keine Sicherheitsleistung im Sinne der Richtlinie XX/XXXX/EG über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheitsleistungen von Schiffseignern besteht, in die Hoheitsgewässer der Europäischen Union einläuft.

Begründung

Derzeit besteht keinerlei Entschädigungsmechanismus, der die Schäden deckt, die von einem Schiff verursacht werden, für das keine Sicherheitsleistung besteht. Um eine solche Situation zu vermeiden, müssen die Mitgliedstaaten die Kontrollen an ihren Küsten verstärken und dürfen gemäß der Richtlinie über zivilrechtliche Haftung von Schiffseignern keine Schiffe, für die keine Sicherheitsleistung besteht, in die Hoheitsgewässer der EU einlaufen lassen.

Änderungsantrag 12
ERWÄGUNG 17

(17) Die Mitgliedstaaten und die Kommission haben gemäß der Richtlinie 2002/59/EG bedeutende Fortschritte bei der Harmonisierung des elektronischen Datenaustauschs gemacht, vor allem in Bezug auf den Transport gefährlicher oder umweltschädlicher Güter. Das gemeinschaftliche System für den Informationsaustausch „SafeSeaNet“, das seit 2002 entwickelt wird, sollte jetzt als Referenznetz auf Gemeinschaftsebene etabliert werden.

(17) Die Mitgliedstaaten und die Kommission haben gemäß der Richtlinie 2002/59/EG bedeutende Fortschritte bei der Harmonisierung des elektronischen Datenaustauschs gemacht, vor allem in Bezug auf den Transport gefährlicher oder umweltschädlicher Güter. Das gemeinschaftliche System für den Informationsaustausch „SafeSeaNet“, das seit 2002 entwickelt wird, sollte jetzt als Referenznetz auf Gemeinschaftsebene etabliert werden. ***Es sollte sichergestellt werden, dass es nicht auf zusätzliche administrative oder finanzielle Belastungen für das Gewerbe hinausläuft, dass eine Harmonisierung mit internationalen Vorschriften stattfindet und dass im Hinblick auf mögliche Auswirkungen auf den Handel die Vertraulichkeit berücksichtigt wird.***

Begründung

SafeSeaNet ist ein wichtiger Schritt vorwärts, aber Geschäftsgeheimnisse und die Übereinstimmung mit internationalen Vorschriften müssen unbedingt gewahrt bleiben, und übermäßige Belastungen des Gewerbes sind zu vermeiden.

Änderungsantrag 13
ERWÄGUNG 18

(18) Dank der Fortschritte im Bereich der neuen Technologien, insbesondere ihrer räumlichen Anwendungen, wie zum Beispiel ***bakengestützte*** Schiffsüberwachungssysteme, Bildgebungssysteme oder Galileo, ist es inzwischen möglich, die Seeverkehrsüberwachung zur offenen See hin auszuweiten und auf diese Weise die europäischen Gewässer besser abzudecken. Außerdem ***wird derzeit in der Internationalen***

(18) Dank der Fortschritte im Bereich der neuen Technologien, insbesondere ihrer räumlichen Anwendungen, wie zum Beispiel ***satellitengestützte*** Schiffsüberwachungssysteme, Bildgebungssysteme oder Galileo, ist es inzwischen möglich, die Seeverkehrsüberwachung zur offenen See hin auszuweiten und auf diese Weise die europäischen Gewässer besser abzudecken. Außerdem hat ***die IMO das SOLAS-Übereinkommen zum Schutz des***

Seeschiffahrtsorganisation über die Entwicklung von Systemen zur Fernüberwachung des Seeverkehrs diskutiert. Um die vollständige Einbeziehung solcher Instrumente in das durch die Richtlinie 2002/59/EG eingeführte Seeverkehrsüberwachungssystem zu gewährleisten, müssen diese Arbeiten Gegenstand einer umfassenden Zusammenarbeit auf Gemeinschaftsebene sein.

menschlichen Lebens und zur Sicherung der Umwelt auf See abgeändert mit dem Ziel, Systeme zur internationalen Fernidentifizierung und -verfolgung von Schiffen (long-range identification and tracking of ships (LRIT)) zu entwickeln. In Übereinstimmung mit der von der IMO gebilligten Architektur, die die Möglichkeit vorsieht, regionale LRIT-Datenzentren zu errichten, und unter Berücksichtigung der aus dem Projekt SafeSeaNet gewonnenen Erfahrungen sollte ein europäisches LRIT-Datenzentrum zur Erhebung und Verarbeitung von LRIT-Informationen errichtet werden. Damit sie LRIT-Daten abrufen können, müssen die Mitgliedstaaten mit dem europäischen LRIT-Datenzentrum verbunden sein.

Begründung

Ziel ist es, die in der IMO erzielten Fortschritte in Bezug auf die LRIT in das Gemeinschaftsrecht aufzunehmen. Die Abänderungen zum SOLAS-Übereinkommen sollen am 1. Januar 2008 in Kraft treten und ab 31. Dezember 2008 an Bord von Schiffen zwingend vorgeschrieben sein. LRIT-Daten werden von Datenzentren erhoben, die für die Weiterleitung an die betroffenen Flaggen-, Hafen- oder Küstenstaaten zuständig sind. Daher steht nur sehr wenig Zeit zur Verfügung, bevor die LRIT Pflicht wird, was die Tatsache rechtfertigt, dass die Richtlinie rasch geändert wird, um diese entscheidende Entwicklung widerzuspiegeln.

Änderungsantrag 14 ERWÄGUNG 18 A (neu)

(18a) Die Auflagen der IMO, wonach Schiffe mit einem LRIT-System ausgestattet werden müssen, gelten nur für Schiffe auf internationaler Fahrt. Da in der Inlandfahrt zwischen Hägen eines Mitgliedstaats eingesetzte Schiffe jedoch auch eine Gefahr für die Sicherheit auf See und die Umwelt darstellen können, sollten diese Schiffe ebenfalls mit LRIT ausgestattet werden, nach einem Zeitplan, der zu gegebener Zeit von der Kommission vorzulegen ist.

Begründung

Siehe den Änderungsantrag des Berichterstatters zu Erwägung 18.

Änderungsantrag 15 ERWÄGUNG 19 A (neu)

(19a) Nach dieser Richtlinie gesammelte Informationen dürfen nur verbreitet und verwendet werden, um bedrohliche Situationen für das Leben von Menschen auf hoher See zu vermeiden und den Schutz der Meeresumwelt sicherzustellen; daher ist es wünschenswert, dass die Kommission in Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für Netz- und Informationssicherheit prüft, wie sie die Probleme im Bereich der Netz- und Informationssicherheit bewältigen kann, die aufgrund der Anwendung dieser Richtlinie entstehen können.

Begründung

Diese Richtlinie, und insbesondere die Bestimmungen im Zusammenhang mit AIS und dem SafetySeaNet, werfen bei den Beteiligten zahlreiche Fragen in Bezug auf die Vertraulichkeit auf. Sie befürchten, dass die Informationen, die über diese Netze laufen, nicht hinreichend vor gewerblichem Missbrauch und Spionage geschützt sind. Dies ist eine Aufgabe für die Agentur für Netz- und Informationssicherheit.

Änderungsantrag 16 ARTIKEL 1 NUMMER -1 (neu) Artikel 1 Absatz 1 (Richtlinie 2002/59/EG)

(-1) Artikel 1 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Zweck dieser Richtlinie ist es, in der Gemeinschaft ein Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr zu errichten, um die Sicherheit und Effizienz des Seeverkehrs, der Häfen und der Meere zu erhöhen, die Reaktion der Behörden auf Zwischenfälle, Unfälle oder potenziell gefährliche Situationen auf See einschließlich Such- und Rettungsmaßnahmen zu verbessern und zu

***einer besseren Vorbeugung gegen
Verschmutzung durch Schiffe und zur
Erkennung solcher Verschmutzung
beizutragen.“***

Begründung

Die Worte „der Häfen und der Meere“ wurden hinzugefügt.

Zusätzlich zu spezifischen Vorschriften über Fernidentifizierungs- und Verfolgungsinformationen (LRIT) wird die Richtlinie nun Sicherheitsfragen regeln. Da beim Geltungsbereich der Richtlinie in Artikel 1 die Sicherheit keine Erwähnung findet, sollte dies im Interesse der Kohärenz richtig gestellt werden.

Änderungsantrag 17

ARTIKEL 1 NUMMER 2 BUCHSTABE A ZIFFER II

Artikel 3 Buchstabe a Spiegelstrich 2 a (neu) (Richtlinie 2002/59/EG)

***- „Entschließung A. 917 (22) der IMO“,
Entschließung 917 (22) der
Internationalen
Seeschifffahrtsorganisation mit dem Titel:
„Leitlinien für den bordseitigen Betrieb
von automatischen
Schiffsidentifizierungssystemen“,
geändert durch die Entschließung A.956
(23);***

Begründung

Siehe den Änderungsantrag des Berichtstatters zu Artikel 6 a und Artikel 20 Absatz 2 b.

Änderungsantrag 18

ARTIKEL 1 NUMMER 2 BUCHSTABE A ZIFFER II

Artikel 3 Buchstabe a Spiegelstrich 2 b (neu) (Richtlinie 2002/59/EG)

***- „Entschließung A.987(24) der IMO“,
Entschließung 987(24) der
Internationalen
Seeschifffahrtsorganisation mit dem Titel:
„Leitlinien für die faire Behandlung von
Seeleuten im Falle eines Unfalls auf
hoher See“.***

Begründung

Siehe den Änderungsantrag des Berichtstatters zu Artikel 6 a und Artikel 20 Absatz 2 b.

Änderungsantrag 19
ARTIKEL 1 NUMMER 2 BUCHSTABE B
Artikel 3 Buchstabe s (Richtlinie 2002/59/EG)

„s) „SafeSeaNet“ das gemeinschaftliche System für den Austausch von Seeverkehrsinformation, das von der Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten zur Gewährleistung der Durchführung der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft entwickelt wurde;

„s) „SafeSeaNet“ das gemeinschaftliche System für den Austausch von Seeverkehrsinformation, das von der Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten zur Gewährleistung der Durchführung der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft **auf der Grundlage eines gemäß dem Verfahren nach Artikel 28 zu erstellenden spezifischen Anhangs** entwickelt wurde;

Begründung

Eine ausführliche Beschreibung des SafeSeaNet sowie seiner technischen Merkmale sollte in einem speziellen Anhang erfolgen, in dem die zuvor erwähnten Anforderungen aufgeführt werden.

Änderungsantrag 20
ARTIKEL 1 NUMMER 2 BUCHSTABE B
Artikel 3 Buchstabe u a (neu) (Richtlinie 2002/59/EG)

ua) 'LRIT' ein System, das automatisch Fernidentifizierungs- und Verfolgungsinformationen übermittelt in Übereinstimmung mit Kapitel V Regel 19 des SOLAS-Übereinkommens zur Sicherheit im Seeverkehr und zum Schutz der Meeresumwelt.

Begründung

Ziel ist es, die in der IMO erzielten Fortschritte in Bezug auf die LRIT in das Gemeinschaftsrecht aufzunehmen. Die Abänderungen zum SOLAS-Übereinkommen sollen am 1. Januar 2008 in Kraft treten und ab 31. Dezember 2008 an Bord von Schiffen zwingend vorgeschrieben sein. LRIT-Daten werden von Datenzentren erhoben, die für die Weiterleitung an die betroffenen Flaggen-, Hafen- oder Küstenstaaten zuständig sind. Daher steht nur sehr wenig Zeit zur Verfügung, bevor die LRIT Pflicht wird, was die Tatsache rechtfertigt, dass die Richtlinie rasch geändert wird, um diese entscheidende Entwicklung widerzuspiegeln.

Änderungsantrag 21 ARTIKEL 1 NUMMER 3 Artikel 6 a (Richtlinie 2002/59/EG)

Jedes Fischereifahrzeug mit einer Länge von mehr als **15** Metern, das in den Hoheitsgewässern eines Mitgliedsstaates fährt, muss entsprechend dem in Anhang II Teil 1 Nummer 3 aufgeführten Zeitplan mit einem AIS-System ausgerüstet werden, das den Leistungsnormen der IMO entspricht.

Jedes Fischereifahrzeug mit einer Länge von mehr als **24** Metern, das in den Hoheitsgewässern eines Mitgliedsstaates fährt, muss entsprechend dem in Anhang II Teil 1 Nummer 3 aufgeführten Zeitplan mit einem AIS-System ausgerüstet werden, das den Leistungsnormen der IMO entspricht.

Begründung

Die Sicherheit der Fischereifahrzeuge wird durch das derzeitige gemeinschaftliche Überwachungssystem gewährleistet. Außerdem sind für Fischereifahrzeuge mit einer Länge zwischen 15 und 24 Metern bereits bedeutende Ausgaben zu tätigen, da Geräte angeschafft und installiert werden müssen. (satellitengestützte Schiffsüberwachungssysteme (VMS))

Letztlich ist fraglich, ob die verhältnismäßig niedrige Unfallrate kleiner Fischereifahrzeuge unter 24 Metern in europäischen Gewässern die kostenaufwändige Aufrüstung mit AIS rechtfertigt.

Änderungsantrag 22 ARTIKEL 1 NUMMER 3 Artikel 6 a Absatz 1 a (neu) (Richtlinie 2002/59/EG)

Fischereifahrzeuge, die mit einem AIS ausgestattet sind, halten dieses System jederzeit betriebsbereit, außer wenn internationale Übereinkommen, Vorschriften oder Normen den Schutz von Navigationsdaten vorsehen.

Begründung

Der Berichterstatter befürwortet die Einführung von AIS für Fischereifahrzeuge als Mittel zur Verbesserung der Sichtbarkeit dieser Fahrzeuge für große Handelsschiffe. Es besteht die Gefahr, dass die AIS durch konkurrierende Fischereifahrzeuge missbraucht werden, um herauszufinden, wo ihre Kollegen gerade fischen. Dies ist nicht im Sinne des AIS und ist daher möglichst zu vermeiden. Außerdem gibt es, wenn auch in europäischen Gewässern weniger häufig, die Gefahr der Kriminalität oder Piraterie auf hoher See. Die Leitlinien der IMO bieten die Möglichkeit, das AIS unter diesen außergewöhnlichen Umständen auszuschalten.

Änderungsantrag 23

ARTIKEL 1 NUMMER 3

Artikel 6 a Absatz 1 b (neu) (Richtlinie 2002/59/EG)

Im Einklang mit den Leitlinien der IMO für den bordseitigen Betrieb von automatischen Schiffsidentifizierungssystemen (AIS) kann das AIS ausgeschaltet werden, wenn der Schiffsführer der Ansicht ist, dass dies für die Sicherheit oder den Schutz seines Fischereifahrzeugs notwendig ist.

Begründung

Vgl. den Änderungsantrag des Berichterstatters zu Artikel 6 a Absatz 1 a (neu).

Änderungsantrag 24

ARTIKEL 1 NUMMER 3 A (neu)

Artikel 6 b (neu) (Richtlinie 2002/59/EG)

(3a) Folgender Artikel 6b ist einzufügen:

„Artikel 6b

Einsatz des Systems der Fernidentifizierung und -verfolgung von Schiffen (LRIT)

1. Schiffe auf internationaler Fahrt, mit Ausnahme der Schiffe, die mit einem AIS-System ausgestattet sind und die ausschließlich innerhalb eines A1-Seegebiets fahren, das von einem AIS-Netz abgedeckt ist, werden gemäß Kapitel V Regel 19 des SOLAS-Übereinkommens

und den von der IMO angenommenen Leistungsstandards und betriebstechnischen Anforderungen mit einem LRIT-System ausgestattet.

Die Kommission legt im Einklang mit dem Verfahren nach Artikel 28 Anforderungen für die bordseitige Ausstattung der LRIT-Ausrüstung von Schiffen fest, die in der Inlandfahrt zwischen den Häfen eines Mitgliedstaates der Europäischen Union eingesetzt werden.

2. Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten zusammen, um bis zum 31. Dezember 2008 ein europäisches LRIT-Datenzentrum zu errichten, das mit der Verarbeitung der Fernidentifizierungs- und Verfolgungsinformationen beauftragt wird.

Das europäische LRIT-Datenzentrum ist Teil des Gemeinschaftlichen Systems für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs SafeSeaNet.

Die Mitgliedstaaten stellen spätestens bis zum 31. Dezember 2008 eine Verbindung zum europäischen LRIT-Datenzentrum her und erhalten diese aufrecht."

Begründung

Ziel ist es, die in der IMO erzielten Fortschritte in Bezug auf die LRIT in das Gemeinschaftsrecht aufzunehmen.

Änderungsantrag 25 ARTIKEL 1 NUMMER 4 Artikel 12 Einleitung (Richtlinie 2002/59/EG)

Gefährliche oder umweltschädliche Güter *können* in einem Hafen eines Mitgliedstaats *nur dann* zur Beförderung *angeliefert oder an Bord eines Schiffes* - unabhängig von dessen Größe - verladen werden, *wenn der Kapitän oder der Betreiber* eine Erklärung *erhalten hat*, in

1. Der Verlader, der gefährliche oder umweltschädliche Güter in einem Hafen eines Mitgliedstaats zur Beförderung *anbietet, muss dem Kapitän oder dem Betreiber eines Schiffes*, unabhängig von dessen Größe, eine Erklärung *übermitteln*, in der die folgenden Informationen

der die folgenden Informationen enthalten sind:

enthalten sind, und zwar **bevor die Güter an Bord verladen werden:**

Begründung

Es muss klargestellt werden, dass der Verloader in erster Instanz für die Weitergabe der korrekten Informationen über die Ladung an den Kapitän oder den Betreiber des Schiffes verantwortlich ist.

Änderungsantrag 26
ARTIKEL 1 NUMMER 4
Artikel 12 Buchstabe b (Richtlinie 2002/59/EG)

b) für die in Anhang I des MARPOL-Übereinkommens genannten Stoffe das Sicherheitsdatenblatt, in dem die physikalisch-chemischen Merkmale der Erzeugnisse, einschließlich der Viskosität in cST bei 50°C und der Dichte bei 15°C, aufgeführt sind;

b) für die in Anhang I des MARPOL-Übereinkommens genannten Stoffe das Sicherheitsdatenblatt, in dem die physikalisch-chemischen Merkmale der Erzeugnisse, einschließlich der Viskosität in cST bei 50°C und der Dichte bei 15°C, aufgeführt sind, **sowie die anderen Angaben, die gemäß der IMO-Entschließung MSC. 150 (77) Anhang II auf dem Sicherheitsdatenblatt aufgeführt werden;**

Begründung

Es sollte dafür gesorgt werden, dass die Angaben mit dem übereinstimmen, was innerhalb der IMO in diesem Zusammenhang vereinbart wurde.

Änderungsantrag 27
ARTIKEL 1 NUMMER 4
Artikel 12 Absatz 1 a (neu) (Richtlinie 2002/59/EG)

1a. Die von einem Hafen außerhalb der Gemeinschaft kommenden Schiffe, deren Bestimmungshafen ein Hafen eines Mitgliedstaats ist oder die in den Hoheitsgewässern eines Mitgliedstaats ankern müssen und die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, sind im Besitz einer Erklärung des Verladers, in der die folgenden Informationen enthalten sind:

a) die in Anhang I Abschnitt 3 genannten Informationen;

b) die nach Absatz 1 Buchstaben b und c erforderlichen Informationen.

Begründung

Die Kommission möchte, dass der Verlader dem Kapitän oder dem Betreiber eines Schiffes ein Datenblatt übermittelt, in dem die physikalisch-chemischen Merkmale und die Viskosität der Mineralöle, die er befördern muss, aufgeführt sind. Aus Rücksprachen mit dem Sektor geht hervor, dass diese Informationen sehr wichtig sind, wenn es mit dem Schiff ein Problem gibt. Aus diesem Grund sollten auch von außerhalb der Gemeinschaft kommende Schiffe, die einen europäischen Hafen anlaufen, über diese Informationen verfügen.

Änderungsantrag 28

ARTIKEL 1 NUMMER 4

Artikel 12 Absatz 2 (Richtlinie 2002/59/EG)

Der Verlader ist verpflichtet, **dem Kapitän oder dem Betreiber die genannte Erklärung zu liefern und** dafür zu sorgen, dass die zur Beförderung bereitgestellte Ladung tatsächlich derjenigen entspricht, die gemäß **Absatz 1** deklariert wurde.

1b. Der Verlader ist verpflichtet **und haftbar** dafür zu sorgen, dass die zur Beförderung bereitgestellte Ladung tatsächlich derjenigen entspricht, die gemäß **Absätze 1 und 2** deklariert wurde;

Begründung

Der letzte Unterabsatz muss ein eigener Absatz von Artikel 12 werden. Außerdem sollte klar sein, dass der Betreiber oder der Kapitän unmöglich haftbar gemacht werden können, wenn der Verlader die Ladung als geringgefährlich angibt oder schlechte oder irreführende Informationen weitergibt.

Änderungsantrag 29

ARTIKEL 1 NUMMER 4 A (neu)

Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe c (Richtlinie 2002/59/EG)

4a. Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) jeder Mitgliedstaat muss in der Lage sein, die Informationen über das Schiff und die an Bord befindlichen gefährlichen oder umweltschädlichen Güter auf Anfrage der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats unverzüglich zu übermitteln.

Dies darf nicht dazu führen, dass ein Mitgliedstaat zu anderen Zwecken als der Sicherheit des Seeverkehrs oder dem Schutz der Meeresumwelt Informationen über Schiffe und die an Bord befindliche Ladung systematisch abrufen.

Begründung

Es besteht Unklarheit über die Anwendung dieses Artikels in der geltenden Richtlinie 2002/59/EG. Mit diesem Änderungsantrag soll klargestellt werden, dass es nicht im Sinne der Richtlinie ist, dass ein Schiff diese Informationen automatisch weiterleitet, und dass dies nur notwendig ist, wenn die Situation es erfordert.

Änderungsantrag 30
ARTIKEL 1 NUMMER 6

Artikel 18 a Absatz 1 Buchstabe b (Richtlinie 2002/59/EG)

(b) können sie verlangen, dass die Schiffe, die sich in den betroffenen Gebieten befinden und in einen Hafen oder Vorhafen einlaufen oder aus ihm auslaufen oder einen Liegeplatz verlassen wollen, die Anforderungen an die Widerstandsfähigkeit und Leistung erfüllen, die dem Eisgang in dem betroffenen Gebiet entsprechen;

b) können sie verlangen, dass die Schiffe, die sich in den betroffenen Gebieten befinden und in einen Hafen oder Vorhafen einlaufen oder aus ihm auslaufen oder einen Liegeplatz verlassen wollen, ***belegen können, dass sie*** die Anforderungen an die Widerstandsfähigkeit und Leistung erfüllen, die dem Eisgang in dem betroffenen Gebiet entsprechen;

Begründung

Die Behörden sollten Schiffen das Einlaufen in Häfen usw. bzw. das Auslaufen aus ihnen nicht aufgrund willkürlicher Einschätzung verbieten dürfen. Belege sollten als Nachweis ausreichen.

Änderungsantrag 31
ARTIKEL 1 NUMMER 8
Artikel 20 Absatz 1 (Richtlinie 2002/59/EG)

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass vorbehaltlich der Ergebnisse der anhand des in Artikel 20 a genannten Plans durchgeführten Lagebewertung Schiffe in Seenot der Zugang zu einem Notliegeplatz gewährt wird, durch den das durch ihre Situation entstandene Risiko begrenzt werden kann.

1. Jeder Mitgliedstaat benennt eine zuständige Instanz, die die erforderliche Fachkenntnis besitzt und insofern unabhängig ist, als sie zum Zeitpunkt der Rettungsmaßnahmen die Befugnis besitzt, eigenverantwortlich Entscheidungen über die Aufnahme von in Seenot geratenen Schiffen zu treffen, im Hinblick auf

folgende Aspekte:

- *Schutz von Menschenleben*
- *Schutz der Küste*
- *Schutz der Meeresumwelt*
- *Sicherheit auf hoher See*
- *Eindämmung des wirtschaftlichen Schadens.*

Begründung

Mit diesem Änderungsantrag soll verdeutlicht werden, inwieweit die zuständige Instanz unabhängig sein soll und welche anderen Aufgaben die zuständige Instanz zusätzlich zu der Entscheidung über die Aufnahme eines Schiffes in einem Notliegeplatz (siehe Artikel 20 Absatz 2a - neu) übernehmen soll. Ein großer Teil dieser Aufgaben wird in der nicht erschöpfenden Liste in Anhang IV der geltenden Überwachungsrichtlinie 2002/59/EG beschrieben. Es ist wünschenswert, diese Liste in den oben stehenden Artikel zu übernehmen.

Änderungsantrag 32

ARTIKEL 1 NUMMER 8

Artikel 20 Absatz 1 a (neu) (Richtlinie 2002/59/EG)

1a. Die in Absatz 1 genannte Instanz kann unter anderem:

a) die Bewegungen des Schiffes beschränken oder ihm eine bestimmte Fahrtroute auferlegen. Diese Anforderung berührt nicht die Verantwortung des Kapitäns für die Sicherheit bei der Führung seines Schiffes.

b) den Kapitän des Schiffes offiziell warnen, damit er die Gefährdung der Umwelt oder der Seeverkehrssicherheit abstellt;

c) an Bord kommen oder ein Bewertungskommando an Bord absetzen, um den Schaden am Schiff und die Gefahr einzuschätzen, den Kapitän bei der Bereinigung der Lage zu unterstützen und die zuständige Küstenstation auf dem Laufenden zu halten;

d) erforderlichenfalls selber

***Rettungskräfte anfordern und einsetzen;
e) das Lotsen oder Abschleppen des
Schiffes anordnen.***

Begründung

Vgl. den Änderungsantrag des Berichtstatters zu Artikel 20 Absatz 1.

Änderungsantrag 33
ARTIKEL 1 NUMMER 8
Artikel 20 Absatz 2 (Richtlinie 2002/59/EG)

2. Die Aufnahme eines Schiffes in Seenot ist Gegenstand einer vorherigen Bewertung der Situation und einer Entscheidung einer vom Mitgliedstaat benannten zuständigen unabhängigen Behörde.

2. Die in Absatz 1 genannte Instanz ist zuständig für die Verwaltung und Durchführung des in Artikel 20 a genannten Plans.

Änderungsantrag 34
ARTIKEL 1 NUMMER 8
Artikel 20 Absatz 2 a (neu) (Richtlinie 2002/59/EG)

2a. Die in Absatz 1 genannte Instanz entscheidet anhand einer vorherigen Bewertung der Umstände über die Aufnahme eines in Seenot geratenen Schiffes in einem Notliegeplatz.

Die in Absatz 1 genannte Instanz stellt sicher, dass nach der vorbehaltlich der Ergebnisse der anhand des in Artikel 20 a genannten Plans durchgeführten Lagebewertung Schiffen in Seenot der Zugang zu einem Notliegeplatz in allen Fällen gewährt wird, in denen durch die Aufnahme eines Schiffes in Seenot in einem Notliegeplatz das durch ihre Situation entstandene Risiko begrenzt werden kann.

Begründung

In allen Fällen, in denen die Risiken und der Schaden durch den Zugang des Schiffes zu einem Notliegeplatz begrenzt werden können, sollte dies auch geschehen. In einer begrenzten Zahl

von Fällen jedoch, zum Beispiel bei Explosionsgefahr, können die Folgen der Explosion auf hoher See für Mensch und Umwelt sehr viel weniger verheerend sein als in einem Notliegeplatz. Wir dürfen daher nicht davon ausgehen, dass die Aufnahme in einem Notliegeplatz automatisch die beste Lösung ist.

Änderungsantrag 35
ARTIKEL 1 NUMMER 8
Artikel 20 Absatz 2 b (neu) (Richtlinie 2002/59/EG)

2b. Die Mitgliedstaaten respektieren die Leitlinien der IMO über „die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Seeunfall“ im Umgang mit der Besatzung eines in Seenot geratenen Schiffes, das sich in Gewässern aufhält, in denen sie Hoheitsbefugnisse haben.

Begründung

Diese Leitlinien wurden vor kurzem vom Rechtsausschuss der IMO gebilligt und werden der IAO im Juni zur Billigung vorgelegt. Sie wurden infolge der zunehmenden Kriminalisierung des Kapitäns und der Schiffsbesatzung entwickelt. Sowohl im Falle der „Erika“ als auch der „Prestige“ wurde der Kapitän festgenommen, ohne dass die Schuld feststand. Die Angst, bei einem Seeunfall aufgebracht zu werden, bewegt Kapitäne manchmal dazu, ihr beschädigtes Schiff in die Gewässer eines anderen Mitgliedstaates zu verbringen. So besteht die Gefahr, dass der Schaden am Schiff größer wird.

Änderungsantrag 36
ARTIKEL 1 NUMMER 9
Artikel 20 a Absatz 1 (Richtlinie 2002/59/EG)

1. Die Mitgliedstaaten erstellen Pläne, um den Risiken zu begegnen, die durch Schiffe in Seenot entstehen, die sich in Gewässern aufhalten, in denen sie Hoheitsbefugnisse haben.

1. Die Mitgliedstaaten erstellen Pläne, um den Risiken zu begegnen, die durch Schiffe in Seenot entstehen, die sich in Gewässern aufhalten, in denen sie Hoheitsbefugnisse haben, ***und um sich um die Aufnahme von Schiffen und den Schutz von Menschenleben kümmern zu können.***

Begründung

Es ist wichtig, darauf hinzuweisen, dass es nicht nur um die Aufnahme des Schiffes, sondern auch und in erster Instanz um die Rettung von Menschenleben (Passagiere und Besatzung) geht.

Änderungsantrag 37
ARTIKEL 1 NUMMER 9
Artikel 20 a Absatz 3 Unterabsatz 2 a (neu) (Richtlinie 2002/59/EG)

Diejenigen, die auf der Grundlage dieses Absatzes wichtige Informationen über Notpläne und Notliegeplätze erhalten, müssen die Vertraulichkeit dieser Informationen gewährleisten.

Begründung

Es ist dafür Sorge zu tragen, dass nur die Instanzen über diese Informationen verfügen, die sie auch wirklich benötigen, und dass diese Instanzen mit diesen Informationen sehr sorgfältig umgehen und ihre Vertraulichkeit respektieren.

Änderungsantrag 38
ARTIKEL 1 NUMMER 10
Artikel 20 b Titel (Richtlinie 2002/59/EG)

Sicherheitsleistungen

Sicherheitsleistungen **und
Ausgleichszahlungen**

Änderungsantrag 39
ARTIKEL 1 NUMMER 10
Artikel 20 b Absatz 1 (Richtlinie 2002/59/EG)

1. Vor der Aufnahme eines Schiffes in Seenot in einem Notliegeplatz kann der Mitgliedstaat von dem Betreiber, Agenten oder Kapitän eines Schiffes die Vorlage einer Versicherungsbescheinigung oder des Nachweises einer Sicherheitsleistung gemäß der Richtlinie XX/XXXX/EG [über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheitsleistungen von Schiffseignern] verlangen.

1. Das Fehlen einer Versicherungsbescheinigung oder einer Sicherheitsleistung entbindet die Mitgliedstaaten nicht von der in Artikel 20 genannten Vorabbewertung und Entscheidung und stellt für sich genommen für einen Mitgliedstaat keinen hinreichenden Grund dar, sich zu weigern, ein in Seenot geratenes Schiff an einem Notliegeplatz aufzunehmen.

Begründung

Der Berichterstatter tauscht die Reihenfolge von Absatz 1 und 2 dieses Artikels. Dadurch soll hervorgehoben werden, dass das Fehlen einer Versicherung nicht bedeutet, dass das in Seenot geratene Schiff keiner Hilfe bedarf oder nicht aufgenommen werden muss. Das Retten von Menschenleben und/oder die Verhütung einer Umweltkatastrophe haben ohnehin Vorrang, auch wenn das Schiff nicht in Ordnung wäre und auch wenn es keine

Versicherungen gäbe.

Änderungsantrag 40
ARTIKEL 1 NUMMER 10
Artikel 20 b Absatz 2 (Richtlinie 2002/59/EG)

2. Das Fehlen einer Versicherungsbescheinigung oder einer Sicherheitsleistung entbindet die Mitgliedstaaten nicht von der in Artikel 20 genannten Vorabbewertung und Entscheidung.

2. Unbeschadet Absatz 1 kann der Mitgliedstaat von dem Betreiber, Agenten oder Kapitän eines Schiffes die Vorlage einer Versicherungsbescheinigung oder des Nachweises einer Sicherheitsleistung gemäß Artikel 7 der Richtlinie XX/XXXX/EG [über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheitsleistungen von Schiffseignern] verlangen. Die Anforderung dieser Bescheinigung darf nicht zu einer Verzögerung bei der Aufnahme eines in Seenot geratenen Schiffes führen.

Begründung

Ein Mitgliedstaat kann in jedem Fall zur Vervollständigung der Akten eine Bescheinigung oder einen Versicherungsnachweis anfordern. Die Anforderung dieser Informationen darf die Rettungsmaßnahmen jedoch nicht verzögern.

Änderungsantrag 41
ARTIKEL 1 NUMMER 10
Artikel 20 b Absatz 2 a (neu) (Richtlinie 2002/59/EG)

2a. Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Erstattung der Kosten und des potenziellen wirtschaftlichen Schadens, die einem Hafen als Folge einer nach Artikel 20 Absatz 2a getroffenen Entscheidung entstanden sind, wenn diese Kosten und dieser Schaden nicht innerhalb eines angemessenen Zeitraums vom Schiffseigner oder vom Betreiber des Schiffes gemäß den Bestimmungen der Richtlinie XX/XXXX/EG über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheitsleistungen von Schiffseignern und den geltenden internationalen Ausgleichsmechanismen vergütet werden

können.

Begründung

Die Aufnahme eines Schiffs kann einem Hafen Schaden und Kosten verursachen. Das Parlament hat wiederholt ein System für Häfen und Notliegeplätze gefordert. Die Kommission will diese Frage in der künftigen Richtlinie über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheitsleistungen von Schiffseignern regeln. Diese Richtlinie und bestehende Fonds und Konventionen (von denen die meisten noch nicht in Kraft sind) stehen in bestimmten Fällen nicht für Ausgleichsleistungen für den wirtschaftlichen Verlust, der einem Hafen entstanden ist, ein. Für diese Ausnahmefälle sollte eine Ausgleichsregelung gelten.

Änderungsantrag 42

ARTIKEL 1 NUMMER 11

Artikel 22 a Absatz 3 a (neu) (Richtlinie 2002/59/EG)

3a. Bei der Zusammenarbeit im Rahmen regionaler Übereinkommen oder im Rahmen grenzübergreifender, interregionaler oder transnationaler Projekte stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die entwickelten Informationssysteme oder Netze den Anforderungen dieser Richtlinie genügen und mit dem Gemeinschaftlichen System für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs „SafeSeaNet“ kompatibel und verbunden sind.

Begründung

Mit diesem Änderungsantrag soll die Gefahr gebannt werden, dass lokale oder regionale Übereinkommen zwischen Seebehörden oder Kooperationsinitiativen zwischen Regionen/Häfen/Gemeinden mehrerer Mitgliedstaaten im selben Seegebiet erarbeitet werden, ohne dass angemessen geprüft wird, ob eine Kompatibilität und Interoperabilität zwischen solchen Systemen in ganz Europa und dem SafeSeaNet notwendig sind.

Änderungsantrag 43

ARTIKEL 1 NUMMER 11

Artikel 22 a Absatz 3 b (neu) (Richtlinie 2002/59/EG)

3b. Damit das europäische System für den Austausch von Seeverkehrsinformation (SafeSeaNet) lange genug erprobt werden

**kann, wird es am 1. Januar 2009
vollständig einsatzbereit sein.**

Begründung

Es muss unbedingt ein ausreichend langer Versuchszeitraum vorgesehen werden, um das Funktionieren des SafeSeaNet zu erproben und die nationalen und örtlichen Systeme der Mitgliedstaaten entsprechend anzupassen.

Änderungsantrag 44
ARTIKEL 1 NUMMER 12 BUCHSTABE B
Artikel 23 Buchstaben e und f (Verordnung 2002/59/EG)

b) Die folgenden Buchstaben e **und** f werden
angefügt:

b) Die folgenden Buchstaben e, f **und fa**
werden angefügt:

Begründung

Traditionell ist die Geheimhaltung der Fischgründe für die Fischereiflotte von grundlegender Bedeutung und muss gewährleistet werden, da ansonsten ein Verstoß gegen das einschlägige Gemeinschaftsrecht vorläge.

Änderungsantrag 45
ARTIKEL 1 NUMMER 12 BUCHSTABE B
Artikel 23 Buchstabe e (Richtlinie 2002/59/EG)

„e) Sicherstellung der Anbindung und der Interoperabilität der nationalen Systeme, die zur Verwaltung der im Anhang aufgeführten Informationen genutzt werden, Ausbau und Aktualisierung des Systems SafeSeaNet;

„e) Sicherstellung der Anbindung und der Interoperabilität der nationalen Systeme, die zur Verwaltung der im Anhang aufgeführten Informationen genutzt werden, **sowie Verknüpfung entsprechender herkömmlicher Systeme mit satellitengestützten Systemen**, Ausbau und Aktualisierung des Systems SafeSeaNet;

Begründung

Um das optimale SafeSeaNet zu erreichen, sollten sämtliche gegenwärtigen und künftigen Technologien miteinander verknüpft werden.

Änderungsantrag 46
ARTIKEL 1 NUMMER 12 BUCHSTABE B
Artikel 23 Buchstabe f (Richtlinie 2002/59/EG)

f) Prüfung der Durchführbarkeit und Festlegung der Modalitäten einer Zusammenführung der automatischen Identifizierungssysteme (AIS) mit den im Rahmen der gemeinsamen Fischereipolitik verwendeten Positionsbestimmungs- und Kommunikationssystemen.“

f) Prüfung der Durchführbarkeit und Festlegung der Modalitäten einer Zusammenführung der automatischen Identifizierungssysteme (AIS) mit den im Rahmen der gemeinsamen Fischereipolitik verwendeten Positionsbestimmungs- und Kommunikationssystemen. **Die Schlussfolgerungen aus dieser Prüfung werden spätestens zwölf Monate vor Inkrafttreten dieser Richtlinie vorgelegt.**

Begründung

Bevor die Einrichtung eines AIS-Systems vorgeschrieben wird, muss geprüft werden, ob es mit dem satellitengestützten Schiffsüberwachungssystem vereinbar ist. Möglicherweise ergeben sich aus der genannten Prüfung Alternativen, mit denen sich die Sicherheit der Fischereifahrzeuge unter Einhaltung der IMO-Vorschriften zu geringeren Kosten als vorgesehen verbessern lässt.

Änderungsantrag 47

ARTIKEL 1 NUMMER 12 BUCHSTABE B

Artikel 23 Buchstabe f a (neu) (Verordnung 2002/59/EG)

fa) Prüfung und Umsetzung der Verfahren, durch die die Geheimhaltung der gesammelten Informationen am besten gewährleistet werden kann.“

Begründung

Traditionell ist die Geheimhaltung der Fischgründe für die Fischereiflotte von grundlegender Bedeutung und muss gewährleistet werden, da ansonsten ein Verstoß gegen das einschlägige Gemeinschaftsrecht vorläge.

Änderungsantrag 48

ARTIKEL 1 NUMMER 13 A (neu)

Artikel 24 Absatz 1 a (neu) (Richtlinie 2002/59/EG)

(13a) In Artikel 24 wird folgender Absatz hinzugefügt:

„Die Mitgliedstaaten verhindern in Übereinstimmung mit ihren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften, dass von Schiffen übermittelte AIS- und LRIT-Daten zu anderen Zwecken als zu Zwecken der Sicherheit und des Schutzes der Umwelt bereitgestellt oder verwendet

werden.“

Begründung

Diese Richtlinie, und insbesondere die Bestimmungen im Zusammenhang mit AIS und dem SafetySeaNet, werfen bei den Beteiligten zahlreiche Fragen in Bezug auf die Vertraulichkeit auf. Sie befürchten, dass die Informationen, die über diese Netze laufen, nicht hinreichend vor gewerblichem Missbrauch und Spionage geschützt sind. Die Mitgliedstaaten müssen die erforderlichen Maßnahmen treffen, um Missbrauch zu vermeiden.

Änderungsantrag 49

ARTIKEL 1 NUMMER 13 B (neu)

Artikel 24 Absatz 1 b (neu) (Richtlinie 2002/59/EG)

„In Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für Netz- und Informationssicherheit prüft die Kommission, wie sie die Probleme auf dem Gebiet der Netz- und Informationssicherheit bewältigen kann, die die in der Richtlinie, insbesondere in den Artikeln 6, 6a, 14 und 22a genannten Maßnahmen mit sich bringen können. Spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Richtlinie trifft die Kommission die notwendigen Maßnahmen, um gegen die unerlaubte Verwendung oder den gewerblichen Missbrauch von Daten, die auf der Grundlage dieser Richtlinie ausgetauscht werden, vorzugehen.“

Begründung

Diese Richtlinie, und insbesondere die Bestimmungen im Zusammenhang mit AIS und dem SafetySeaNet, werfen bei den Beteiligten zahlreiche Fragen in Bezug auf die Vertraulichkeit auf. Sie befürchten, dass die Informationen, die über diese Netze laufen, nicht hinreichend vor gewerblichem Missbrauch und Spionage geschützt sind. Dies ist eine Aufgabe für die Agentur für Netz- und Informationssicherheit.

Änderungsantrag 50

ARTIKEL 1 NUMMER 15

Anhang II Teil I Nummer 3 Spiegelstrich -1 (neu) (Richtlinie 2002/59/EG)

- neue Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von 24 m oder mehr: zum

***Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser
Richtlinie;***

Begründung

Die Kommission schlägt einen Zeitplan zur Einrichtung eines AIS-Systems auf bestehenden Fischereifahrzeugen vor. Für neue Schiffe erscheint es angemessen, ein rasches Inkrafttreten dieser Verpflichtung zu fordern.

Änderungsantrag 51
ARTIKEL 1 NUMMER 15
Anhang II Teil I Nummer 3 Einleitung (Richtlinie 2002/59/EG)

Alle Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als **15 Metern** unterliegen der Mitführungspflicht gemäß Artikel 6 a nach folgendem Zeitplan:

Alle Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als **24 Metern** unterliegen der Mitführungspflicht gemäß Artikel 6 a nach folgendem Zeitplan:

Begründung

Wie in Artikel 6a wird die Gesamtlänge von 15 auf 24 Meter erhöht; dies sollte aus Gründen der Konsequenz in Anhang II Abschnitt 1 Nummer 3 Absatz 1 entsprechend geändert werden.

Änderungsantrag 52
ARTIKEL 1 NUMMER 15
Anhang II Teil I Nummer 3 Spiegelstrich 1 (Richtlinie (EG) 2002/59)

– Fischereifahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern oder mehr, aber weniger als 45 Metern, spätestens **bis zum 1. Januar 2008**;

– Fischereifahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern oder mehr, aber weniger als 45 Metern, spätestens **zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie**;

Begründung

Der vorgeschlagene Zeitplan zum Einbau der Sicherheitsgeräte ist unrealistisch angesichts der Zeit, die allein der legislative Prozess voraussichtlich in Anspruch nehmen wird. Es erscheint sinnvoll, Zeiträume festzusetzen, die an das Inkrafttreten der Richtlinie gebunden sind, um eine gleichmäßige und korrekte Einführung der Geräte zu gewährleisten.

Änderungsantrag 53
ARTIKEL 1 NUMMER 15
Anhang II Teil I Nummer 3 Spiegelstrich 2 (Richtlinie 2002/59/EG)

**- Fischereifahrzeuge mit einer Länge von entfällt
18 Metern oder mehr, aber weniger als
24 Metern, spätestens bis zum
1. Januar 2009;**

Begründung

*Da die Gesamtlänge in Artikel 6a von 15 auf 24 Meter geändert wird, ist dieser Spiegelstrich
hinfällig.*

Änderungsantrag 54
ARTIKEL 1 NUMMER 15
Anhang II Teil I Nummer 3 Spiegelstrich 3 (Richtlinie 2002/59/EG)

**- Fischereifahrzeuge mit einer Länge von entfällt
15 Metern oder mehr, aber weniger als
18 Metern, spätestens bis zum
1. Januar 2010.“**

Begründung

*Da die Gesamtlänge in Artikel 6a von 15 auf 24 Meter geändert wird, ist dieser Spiegelstrich
hinfällig.*

BEGRÜNDUNG

Einführung

Seit Ende 1999 steht die europäische Politik über die Sicherheit im Seeverkehr ganz oben auf der politischen Tagesordnung in Europa. Die aufeinander folgenden Katastrophen mit der Erika (1999) und der Prestige (2002) zeigten auf beschämende Weise, wie unzulänglich die europäische Politik und die Vorgehensweise der Mitgliedstaaten im Falle einer Havarie waren.

Deshalb haben die Europäische Kommission, der Rat und das Europäische Parlament in den vergangenen Jahren zahlreiche Anstrengungen unternommen, um die Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr zu stärken. In knapp drei Jahren wurden zwei Pakete verabschiedet. Am 23. November 2005 billigte die Europäische Kommission ein drittes Paket mit sieben Maßnahmen. Die Revision der Überwachungsrichtlinie gehört zu diesen sieben Maßnahmen.

Vor den näheren Erläuterungen zum konkreten Inhalt des vorliegenden Vorschlags folgt zunächst eine kurze Aufzählung dessen, was dem vorliegenden Vorschlag zur Überprüfung der Überwachungsrichtlinie von 2002 vorausging.

Die erste Überwachungsrichtlinie wurde infolge der Schiffskatastrophe mit dem Öltanker Erika im Dezember 1999 vor der französischen Küste verfasst. Da die Erika Probleme gehabt hatte, zu einem Schutzhafen zugelassen zu werden, vertrat die Kommission die Auffassung, dass eine europäische Politik in Bezug auf Schutzhäfen entwickelt werden müsse. Gleichzeitig wollte die Kommission ein System ausbauen, damit Schiffe, die an den europäischen Küsten entlang fahren, besser beobachtet werden können. Dies ist vor allem wichtig für Schiffe, die sich auf der Durchfahrt befinden und keinen europäischen Hafen anlaufen.

Bei der Erörterung der Überwachungsrichtlinie setzte der Berichterstatter sich *erstens* für eine Pflichtversicherung für Schiffe ein, *zweitens* für eine Ausgleichsregelung zur Erstattung der Kosten und des etwaigen Schadens, den ein Hafen erleidet, der ein in Seenot geratenes Schiff aufnimmt. Es erschien zu diesem Zeitpunkt verfrüht, dazu legislative Maßnahmen vorzuschlagen. Es wurde jedoch beschlossen, beide Vorschläge zu prüfen. Am 27. Juni 2002 wurde die Richtlinie unter spanischem Ratsvorsitz endgültig gebilligt. Die Richtlinie stellte grundsätzlich einen großen Fortschritt im Rahmen der Politik zur Aufnahme von in Seenot geratenen Schiffen dar. Die Mitgliedstaaten mussten die Maßnahmen bis Februar 2004 umsetzen.

Im November 2002, kaum sechs Monate, nachdem der Rat den gesetzlichen Rahmen für die Aufnahme von in Seenot geratenen Schiffen gebilligt hatte, passierte die Katastrophe mit der Prestige. Trotz des eben gebilligten Rahmens lotsten die spanischen Behörden das Schiff auf hohe See. 77 000 Tonnen Rohöl verschmutzten vor allem die spanischen Küsten.

Infolge dieser Umweltkatastrophe beschlossen die Mitgliedstaaten, die Daten für die Einreichung von Plänen zur Aufnahme von in Seenot geratenen Schiffen vorzuziehen. Das

Europäische Parlament nahm zwei aufeinander folgende Entschlüsse an und beschloss, einen nichtständigen Ausschuss für die Verbesserung der Sicherheit auf See, MARE, ins Leben zu rufen. Der Berichterstatter wurde damals beauftragt, den Bericht dieses nichtständigen Ausschusses zu verfassen. In der Entschlüsselung vom 21. April 2004, die das Ergebnis der Tätigkeiten des nichtständigen Ausschusses MARE war, forderte das Europäische Parlament unter anderem, dass

- die geltenden Vorschriften über die Aufnahme von in Seenot geratenen Schiffen von allen Mitgliedstaaten vollständig umgesetzt werden;
- dass jeder Mitgliedstaat eine klare Beschlussfassungs- und Befehlsstruktur bei Notsituationen auf See sowie eine unabhängige Instanz schafft, die die Befugnisse und das Fachwissen besitzt, um die erforderlichen Entscheidungen, insbesondere die Auswahl und die verbindliche Zuweisung eines Notliegeplatzes bzw. Nothafens, treffen zu können;
- dass die Kommission sobald wie möglich Vorschläge für einen finanziellen Ausgleich für Notliegeplätze vorlegt;
- dass die Kommission die Möglichkeit einer Pflichtversicherung für Schiffe in europäischen Gewässern prüft;

Der vorliegende Kommissionsvorschlag

Der Vorschlag der Kommission zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG entspricht in mehreren Punkten den Forderungen des Europäischen Parlaments, des Rates, der Europäischen Kommission und der diversen Beteiligten:

- Verschärfung der Bestimmungen über die Aufnahme von Schiffen in Seenot;
- Benennung einer für die Aufnahme von in Seenot geratenen Schiffen zuständigen unabhängigen Behörde durch die Mitgliedstaaten;
- Maßnahmen bei Eisgang;
- Vorgehensweise bei nicht versicherten Schiffen;
- Entwicklung des Safe Sea Net, eines gemeinschaftlichen Systems für den Austausch von Informationen über die Sicherheit auf See.

Andererseits formuliert die Kommission mehrere neue Vorschläge.

- der Einsatz von AIS wird auch für Fischereifahrzeuge von mehr als 15 m Länge Pflicht;
- Verschärfung der Informationspflicht des Verladens.

Vorschläge des Berichterstatters

1. Einführung automatischer Identifizierungssysteme für Fischereifahrzeuge

Die Kommission möchte die verbindliche Mitführung eines automatischen Identifizierungssystems (AIS) für Fischereifahrzeuge einführen, und zwar ab 2008 für die größte Kategorie von Schiffen und ab 2010 für die kleinste (mit einer Länge von mehr als 15 Metern). Auf diese Weise will die Kommission die Zahl der Kollisionen großer Handelsschiffe mit Fischereifahrzeugen verringern.

Es ist zu begrüßen, dass die Sichtbarkeit von Fischereifahrzeugen gegenüber großen Handelsschiffen erhöht wird. Eine Kollision kann dramatische Folgen für die Besatzung von Fischereifahrzeugen haben.

Der Berichterstatter zweifelt jedoch an der Durchführbarkeit dieser Maßnahme innerhalb des vorgeschlagenen zeitlichen Rahmens. Die Einführung eines AIS kostet ungefähr 2000 Euro pro Schiff. Die Fischer durchleben derzeit eine große Wirtschaftskrise. Sie haben derzeit einfach nicht die erforderlichen Mittel, um ihr Schiff gut zu warten. Sie jetzt noch aufzufordern, eine zusätzliche Investition zu tätigen, dessen wirtschaftlichen Nutzen sie nicht sofort sehen, ist nicht selbstverständlich. Außerdem befürchten die Fischer, dass das AIS zur gewerblichen Spionage führen wird.

Deshalb schlägt der Berichterstatter einen weniger straffen Zeitplan und Maßnahmen zur Bekämpfung des Missbrauchs von AIS vor. Er schlägt jedoch vor, in diesem Vorschlag die Fortschritte zu berücksichtigen, die im Rahmen der IMO in Bezug auf Fernidentifizierungssysteme (LRIT) gemacht wurden.

2. Informationspflicht des Verladers

Die Kommission möchte, dass der Verlander dem Kapitän oder dem Betreiber eines Schiffes ein Datenblatt übermittelt, in dem die physikalisch-chemischen Merkmale und die Viskosität der Mineralöle, die er befördern muss, aufgeführt sind;

Nach Konsultation mit diesem Sektor hat sich herausgestellt, dass diese Informationen für die Bergungsunternehmen sehr wichtig sind.

Aus diesem Grund sollten auch von außerhalb der Gemeinschaft kommende Schiffe, die einen europäischen Hafen anlaufen, über diese Informationen verfügen. Außerdem muss klar sein, dass der Kapitän auf keinen Fall haftbar gemacht werden kann, wenn der Verlander falsche oder irreführende Informationen weiterleitet.

3. Benennung einer unabhängigen zuständigen Behörde

Mit diesem Vorschlag geht die Kommission auf ein wichtiges Anliegen ein, das das Europäische Parlament in seiner EntschlieÙung vom 21. April 2004 geäuÙert hatte.

Der Erfolg einer Rettungsmaßnahme ist vor allem eine Frage der Zeit. Aus den aufeinander folgenden Katastrophen und Beinahe-Katastrophen kann man den Schluss ziehen, dass oft sehr viel Zeit verloren gegangen ist, weil nicht klar war, wer für was zuständig ist, oder weil diejenigen, die befugt sind, eine Entscheidung zu treffen, der Fachkenntnis eines Teams vertrauen müssen, das oft ad hoc noch zusammengestellt werden muss.

Deshalb muss es eine Instanz oder eine Person geben, die als einzige befugt ist, solche Katastrophen zu begleiten, und in völliger Unabhängigkeit und in Kenntnis der Sache entscheiden kann. Die Rolle und die Befugnis des *britischen Staatssekretärs bei Rettungsmaßnahmen und maritimen Einsätzen (SOSREP)* kommen diesem System am nächsten.

Die Aufgabe der unabhängigen zuständigen Behörde ist jedoch umfangreicher und betrifft nicht nur die Entscheidungen über die Aufnahme von in Seenot geratenen Schiffen an einem Notliegeplatz. Diese Behörde muss auch so rasch wie möglich über den tatsächlichen Zustand des Schiffs Kenntnis nehmen können. Sie muss auch so früh wie möglich die notwendigen Helfer beauftragen können.

4. Faire Behandlung des Kapitäns und der Besatzung bei einem Unfall

Die Kriminalisierung der Besatzung von Schiffen ist der Sicherheit im Seeverkehr nicht förderlich. Aus Angst, aufgebracht zu werden, schieben die Kapitäne ihren Hilferuf oft hinaus. Manchmal versuchen sie, noch schnell zu einem in dieser Hinsicht „milderen“ Küstenstaat weiter zu fahren. Die vor kurzem innerhalb der IMO gebilligten Leitlinien sind ein Schritt in die richtige Richtung.

5. Folgen des Fehlens einer Versicherungsbescheinigung oder des Nachweises einer Sicherheitsleistung

Zunächst werden Schiffe, die keine Versicherungsbescheinigungen oder Sicherheitsleistungen gemeldet haben oder keine besitzen, als potenzielle Gefahr für den Schiffsverkehr gemäß Artikel 16 betrachtet und werden infolgedessen genauer beobachtet. Zweitens spielt das Fehlen einer Sicherheitsleistung bei der Beurteilung und der Entscheidung über die Aufnahme eines in Seenot geratenen Schiffes eine Rolle.

Der Berichterstatter unterstützt den ersten Vorschlag. Schiffe, die keine Versicherung besitzen, müssen als verdächtige Schiffe betrachtet werden. Sie müssen strenger kontrolliert werden, wenn sie einen Hafen anlaufen und müssen mit Nachdruck dazu aufgefordert werden, sich zu versichern.

Es ist jedoch nicht wünschenswert, nur die Schiffe in einem Notliegeplatz aufzunehmen, die versichert sind. Natürlich gibt es ein Problem, wenn einem in Seenot geratenen Schiff geholfen wird, das nicht (ausreichend) versichert ist. Dennoch ist es keine Lösung, wenn ein solches Schiff nicht aufgenommen wird, denn die finanziellen und wirtschaftlichen Folgen können viel größer sein.

6. Ausgleichsregelung für Notliegeplätze und Häfen

Die Aufnahme eines Schiffs kann gegebenenfalls für einen Hafen Schaden und Kosten verursachen. Wie bereits erwähnt, hat das Parlament in den vergangenen Jahren wiederholt die Entwicklung eines Systems für Häfen und Notliegeplätze, die ein in Seenot geratenes Schiff aufnehmen, gefordert.

Die Kommission hat hierzu im vorliegenden Vorschlag nichts vorgesehen. Sie ist der Auffassung, dass dies im Rahmen des Richtlinienvorschlags über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheitsleistungen von Schiffseignern geregelt werden muss. Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen werden in der Mehrzahl der Fälle effektiv die Deckung der Kosten und des entstandenen Schadens gewährleisten können. Jedoch finden weder diese Richtlinie noch die bereits bestehenden Fonds zum Ausgleich des wirtschaftlichen Verlustes, der einem Hafen, der ein unzureichend versichertes Schiff aufnimmt, entstanden ist,

Anwendung. Der Berichterstatter befürwortet daher eine Ausgleichsregelung für Ausnahmefälle.

7. Vertraulichkeit

Diese Richtlinie, und insbesondere die Bestimmungen im Zusammenhang mit AIS und dem SafetySeaNet, werfen bei den Beteiligten zahlreiche Fragen in Bezug auf die Vertraulichkeit auf. Sie befürchten, dass die Informationen, die über diese Netze laufen, nicht hinreichend vor gewerblichem Missbrauch und Spionage geschützt sind.

Der Berichterstatter ist der Auffassung, dass dies Aufgabe der Agentur für Netz- und Informationssicherheit ist und schlägt daher eine Änderung von Artikel 24 vor.

4.9.2006

STELLUNGNAHME DES FISCHEREIAUSSCHUSSES

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr (COM(2005)0589 - C6-0004/2006 – 2005/0239(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Willi Piecyk

KURZE BEGRÜNDUNG

Die schweren Schiffsunglücke der jüngeren Vergangenheit, allen voran die Untergänge der Erika und der Prestige in europäischen Gewässern, haben klargemacht, dass die Folgen von Seeunfällen häufig nicht nur das havarierte Schiff betreffen. Die Folgen vieler Unfälle haben Auswirkungen auf alle küstenbezogenen Tätigkeiten, wie den Tourismus, den Verkehr und die Fischerei. Während Seeunfälle früher nur von Seeleuten gefürchtet waren, werden sie mittlerweile, falls sie eine Umweltverschmutzung verursachen, zu einer Katastrophe, die nicht an Ländergrenzen halt macht.

Im Zusammenhang einer Verbesserung der Sicherheitsbedingungen und Informationen über den Seeverkehr hat die Kommission einen Legislativvorschlag zur Verbesserung der Richtlinie 2002/59/EG vorgelegt. Diese Richtlinie regelt die Zusammenführung und die Organisation des gesamten heute für die Schiffsüberwachung zur Verfügung stehenden Instrumentariums. Sie sorgt für die dynamische Einführung von Mitteln und für die Koordinierung zwischen den einzelstaatlichen Behörden, damit die Mitgliedstaaten gefährliche Situationen besser verhüten oder besser auf sie reagieren können.

Es ist eine traurige Tatsache, dass die Fischerei einer der Sektoren mit einem erhöhten Risiko für Leib und Leben ist. Der Beruf des Fischers wird in einer gefährlichen Umgebung unter instabilen meteorologischen Bedingungen und mit begrenzten Möglichkeiten an Sicherheitsmaßnahmen ausgeübt. Dies macht die Fischerei zu einem Beruf, der ein stark erhöhtes Unfallrisiko aufweist.

Die Sicherheit und die Arbeitsbedingungen im Fischereisektor sind Prioritäten der Arbeit in diesem Ausschuss, der dazu unter anderem im Initiativbericht über Sicherheit und Unfallursachen in der Fischerei von Frau Miguelez Ramos (März 2001), Stellung bezog,

dessen Erwägungen und Schlussfolgerungen immer noch aktuell sind.

Die folgende Analyse der vorgeschlagenen Änderungen an der Richtlinie 2002/59/EG beschränkt sich dabei ausschließlich auf die Änderungen, die den Fischereisektor betreffen.

Dabei handelt es sich im Prinzip um eine einzige, die aber von hoher Wichtigkeit ist und die Verpflichtung zum Einbau automatischer Identifizierungssystemen (AIS) in Fischereifahrzeugen von mehr als 15 m Länge betrifft, mit dem Ziel, die Lokalisierung der Schiffe zu erleichtern. Es ist unbestreitbar, dass diese Lokalisierung derzeit nicht ausreicht. Die hohe Zahl von Fischereifahrzeugen, die von Handelsschiffen nicht wahrgenommen werden, führt zu vielen schweren Unfällen, besonders in Nord- und Ostsee und dem Mittelmeer.

Die Verpflichtung zum Einbau dieses Sicherheitssystems, die in einem neuen Artikel 6a vorgesehen ist, wird von einem Zeitplan begleitet, der bis 2008 den Einbau in Schiffe ab 24m und ab 2010 ab 15 m vorsieht.

Bei allem Einverständnis mit dem Ziel des Vorschlags, nämlich die Verbesserung der Sicherheit der Fischer und ihrer Schiffe, muss man über den Vorschlag doch genau nachdenken:

1.

Im Rahmen der Fischereipolitik wurden bereits viele Boote zum Einbau von "blauen Boxen" (VMS) verpflichtet, die es erlauben, via Satellit die Fischereiaktivitäten zu überwachen. Es stellt sich die Frage nach der Kompatibilität dieser Systeme mit den von der Kommission vorgeschlagenen.

Es ist eindeutig, dass im Falle einer Inkompatibilität der Systeme AIS und VMS und der daraus folgenden Verpflichtung, zwei Systeme zu installieren, höhere Kosten auf die mittleren und kleineren Fahrzeuge zukommen, die häufig Familienbetriebe in schwieriger wirtschaftlicher Lage sind.

Der Einbau dieser Sicherheitssysteme in Fischerbooten sollte finanziell unterstützt werden, sowohl durch öffentliche als auch gemeinschaftliche Mittel und Kriterien wie Verhältnismäßigkeit und Gleichheit, indem der Kofinanzierungssatz für die kleineren Schiffe im Küstenbetrieb deutlich erhöht wird.

Es scheint notwendig, dafür eine eigene Haushaltslinie unabhängig vom Europäischen Fischereifonds zu schaffen, da die ständige Anhebung neuer zu subventionierender Anforderungen immer mehr Schwierigkeiten für die Haushalte auf Gemeinschafts- wie Mitgliedsländerebene schafft, bei immer knapperen Ressourcen auf alle Notwendigkeiten reagieren zu können.

2.-

Der vorgeschlagene Zeitplan zum Einbau der Sicherheitsgeräte ist unrealistisch angesichts der Zeit, die allein der legislative Prozess voraussichtlich in Anspruch nehmen wird. Es erscheint sinnvoll, Zeiträume festzusetzen, die an das in Kraft treten der Richtlinie gebunden sind, um eine gleichmäßige und korrekte Einführung der Geräte zu gewährleisten.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Fischereiausschuss ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Vorschlag der Kommission

Abänderungen des Parlaments

Änderungsantrag 1 ERWÄGUNG 6

(6) Etwaige Synergien zwischen dem AIS-System und den im Rahmen der gemeinsamen Fischereipolitik verwendeten Positionsbestimmungs- und Kommunikationssystemen, etwa dem satellitengestützten Schiffsüberwachungssystem (VMS), sollten geprüft werden. Bei der Prüfung der Möglichkeiten einer Zusammenführung dieser Systeme muss den Erfordernissen der und den Anforderungen an die Kontrolle der Fischereiflotten, vor allem hinsichtlich der Sicherheit und der Vertraulichkeit der übermittelten Daten, Rechnung getragen werden.

(6) Etwaige Synergien zwischen dem AIS-System und den im Rahmen der gemeinsamen Fischereipolitik verwendeten Positionsbestimmungs- und Kommunikationssystemen, etwa dem satellitengestützten Schiffsüberwachungssystem (VMS), sollten geprüft werden. ***Deshalb wird der Zeitplan für die Einrichtung des AIS-Systems gemäß den Schlussfolgerungen dieser Prüfung festgelegt.*** Bei der Prüfung der Möglichkeiten einer Zusammenführung dieser Systeme muss den Erfordernissen der und den Anforderungen an die Kontrolle der Fischereiflotten, vor allem hinsichtlich der Sicherheit und der Vertraulichkeit der übermittelten Daten, Rechnung getragen werden.

Änderungsantrag 2 ERWÄGUNG 6 a (neu)

(6a) Neufahrzeuge müssen zwölf Monate nach Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie mit AIS ausgerüstet sein. Für die Nachrüstung der bestehenden Fischereiflotte sollte eine eigene Haushaltlinie außerhalb des Finanzinstruments für die Ausrichtung der Fischerei geschaffen werden, die gebietsunabhängig eine Kofinanzierung

**von bis zu 90% aus Mitteln der
Gemeinschaft ermöglicht.**

Begründung

Im Fall einer Inkompatibilität der Systeme AIS und VMS und der daraus folgenden Verpflichtung, zwei Systeme zu installieren, kommen höhere Kosten auf die mittleren und kleineren Fahrzeuge zu, die häufig Familienbetriebe in schwieriger wirtschaftlicher Lage sind. Dieser Tatsache sollte durch eine gebietsunabhängige Unterstützung Rechnung getragen werden.

Änderungsantrag 3

ARTIKEL 1 NUMMER 12 BUCHSTABE B

Artikel 23 Buchstabe f Absatz 1 a (neu) (Verordnung 2002/59/EG)

Die Schlussfolgerungen dieser Prüfung stehen spätestens 12 Monate vor dem Zeitpunkt zur Verfügung, zu dem die in Artikel 6a erwähnte Verpflichtung verbindlich wird.

Änderungsantrag 4

ARTIKEL 1 NUMMER 12 BUCHSTABE B

Artikel 23 Buchstabe f a (neu) (Verordnung 2002/59/EG)

fa) Prüfung und Umsetzung der Verfahren, durch die die Geheimhaltung der gesammelten Informationen am besten gewährleistet werden kann.

Begründung

Traditionell ist die Geheimhaltung der Fischgründe für die Fischereiflotte von grundlegender Bedeutung und muss gewährleistet werden, da ansonsten ein Verstoß gegen das einschlägige Gemeinschaftsrecht vorläge.

Änderungsantrag 5

ARTIKEL 1 NUMMER 12 BUCHSTABE B

Artikel 23 (Verordnung 2002/59/EG)

b) Die folgenden Buchstaben e **und** f werden
angefügt:

b) Die folgenden Buchstaben e, f **und fa**
werden angefügt:

Begründung

Traditionell ist die Geheimhaltung der Fischgründe für die Fischereiflotte von grundlegender Bedeutung und muss gewährleistet werden, da ansonsten ein Verstoß gegen das einschlägige Gemeinschaftsrecht vorläge.

Änderungsantrag 6

ARTIKEL 1 NUMMER 15

Anhang II Teil I Nummer 3 Spiegelstrich 1 (Richtlinie (EG) 2002/59)

– Fischereifahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern oder mehr, aber weniger als 45 Metern, spätestens **bis zum 1. Januar 2008**;

– Fischereifahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern oder mehr, aber weniger als 45 Metern, spätestens **zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie**;

Begründung

Der vorgeschlagene Zeitplan zum Einbau der Sicherheitsgeräte ist unrealistisch angesichts der Zeit, die allein der legislative Prozess voraussichtlich in Anspruch nehmen wird. Es erscheint sinnvoll, Zeiträume festzusetzen, die an das in Kraft treten der Richtlinie gebunden sind, um eine gleichmäßige und korrekte Einführung der Geräte zu gewährleisten.

Änderungsantrag 7

ARTIKEL 1 NUMMER 15

Anhang II Teil I Nummer 3 Spiegelstrich 2 (Richtlinie (EG) 2002/59)

– Fischereifahrzeuge mit einer Länge von 18 Metern oder mehr, aber weniger als 24 Metern, spätestens **bis zum 1. Januar 2009**;

– Fischereifahrzeuge mit einer Länge von 18 Metern oder mehr, aber weniger als 24 Metern, spätestens **drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie**;

Begründung

Der vorgeschlagene Zeitplan zum Einbau der Sicherheitsgeräte ist unrealistisch angesichts der Zeit, die allein der legislative Prozess voraussichtlich in Anspruch nehmen wird. Es erscheint sinnvoll, Zeiträume festzusetzen, die an das in Kraft treten der Richtlinie gebunden sind, um eine gleichmäßige und korrekte Einführung der Geräte zu gewährleisten.

Änderungsantrag 8

ARTIKEL 1 NUMMER 15

Anhang II Teil I Nummer 3 Spiegelstrich 3 (Richtlinie (EG) 2002/59)

– Fischereifahrzeuge mit einer Länge von 15 Metern oder mehr, aber weniger als 18 Metern, spätestens **bis zum 1. Januar 2010.**“

– Fischereifahrzeuge mit einer Länge von 15 Metern oder mehr, aber weniger als 18 Metern, spätestens **vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.**“

Begründung

Der vorgeschlagene Zeitplan zum Einbau der Sicherheitsgeräte ist unrealistisch angesichts der Zeit, die allein der legislative Prozess voraussichtlich in Anspruch nehmen wird. Es erscheint sinnvoll, Zeiträume festzusetzen, die an das in Kraft treten der Richtlinie gebunden sind, um eine gleichmäßige und korrekte Einführung der Geräte zu gewährleisten.

Änderungsantrag 9

ARTIKEL 1 NUMMER 15

Anhang II Teil I Nummer 3 Spiegelstrich -1 (neu) (Richtlinie 2002/59/EG)

– Neufahrzeuge: spätestens zwölf Monate nach Inkrafttreten der vorliegenden Änderungsrichtlinie;

Begründung

Es erscheint sinnvoll, dass den Herstellern von Fischereifahrzeugen ein angemessener Zeitraum zur Ausrüstung neuer Fischereifahrzeuge mit AIS gegeben wird, der zeitlich an das Inkrafttreten der Richtlinie gebunden ist.

VERFAHREN

Titel	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr
Verfahrensnummer	KOM(2005)0589 – C6-0004/2006 – 2005/0239(COD)
Federführender Ausschuss	TRAN
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	PECH 2.2.2006
Verstärkte Zusammenarbeit – Datum der Bekanntgabe im Plenum	
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Willi Piecyk 31.1.2006
Ersetzte(r) Verfasser(in) der Stellungnahme:	
Prüfung im Ausschuss	23.2.2006 11.7.2006
Datum der Annahme	28.8.2006
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 17 -: 0 0: 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Iles Braghetto, Luis Manuel Capoulas Santos, Paulo Casaca, Zdzisław Kazimierz Chmielewski, Carmen Fraga Estévez, Alfred Gomolka, Heinz Kindermann, Henrik Dam Kristensen, Albert Jan Maat, Philippe Morillon, Willi Piecyk, Dirk Sterckx, Struan Stevenson, Margie Sudre
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Dorette Corbey, Carl Schlyter
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)	Alfonso Andria
Anmerkungen (Angaben nur in einer Sprache verfügbar)	...

VERFAHREN

Titel	Gemeinschaftliches Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr			
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	KOM(2005)0589 - C6-0004/2006 - 2005/0239(COD)			
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 17.1.2006			
Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 17.1.2006	PECH 2.2.2006		
Nicht abgegebenen Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	ENVI 30.1.2006			
Berichterstatter(-in/-innen) Datum der Benennung	Dirk Sterckx 21.3.2006			
Prüfung im Ausschuss	19.4.2006	13.9.2006	23.1.2007	27.2.2007
Datum der Annahme	27.2.2007			
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: -: 0:	44 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, Marta Vincenzi, Lars Wohlin, Roberts Zīle			
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen, Rosa Miguélez Ramos, Corien Wortmann-Kool			