

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Plenarsitzungsdokument

A6-0332/2008

8.9.2008

*****II**

EMPFEHLUNG FÜR DIE ZWEITE LESUNG

betreffend den Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf die Annahme einer 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 (5721/5/2008 – C6-0226/2008 – 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. Bei Änderungsrechtsakten werden unverändert aus einer bisherigen Bestimmung übernommene Textteile, die das Parlament ändern will, obwohl die Kommission sie nicht geändert hat, durch ***Fettdruck*** gekennzeichnet. Streichungen in solchen Textteilen werden gegebenenfalls wie folgt gekennzeichnet: [...]. 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 Korrekturempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG.....	25
VERFAHREN.....	30

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf die Annahme einer 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 (5721/5/2008 – C6-0226/2008 – 2005/0240(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: zweite Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Gemeinsamen Standpunkts des Rates (5721/5/2008 – C6-0226/2008),
 - unter Hinweis auf seinen Standpunkt aus erster Lesung¹ zu dem Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2005)0590),
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 des EG-Vertrags,
 - gestützt auf Artikel 62 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis der Empfehlung des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr für die zweite Lesung (A6-0332/2008),
1. billigt den Gemeinsamen Standpunkt in der geänderten Fassung;
 2. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Änderungsantrag 1

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Erwägung 9

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

(9) Die Mitgliedstaaten sollten bei der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen von Unfällen und Vorkommnissen auf See die Leitlinien über die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Seeunfall, im Anhang der Entschließung A.987(24) der IMO-Vollversammlung und des Verwaltungsrats der Internationalen Arbeitsorganisation

Geänderter Text

(9) Die Mitgliedstaaten sollten bei der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen von Unfällen und Vorkommnissen auf See die Leitlinien über die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Seeunfall im Anhang der Entschließung LEG.3(91) des IMO-Rechtsausschusses und des Verwaltungsrats der Internationalen

¹ ABl. C 74 E vom 20.3.2008, S. 546.

vom 1. Dezember 2005, bzw. alle anderen von einschlägigen internationalen Organisationen angenommenen Empfehlungen oder Instrumente bezüglich des Faktors Mensch berücksichtigen, sofern sie auf technische Sicherheitsuntersuchungen anwendbar sind.

Arbeitsorganisation vom 27. April 2006 berücksichtigen.

Begründung

Durch diese Streichung wird der Text an den Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung angepasst (vgl. den in erster Lesung angenommenen Änderungsantrag 3).

Änderungsantrag 2

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Erwägung 12

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

(12) Bei der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen von Unfällen und Vorkommnissen mit Hochseefahrzeugen oder anderen Wasserfahrzeugen in Häfen oder anderen eingeschränkten Seeverkehrsgebieten ist es von entscheidender Bedeutung, unvoreingenommen vorzugehen, damit die Umstände und Ursachen des Unfalls oder Vorkommnisses tatsächlich festgestellt werden können. Diese Untersuchungen sollten daher von qualifizierten Ermittlern unter der Kontrolle einer unabhängigen Stelle oder Einrichtung durchgeführt werden, damit Interessenkonflikte vermieden werden.

Geänderter Text

(12) Bei der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen von Unfällen und Vorkommnissen mit Hochseefahrzeugen oder anderen Wasserfahrzeugen in Häfen oder anderen eingeschränkten Seeverkehrsgebieten ist es von entscheidender Bedeutung, unvoreingenommen vorzugehen, damit die Umstände und Ursachen des Unfalls oder Vorkommnisses tatsächlich festgestellt werden können. Diese Untersuchungen sollten daher von qualifizierten Ermittlern unter der Kontrolle einer unabhängigen Stelle oder Einrichtung durchgeführt werden, **die dauerhaft mit den notwendigen Befugnissen ausgestattet ist, um Entscheidungen treffen zu können**, damit Interessenkonflikte vermieden werden.

Begründung

Durch diese Änderung wird der Text an den Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung angepasst (vgl. den in erster Lesung angenommenen Änderungsantrag 26).

Änderungsantrag 3

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Erwägung 18 a (neu)

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Geänderter Text

(18a) Notsignalen eines Schiffes oder Informationen aus jeglicher Quelle, dass ein Schiff oder Personen auf bzw. von einem Schiff in Gefahr sind oder dass infolge eines Vorkommnisses im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes ein ernsthaftes potenzielles Risiko einer Gefährdung der Personen, der Schiffskonstruktion oder der Umwelt besteht, sollte nachgegangen werden oder sie sollten in anderer Weise geprüft werden.

Begründung

Notsignale sollten, wie ursprünglich von der Kommission vorgeschlagen, auch weiterhin unter den Geltungsbereich der Richtlinie fallen.

Änderungsantrag 4

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Erwägung 20 a (neu)

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Geänderter Text

(20a) Bei der Analyse bereits vorliegender Unfalluntersuchungsberichte gewonnene Erkenntnisse, die für die Vorbeugung von künftigen Unfällen und für die Verbesserung der Seeverkehrssicherheit in der Europäischen Union von Belang sein könnten, sollten bei der Entwicklung oder Überarbeitung einer gemeinsamen Methodik zur Untersuchung von Seeunfällen berücksichtigt werden.

Begründung

Durch diese Änderung wird der Text an den Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung angepasst (vgl. den in erster Lesung angenommenen Änderungsantrag 2).

Änderungsantrag 5

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Erwägung 21

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

(21) Die Mitgliedstaaten sollten den Sicherheitsempfehlungen, die aus einer Sicherheitsuntersuchung abgeleitet werden, angemessen Rechnung tragen.

Geänderter Text

(21) Die Mitgliedstaaten **und die Gemeinschaft** sollten den Sicherheitsempfehlungen, die aus einer Sicherheitsuntersuchung abgeleitet werden, angemessen Rechnung tragen.

Begründung

Durch diese Änderung wird der Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung wieder eingesetzt (vgl. den in erster Lesung angenommenen Änderungsantrag 4).

Änderungsantrag 6

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Erwägung 26

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

(26) Gemäß Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung "Bessere Rechtsetzung"¹ sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Gemeinschaft Tabellen aufzustellen, aus denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen dieser Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese zu veröffentlichen –

Geänderter Text

entfällt

ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

Begründung

Entsprechend dem ursprünglichen Vorschlag der Kommission sollte für die Mitgliedstaaten eine Verpflichtung bestehen, Entsprechungstabellen zu erstellen, aus denen genau hervorgeht, durch welche Vorschriften jede einzelne der in der Richtlinie festgelegten Bestimmungen in nationales Recht umgesetzt wird. Derartige Tabellen sind erforderlich, damit die Kommission

eingehend prüfen kann, ob die Richtlinie von den Mitgliedstaaten korrekt umgesetzt und angewandt wird.

Änderungsantrag 7

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 2 – Absatz 1 – einleitender Teil

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

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

Geänderter Text

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

Begründung

Notsignale sollten, wie ursprünglich von der Kommission vorgeschlagen, auch weiterhin unter den Geltungsbereich der Richtlinie fallen.

Änderungsantrag 8

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 2 – Absatz 2 – einleitender Teil

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

2. Diese Richtlinie gilt nicht für Unfälle **und** Vorkommnisse auf See mit ausschließlicher Beteiligung von

Geänderter Text

2. Diese Richtlinie gilt nicht für Unfälle, Vorkommnisse **und Notsignale** auf See mit ausschließlicher Beteiligung von

Begründung

Notsignale sollten, wie ursprünglich von der Kommission vorgeschlagen, auch weiterhin unter den Geltungsbereich der Richtlinie fallen.

Änderungsantrag 9

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 3 – Nummer 2 a (neu)

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Geänderter Text

2a) Die Begriffe „schwerer Unfall“ und „weniger schwerer Unfall“ sind gemäß den aktualisierten Begriffsbestimmungen im Rundschreiben 953 des Schiffssicherheitsausschusses der IMO zu

verstehen.

Begründung

Die von der Kommission vorgeschlagenen Begriffsbestimmungen dürfen nicht gestrichen werden, weil diese Begriffe in der Richtlinie verwendet werden.

Änderungsantrag 10

**Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt
Artikel 3 – Nummer 4 a (neu)**

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Geänderter Text

4a) „Notsignal“ bedeutet ein Signal eines Schiffes oder Informationen aus jeglicher Quelle, aus dem/denen hervorgeht, dass ein Schiff oder Personen auf bzw. von einem Schiff sich in Seenot befindet/befinden.

Begründung

Notsignale sollten, wie ursprünglich von der Kommission vorgeschlagen, auch weiterhin unter den Geltungsbereich der Richtlinie fallen.

Änderungsantrag 11

**Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt
Artikel 3 – Nummer 5**

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Geänderter Text

5) „Sicherheitsempfehlung“ bezeichnet jeden Vorschlag

5) „Sicherheitsempfehlung“ bezeichnet jeden Vorschlag, **auch im Bereich der Registrierung und der Kontrolle,**

a) entweder der Untersuchungsstelle des Staates, *die* die Sicherheitsuntersuchung durchführt oder leitet, auf der Grundlage von Informationen, die sich aus dieser Untersuchung ergeben; oder gegebenenfalls

a) entweder der Untersuchungsstelle des Staates, *der* die Sicherheitsuntersuchung durchführt oder leitet, auf der Grundlage von Informationen, die sich aus dieser Untersuchung ergeben; oder gegebenenfalls

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

b) 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

Durch diese Änderung wird der Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung wieder eingesetzt (vgl. den in erster Lesung angenommenen Änderungsantrag 7).

Änderungsantrag 12

**Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt
Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe a**

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

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

Geänderter Text

a) unabhängig von strafrechtlichen oder sonstigen gleichzeitig stattfindenden 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 bei gerichtlichen Untersuchungen verwendet werden dürfen**; und

Begründung

Durch diese Änderung wird der Text an den Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung angepasst (vgl. den in erster Lesung angenommenen Änderungsantrag 8).

Änderungsantrag 13

**Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt
Artikel 5 – Absatz 1 – einleitender Teil**

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

1. Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass die Untersuchungsstelle gemäß Artikel 8 nach sehr schweren Unfällen auf See eine Sicherheitsuntersuchung durchführt, wenn

Geänderter Text

1. Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass die Untersuchungsstelle gemäß Artikel 8 nach **schweren oder** sehr schweren Unfällen auf See eine Sicherheitsuntersuchung durchführt, wenn

Begründung

Wie die Kommission vorschlägt, sollten Sicherheitsuntersuchungen bei schweren Unfällen verbindlich vorgeschrieben sein.

Änderungsantrag 14

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 5 – Absatz 2

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

2. Außerdem entscheidet die Untersuchungsstelle, ob eine Sicherheitsuntersuchung **irgendeines anderen Unfalls oder Vorkommnisses auf See** durchgeführt wird.

Bei ihrer Entscheidung berücksichtigt die Untersuchungsstelle die Schwere des Unfalls oder Vorkommnisses, die Art des beteiligten Schiffs und/oder **der Ladung** und **die Möglichkeit, ob die Ergebnisse der Sicherheitsuntersuchung zur Vorbeugung von künftigen Unfällen und Vorkommnissen führen können.**

Geänderter Text

2. Neben der Untersuchung schwerer und sehr schwerer Unfälle entscheidet die **in Artikel 8 genannte** Untersuchungsstelle **im Zusammenhang mit weniger schweren Unfällen, Vorkommnissen auf See und Notsignalen nach einer ersten Ermittlung des jeweiligen Sachverhalts,** ob eine Sicherheitsuntersuchung durchgeführt wird.

Bei ihrer Entscheidung berücksichtigt die Untersuchungsstelle die Schwere des Unfalls oder Vorkommnisses, die Art des beteiligten Schiffs und/oder **Frachtschiffs, von dem das Notsignal ausging, und/oder etwaige Anfragen der Such- und Rettungsdienste.**

Begründung

Wie im Vorschlag der Kommission vorgesehen, sollten Sicherheitsuntersuchungen bei schweren Unfällen verbindlich vorgeschrieben sein, während bei weniger schweren Unfällen, Vorkommnissen auf See und Notsignalen geprüft werden sollte, ob es hilfreich wäre, eine Untersuchung durchzuführen.

Änderungsantrag 15

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 5 – Absatz 4

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

4. Sicherheitsuntersuchungen folgen **den Grundsätzen** der gemeinsamen, gemäß

Geänderter Text

4. Sicherheitsuntersuchungen folgen der gemeinsamen, gemäß Artikel 2

Artikel 2 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 entwickelten Methodik zur Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See. Die Kommission nimmt diese Methodik für die Zwecke dieser Richtlinie an oder ändert sie.

Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, unter anderem durch Ergänzung, wird nach dem in Artikel 18 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Die Kommission *und die Mitgliedstaaten erarbeiten die in Umsetzung der gemeinsamen Methodik anzuwendenden Leitlinien für Verfahren und bewährte Praktiken bei Sicherheitsuntersuchungen. Diese Leitlinien werden regelmäßig aktualisiert, um den Erfahrungen bei der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen Rechnung zu tragen.*

Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 entwickelten Methodik zur Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See. Die Kommission nimmt diese Methodik für die Zwecke dieser Richtlinie an oder ändert sie.

Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, unter anderem durch Ergänzung, wird nach dem in Artikel 18 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Die Kommission *trägt den Schlussfolgerungen der Unfallberichte und den in diesen enthaltenen Sicherheitsempfehlungen Rechnung, wenn sie die gemeinsame Methodik ändert.*

Begründung

Entsprechend dem Vorschlag der Kommission sollten die Mitgliedstaaten der gemeinsamen Methodik und nicht bloß Grundsätzen oder Leitlinien folgen müssen. Durch die Änderung wird der Text an den Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung angepasst (vgl. den in erster Lesung angenommenen Änderungsantrag 19).

Änderungsantrag 16

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 5 – Absatz 5

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

5. Eine Sicherheitsuntersuchung wird so rasch wie möglich nach Eintreten eines Unfalls oder Vorkommnisses auf See eingeleitet.

Geänderter Text

5. Eine Sicherheitsuntersuchung wird so rasch wie möglich *und jedenfalls nicht später als zwei Monate* nach Eintreten eines Unfalls oder Vorkommnisses auf See eingeleitet.

Begründung

Durch diese Änderung wird der Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung wieder eingesetzt (vgl. den in erster Lesung angenommenen Änderungsantrag 12).

Änderungsantrag 17

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 6

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Die Mitgliedstaaten schreiben in ihren Rechtsvorschriften vor, dass ihre jeweilige Untersuchungsstelle von den zuständigen Behörden und/oder den Beteiligten unverzüglich über sämtliche Unfälle **und** Vorkommnisse zu unterrichten ist, die unter diese Richtlinie fallen.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten schreiben in ihren Rechtsvorschriften vor, dass ihre jeweilige Untersuchungsstelle von den zuständigen Behörden und/oder den Beteiligten unverzüglich über sämtliche Unfälle, Vorkommnisse **und Notsignale** zu unterrichten ist, die unter diese Richtlinie fallen.

Begründung

Notsignale sollten, wie ursprünglich von der Kommission vorgeschlagen, auch weiterhin unter den Geltungsbereich der Richtlinie fallen.

Änderungsantrag 18

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 7 – Absatz 1

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

1. Die Mitgliedstaaten vermeiden die gleichzeitige Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen zu demselben Unfall oder Vorkommnis auf See. Sie unterlassen alle Maßnahmen, die die Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung innerhalb des Geltungsbereichs dieser Richtlinie unnötig behindern, aussetzen oder verzögern könnten. Bei Sicherheitsuntersuchungen, an denen zwei oder mehr Mitgliedstaaten **beteiligt sind, arbeiten die betreffenden Mitgliedstaaten zusammen, um schnell zu**

Geänderter Text

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 der für die Untersuchungen federführende Mitgliedstaat sein soll. **Sollten die betroffenen Mitgliedstaaten nicht imstande sein festzulegen, welcher Mitgliedstaat für die Untersuchungen federführend ist, trifft die Kommission eine entsprechende Entscheidung, die sich auf eine Stellungnahme der Agentur**

vereinbaren, welcher von ihnen der für die Untersuchungen federführende Mitgliedstaat sein soll. **Sie bemühen sich nach Kräften, um Einvernehmen über die Untersuchungsverfahren zu erzielen. Im Rahmen dieses Einvernehmens haben andere Staaten mit begründetem Interesse die gleichen Rechte und den gleichen Zugang zu Zeugen und Beweisen wie die Mitgliedstaaten, die die Sicherheitsuntersuchungen durchführen. Sie haben ferner das Recht auf eine Berücksichtigung ihres Standpunktes durch den für die Sicherheitsuntersuchungen federführenden Mitgliedstaat.**

gründet und die unverzüglich umgesetzt wird.

Begründung

Durch diese Änderung wird der Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung wieder eingesetzt (vgl. den in erster Lesung angenommenen Änderungsantrag 13).

Änderungsantrag 19

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 7 – Absatz 2

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

2. Ungeachtet des Absatzes 1 ist jeder Mitgliedstaat so lange für die Sicherheitsuntersuchung und die Koordinierung mit anderen Mitgliedstaaten mit begründetem Interesse zuständig, bis eine Einigung darüber zustande kommt, welcher von ihnen der für die Untersuchungen federführende Mitgliedstaat sein soll.

Geänderter Text

2. Ungeachtet des Absatzes 1 ist jeder Mitgliedstaat so lange für die Sicherheitsuntersuchung und die Koordinierung mit anderen Mitgliedstaaten mit begründetem Interesse zuständig, bis **entweder** eine Einigung darüber zustande kommt, welcher von ihnen der für die Untersuchungen federführende Mitgliedstaat sein soll, **oder die Kommission eine entsprechende Entscheidung trifft.**

Begründung

Es handelt sich hierbei um eine notwendige Anpassung gemäß dem Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung.

Änderungsantrag 20

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 7 – Absatz 4

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

4. Ist ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug an einem Unfall **oder** Vorkommnis auf See beteiligt, leitet der Mitgliedstaat, in dessen Küstenmeer oder inneren Gewässern gemäß Definition des SRÜ der Unfall bzw. das Vorkommnis eingetreten ist – bzw. bei in anderen Gewässern eingetretenen Unfällen oder Vorkommnissen der letzte Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgewässern das Fahrgastschiff bzw. Fahrzeug verkehrt ist – die Sicherheitsuntersuchung ein. Dieser Staat ist für die Sicherheitsuntersuchung und die Koordinierung mit anderen Staaten mit begründetem Interesse zuständig, bis eine Einigung darüber zustande gekommen ist, welcher von ihnen der für die Untersuchungen federführende Mitgliedstaat sein soll.

Geänderter Text

4. Ist ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug an einem Unfall, Vorkommnis **oder Notsignal** auf See beteiligt, leitet der Mitgliedstaat, in dessen Küstenmeer oder inneren Gewässern gemäß Definition des SRÜ der Unfall bzw. das Vorkommnis eingetreten ist – bzw. bei in anderen Gewässern eingetretenen Unfällen oder Vorkommnissen der letzte Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgewässern das Fahrgastschiff bzw. Fahrzeug verkehrt ist – die Sicherheitsuntersuchung ein. Dieser Staat ist für die Sicherheitsuntersuchung und die Koordinierung mit anderen Staaten mit begründetem Interesse zuständig, bis **entweder** eine Einigung darüber zustande gekommen ist, welcher von ihnen der für die Untersuchungen federführende Mitgliedstaat sein soll, **oder die Kommission eine entsprechende Entscheidung trifft.**

Begründung

Notsignale sollten, wie ursprünglich von der Kommission vorgeschlagen, auch weiterhin unter den Geltungsbereich der Richtlinie fallen.

Änderungsantrag 21

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 8 – Absatz 1 – Unterabsätze 1 und 2

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass Sicherheitsuntersuchungen unter der Verantwortung einer unparteiischen ständigen Untersuchungsstelle **und von entsprechend qualifizierten**

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass Sicherheitsuntersuchungen unter der Verantwortung einer unparteiischen ständigen Untersuchungsstelle **bzw. - einrichtung (nachstehend:**

Untersuchungsbeauftragten durchgeführt werden, die für Fragen im Zusammenhang mit Unfällen und Vorkommnissen auf See *kompetent* sind.

Damit die Untersuchungsstelle *die Sicherheitsuntersuchungen unvoreingenommen durchführen kann,* ist *sie organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen* unabhängig von *allen Parteien*, deren Interessen mit der ihr übertragenen Aufgabe in Konflikt treten könnten.

„*Untersuchungsstelle*“) durchgeführt werden, *die mit den notwendigen Befugnissen ausgestattet und mit Untersuchungsbeauftragten besetzt ist,* die für Fragen im Zusammenhang mit Unfällen und Vorkommnissen auf See *entsprechend qualifiziert* sind.

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 zur Feststellung der Haftung oder zur Strafverfolgung durchführen, und generell von allen anderen Parteien funktional* unabhängig, deren Interessen mit der ihr übertragenen Aufgabe in Konflikt treten könnten.

Begründung

Die funktionale Unabhängigkeit sollte klar definiert werden, wie dies im Vorschlag der Kommission erfolgt. Durch die Änderung wird der Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung wieder eingesetzt (vgl. die in erster Lesung angenommenen Änderungsanträge 14 und 15).

Änderungsantrag 22

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 9 – Überschrift und einleitender Teil

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Vertraulichkeit

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

Geänderter Text

Nichtoffenlegung von Informationen

Die Mitgliedstaaten gewährleisten im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung, dass die nachstehenden Informationen nicht zu anderen Zwecken als zur Sicherheitsuntersuchung zur Verfügung gestellt werden:

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

Begründung

Durch diese Änderung wird der Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung wieder eingesetzt (vgl. den in erster Lesung angenommenen Änderungsantrag 16).

Änderungsantrag 23

**Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt
Artikel 9 – Absatz 1 a (neu)**

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Geänderter Text

1a. Die Mitgliedstaaten stellen außerdem sicher, dass Zeugenaussagen und sonstige im Zuge von Sicherheitsuntersuchungen von Zeugen bereitgestellten Informationen nicht von den Behörden von Drittländern in Erfahrung gebracht werden, um zu verhindern, dass diese Aussagen oder Informationen bei strafrechtlichen Untersuchungen in solchen Ländern verwendet werden.

Begründung

Durch diese Änderung wird der Text an den Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung angepasst (vgl. den in erster Lesung angenommenen Änderungsantrag 9).

Änderungsantrag 24

**Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt
Artikel 10 – Absatz 3 – Buchstabe d a (neu)**

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Geänderter Text

da) Bereitstellung von Frühwarnsystemen im Falle eines Unfalls oder Vorkommnisses auf See;

Begründung

Durch diese Änderung wird der Text an den Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung angepasst (vgl. den in erster Lesung angenommenen Änderungsantrag 10).

Änderungsantrag 25

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 10 – Absatz 3 – Buchstabe e

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

e) Aufstellung von Vertraulichkeitsregeln für den Austausch – unter Achtung der innerstaatlichen Vorschriften – von Zeugenaussagen und die Verarbeitung von Daten und anderen Informationen nach Artikel 9, **auch im Rahmen der Beziehungen zu Drittländern;**

Geänderter Text

e) Aufstellung von Vertraulichkeitsregeln für den Austausch – unter Achtung der innerstaatlichen Vorschriften – von Zeugenaussagen und die Verarbeitung von Daten und anderen Informationen nach Artikel 9;

Begründung

Es handelt sich hierbei um eine notwendige Anpassung gemäß dem Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung.

Änderungsantrag 26

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 10 – Absatz 3 – Buchstabe h

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

h) Bereitstellung aller sachdienlichen Informationen an die Untersuchungsstellen, die die Sicherheitsuntersuchungen durchführen.

Geänderter Text

entfällt

Begründung

Wie die Kommission vorschlägt, sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet sein, der Untersuchungsstelle sachdienliche Informationen zu übermitteln.

Änderungsantrag 27

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 10 – Absatz 3 a (neu)

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Geänderter Text

3a. Ein Mitgliedstaat, dessen Anlagen oder Dienstleistungen vor einem Unfall oder einem Vorkommnis von einem Schiff genutzt worden sind oder normalerweise genutzt worden wären und der für die Untersuchung wichtige Informationen besitzt, leitet solche Informationen an die die Untersuchung führende Stelle weiter.

Begründung

Wie die Kommission vorschlägt, sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet sein, der Untersuchungsstelle sachdienliche Informationen zu übermitteln.

Änderungsantrag 28

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 14 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Geänderter Text

Die Untersuchungsstellen können beschließen, dass über eine Sicherheitsuntersuchung **von nicht** sehr schweren **Unfällen** auf See, deren Ergebnisse voraussichtlich nicht zur Vorbeugung künftiger Unfälle und Vorkommnisse führen werden, ein vereinfachter Bericht erstellt wird, der zu veröffentlichen ist.

Die Untersuchungsstellen können beschließen, dass über eine Sicherheitsuntersuchung, **die keinen schweren oder** sehr schweren **Unfall** auf See **betrifft und** deren Ergebnisse voraussichtlich nicht zur Vorbeugung künftiger Unfälle und Vorkommnisse führen werden, ein vereinfachter Bericht erstellt wird, der zu veröffentlichen ist.

Begründung

Die Möglichkeit, vereinfachte Berichte zu erstellen, die vom Rat neu eingeführt wurde, sollte auf nicht verbindlich vorgeschriebene Untersuchungen beschränkt werden. Entsprechend dem Vorschlag der Kommission handelt es sich dabei um Untersuchungen, die keine schweren oder sehr schweren Unfälle betreffen.

Änderungsantrag 29

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 14 – Absatz 2

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

2. Die Untersuchungsstellen ergreifen die notwendigen Maßnahmen, um den in Absatz 1 genannten Bericht innerhalb von 12 Monaten nach dem Tag des Unfalls der Öffentlichkeit vorzulegen. Ist es nicht möglich, den Abschlussbericht in dieser Zeit zu verfassen, wird innerhalb von 12 Monaten nach dem Tag des Unfalls oder Vorkommnisses ein Zwischenbericht veröffentlicht.

Geänderter Text

2. Die Untersuchungsstellen ergreifen die notwendigen Maßnahmen, um den in Absatz 1 genannten Bericht innerhalb von 12 Monaten nach dem Tag des Unfalls der Öffentlichkeit **und insbesondere dem gesamten Seeverkehrssektor, dem erforderlichenfalls spezifische Schlussfolgerungen und Empfehlungen übermittelt werden**, vorzulegen. Ist es nicht möglich, den Abschlussbericht in dieser Zeit zu verfassen, wird innerhalb von 12 Monaten nach dem Tag des Unfalls oder Vorkommnisses ein Zwischenbericht veröffentlicht.

Begründung

Durch diese Änderung wird der Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung wieder eingesetzt (vgl. den in erster Lesung angenommenen Änderungsantrag 17).

Änderungsantrag 30

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 14 – Absatz 3

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

3. Die Untersuchungsstelle des für die Untersuchungen federführenden Mitgliedstaats übermittelt der Kommission eine Ausfertigung des Abschlussberichts, des vereinfachten Berichts oder des Zwischenberichts. Sie berücksichtigt etwaige Anmerkungen der Kommission **zu den Abschlussberichten** im Hinblick auf die Verbesserung der **redaktionellen** Qualität so, wie es am ehesten zur Erreichung des Ziels dieser Richtlinie beiträgt.

Geänderter Text

3. Die Untersuchungsstelle des für die Untersuchungen federführenden Mitgliedstaats übermittelt der Kommission eine Ausfertigung des Abschlussberichts, des vereinfachten Berichts oder des Zwischenberichts. Sie berücksichtigt etwaige Anmerkungen der Kommission im Hinblick auf die Verbesserung der Qualität **des Berichts** so, wie es am ehesten zur Erreichung des Ziels dieser Richtlinie beiträgt.

Begründung

Die Mitgliedstaaten sollten den Anmerkungen der Kommission im Hinblick auf die Verbesserung der Qualität des Berichts insgesamt, nicht nur der Verbesserung seiner redaktionellen Qualität Rechnung tragen.

Änderungsantrag 31

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 14 – Absatz 3 a (neu)

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Geänderter Text

3a. Alle drei Jahre übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament einen Bericht, der sowohl über den Stand der Umsetzung und Einhaltung der Bestimmungen dieser Richtlinie als auch über eventuelle weitere Schritte Aufschluss gibt, die im Sinne der in dem Bericht enthaltenen Empfehlungen als notwendig erachtet werden.

Begründung

Durch diese Änderung wird der Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung wieder eingesetzt (vgl. den in erster Lesung angenommenen Änderungsantrag 18).

Änderungsantrag 32

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 15 – Absatz 2

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Geänderter Text

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

Durch die Änderung wird der Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung wieder eingesetzt

(vgl. die in erster Lesung angenommenen Änderungsanträge 20 und 21).

Änderungsantrag 33

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 17 a (neu)

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Geänderter Text

Artikel 17a

Faire Behandlung von Seeleuten

Im Einklang mit ihrem einzelstaatlichen Recht wenden die Mitgliedstaaten die entsprechenden Bestimmungen der Leitlinien der IMO über die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Unfall auf See an.

Begründung

Durch die Änderung wird der Text an den Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung angepasst (vgl. den in erster Lesung angenommenen Änderungsantrag 22).

Änderungsantrag 34

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 20

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Geänderter Text

Diese Richtlinie hindert einen Mitgliedstaat in keiner Weise daran, zusätzliche Maßnahmen zur Sicherheit auf See zu ergreifen, die nicht unter diese Richtlinie fallen, vorausgesetzt, dass solche Maßnahmen nicht gegen diese Richtlinie verstoßen oder in irgendeiner Weise das Erreichen ihres Ziels beeinträchtigen.

Diese Richtlinie hindert einen Mitgliedstaat in keiner Weise daran, zusätzliche Maßnahmen zur Sicherheit auf See zu ergreifen, die nicht unter diese Richtlinie fallen, vorausgesetzt, dass solche Maßnahmen nicht gegen diese Richtlinie verstoßen oder in irgendeiner Weise das Erreichen ihres Ziels beeinträchtigen **oder die Verwirklichung der Ziele der Union gefährden.**

Begründung

Durch diese Änderung wird der Text an den Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung angepasst (vgl. den in erster Lesung angenommenen Änderungsantrag 24).

Änderungsantrag 35

Gemeinsamer Standpunkt des Rates – Änderungsrechtsakt Artikel 23 – Absatz 1

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens ab dem ...* nachzukommen.

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

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens ab dem ...* nachzukommen. ***Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit und fügen eine Tabelle der Entsprechungen zwischen diesen Vorschriften und der vorliegenden Richtlinie bei.***

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

Begründung

Entsprechend dem ursprünglichen Vorschlag der Kommission sollte für die Mitgliedstaaten eine Verpflichtung bestehen, Entsprechungstabellen zu erstellen, aus denen genau hervorgeht, durch welche Vorschriften jede einzelne der in der Richtlinie festgelegten Bestimmungen in nationales Recht umgesetzt wird. Derartige Tabellen sind erforderlich, damit die Kommission eingehend prüfen kann, ob die Richtlinie von den Mitgliedstaaten korrekt umgesetzt und angewandt wird.

BEGRÜNDUNG

1. Der Vorschlag der Kommission

Der vorliegende Vorschlag ist Teil des dritten Pakets legislativer Maßnahmen zur Verbesserung der Seeverkehrssicherheit. Er legt auf Gemeinschaftsebene Bestimmungen für Untersuchungen nach Unfällen und Vorkommnissen auf See fest. Genauer gesagt wird durch diesen Vorschlag für die Mitgliedstaaten die Verpflichtung eingeführt, nach schweren und sehr schweren Unfällen auf See technische Untersuchungen durchzuführen. Die Untersuchungen müssen einer gemeinsamen Methodik folgen. Dies soll es ermöglichen, die Umstände zu ermitteln und die Ursachen für die Unfälle zu untersuchen, um in jeder Hinsicht aus der Erfahrung zu lernen und auf diese Weise künftigen Unfällen vorzubeugen.

Im Anschluss an die Untersuchung müssen die Mitgliedstaaten einen Unfallbericht (einschließlich gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen) in einem im Anhang zu dem Vorschlag festgelegten Format erstellen. Des Weiteren verpflichtet der Vorschlag für eine Richtlinie die Mitgliedstaaten, durch die Einrichtung unabhängiger spezialisierter Einrichtungen mit Untersuchungsbefugnissen den erforderlichen institutionellen Rahmen zu schaffen. Bei Unfällen, von denen zwei oder mehr Mitgliedstaaten betroffen sind, sieht der Vorschlag eine gemeinsame Untersuchung unter der Federführung eines Mitgliedstaates vor, damit parallel laufende Untersuchungen vermieden werden.

2. Der Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung

Der Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung umfasst 24 Änderungsanträge zum Vorschlag der Kommission, die folgende Aspekte betreffen:

- *Klare Unterscheidung zwischen der Untersuchung des Unfalls und strafrechtlichen Untersuchungen (AM 5 und AM 8):* Durch diese Änderungsanträge wird klargestellt, dass Untersuchungen unter keinen Umständen dazu dienen sollten, die Haftung zu ermitteln oder Schuld zuzuweisen, und ferner wird durch sie betont, dass diese Untersuchungen getrennt und unabhängig von gerichtlichen Untersuchungen sein sollten.
- *Nichtoffenlegung von Informationen und Zeugenschutz (AM 9 und 16):* Bestimmte von Zeugen im Zuge der Sicherheitsuntersuchung erhaltene Informationen dürfen nicht für andere Zwecke als die Untersuchung weitergegeben und Behörden von Drittstaaten nicht zur Verfügung gestellt werden.
- *Unabhängigkeit und Befugnisse der Untersuchungsstellen (AM 1, 14, 15):* In diesen Änderungsanträgen wird gefordert, dass die Untersuchungsstellen dauerhaft mit den notwendigen Entscheidungsbefugnissen ausgestattet werden und dass sie unabhängig von Einrichtungen sind, die Untersuchungen zur Strafverfolgung oder zur Bestimmung der Haftung durchführen.

- *Einbeziehung der EMSA in Sicherheitsempfehlungen (AM 7 und 20):* Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs sollte die Kommission bei der Abgabe von Sicherheitsempfehlungen unterstützen.
- *Frist für die Aufnahme von Untersuchungen (AM 12):* Die Mitgliedstaaten sollten verpflichtet werden, die Sicherheitsuntersuchung nicht später als 2 Monate nach dem Unfall einzuleiten.
- *Kommission entscheidet über den für die Untersuchungen federführenden Mitgliedstaat, wenn sich die betroffenen Mitgliedstaaten untereinander nicht einig sind (AM 13):* Durch diesen Änderungsantrag soll ausgeschlossen werden, dass Untersuchungen parallel geführt werden. Wenn es den Mitgliedstaaten nicht gelingt, sich gemeinsam auf einen für die Untersuchungen federführenden Staat zu einigen, sollte die Kommission eine Entscheidung treffen.
- *Regelungsverfahren mit Kontrolle für die Annahme oder Änderung der gemeinsamen Methodik für Untersuchungen (AM 11 und 23):* Die gemeinsame Methodik zur Untersuchung von Unfällen auf See sollte gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle aktualisiert werden.
- *Berücksichtigung der Ergebnisse von Unfalluntersuchungen bei der Annahme oder Änderung der Untersuchungsmethodik (AM 2 und 19):* Die in Untersuchungsberichten enthaltenen Schlussfolgerungen sollten bei der Annahme oder Aktualisierung der Methodik berücksichtigt werden.
- *Faire Behandlung von Seeleuten (AM 3 und 22):* Durch diese Änderungsanträge wird festgelegt, dass die Mitgliedstaaten bei einem Unfall auf See die Leitlinien der IMO über die faire Behandlung von Seeleuten anwenden müssen.
- *Sonstiges:* Dazu gehören die Betonung der Notwendigkeit, die Übereinstimmung mit dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS) zu gewährleisten (AM 6), eine Bezugnahme auf Frühwarnsysteme (AM 10) sowie die Verpflichtung, dass die Kommission das Parlament alle drei Jahre über die Umsetzung der Richtlinie unterrichtet.

3. Der gemeinsame Standpunkt des Rates

a.) Berücksichtigung der Änderungsanträge des Parlaments

Nur 3 der 23 Änderungsanträge wurden vom Rat vollständig berücksichtigt: Zwei dieser Änderungsanträge (AM 11 und 23) beziehen sich auf die Einführung des Regelungsverfahrens mit Kontrolle für die Festlegung und Aktualisierung der gemeinsamen Methodik zur Untersuchung von Unfällen auf See. Der dritte Änderungsantrag (AM 5), der vollständig berücksichtigt wurde, stellt klar, dass Sicherheitsuntersuchungen nicht dazu dienen dürfen, die Haftung zu ermitteln oder Schuld zuzuweisen. Zwei Änderungsanträge wurden zum Teil berücksichtigt. Erstens hat der Rat eine Erwägung über die faire Behandlung von Seeleuten eingeführt, deren Wortlaut jenem von Änderungsantrag 3 ähnlich ist. Zweitens

hat er in Artikel 2 Absatz 1 einen Verweis auf das Seerechtsübereinkommen aufgenommen, nimmt jedoch anders als Änderungsantrag 6 besonderen Bezug auf die Definition von Küstenmeer und den inneren Gewässern. Die übrigen Änderungsanträge wurden nicht in den gemeinsamen Standpunkt übernommen.

b.) Vom Rat eingefügte neue Bestimmungen

Im gemeinsamen Standpunkt werden zahlreiche Änderungen an Teilen des Kommissionsvorschlags vorgenommen, die vom Parlament in erster Lesung nicht geändert wurden. Die hervorstechendsten Änderungen sind:

- *Beschränkung des Geltungsbereichs der Richtlinie:* Gemäß dem gemeinsamen Standpunkt sollen Sicherheitsuntersuchungen nur für sehr schwere Unfälle verbindlich vorgeschrieben sein. Bei schweren (und sonstigen) Unfällen auf See kann die Untersuchungsstelle entscheiden, ob eine Untersuchung durchgeführt wird. Notsignale sind vom Geltungsbereich der Richtlinie vollständig ausgenommen.
- *Unabhängigkeit in Bezug auf die Funktionsweise der Untersuchungsstellen:* Der gemeinsame Standpunkt lässt den Mitgliedstaaten mehr Selbstbestimmung bei der Festlegung der funktionalen und organisatorischen Strukturen. Ferner nimmt er Binnenstaaten, die keine Schiffe unter ihrer Flagge haben, von der Verpflichtung aus, eine Untersuchungsstelle einzurichten (diese Mitgliedstaaten brauchen nur eine „unabhängige Zentralstelle“ zu benennen).
- *Einbeziehung von Fischereifahrzeugen mit einer Länge von mehr als 15 Metern in den Geltungsbereich der Richtlinie:* Im Vorschlag der Kommission werden Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 24 Metern ausgeschlossen.
- *Flexibilität in Bezug auf die Methodik zur Untersuchung von Unfällen:* Die Mitgliedstaaten sollen nur „Grundsätze“ der gemeinsamen Methodik einhalten müssen (wobei die Kommission und die Mitgliedstaaten Leitlinien für Verfahren und bewährte Praktiken für die Umsetzung dieser Grundsätze erarbeiten), während im Vorschlag vorgesehen ist, dass die Mitgliedstaaten die gemeinsame Methodik als solche anwenden müssen.
- *Regelungsverfahren mit Kontrolle zur Aktualisierung der Begriffsbestimmungen und Anhänge:* Das Parlament hat in erster Lesung das Regelungsverfahren mit Kontrolle nur für die Festlegung einer gemeinsamen Methodik eingeführt (siehe oben). Der Rat dehnt den Anwendungsbereich des Verfahrens auf die Aktualisierung der Begriffsbestimmungen und Anhänge aus.
- *Sonstige Änderungen:* Diese beziehen sich unter anderem auf die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten untereinander sowie auf die Möglichkeit, dass Mitgliedstaaten für bestimmte Untersuchungen vereinfachte Berichte erstellen. Außerdem streicht der Rat die Verpflichtung, Entsprechungstabellen zu erstellen, aus denen hervorgeht, durch welche nationalen Bestimmungen die Richtlinie umgesetzt wird. Einige weitere Änderungen sind technischer Art und/oder dienen der Klarstellung des Textes.

4. Empfehlungen des Berichterstatters für die zweite Lesung

a.) Wiedereinsetzung von Änderungsanträgen aus erster Lesung

Wie oben dargelegt, wurden nur 3 der Änderungsanträge des Parlaments aus erster Lesung vollständig vom Rat übernommen, während 2 zum Teil berücksichtigt wurden. Es ist jedoch nicht notwendig, diese 2 Änderungsanträge erneut einzureichen. Erstens ist die spezifischere Bezugnahme des Rates auf das Seerechtsübereinkommen der Formulierung des Änderungsantrags des Parlaments vorzuziehen. Was die Erwägung betreffend die faire Behandlung von Seeleuten betrifft, reicht es, die Formulierung des Rates an den entsprechenden vom Parlament eingebrachten Artikel anzupassen.

Der Berichterstatter empfiehlt, alle übrigen Änderungsanträge des Parlaments aus erster Lesung (siehe Punkt 2) wieder einzusetzen. Einige dieser Änderungsanträge befinden sich in anderen Textteilen als jenen, in die sie in erster Lesung eingefügt wurden, um zu gewährleisten, dass die Struktur der Richtlinie auch weiterhin kohärent bleibt. Aus ähnlichen Gründen wurde die Formulierung einiger Änderungsanträge leicht angepasst, ohne jedoch ihren Inhalt zu verändern.

b.) Annehmbare Änderungen des Rates

Einige der Änderungen des Rates am Vorschlag der Kommission sind erforderliche technische Anpassungen und/oder eindeutiger Formulierungen und sollten daher angenommen werden. Andere Änderungen betreffen wesentliche Bestandteile des Vorschlags. Sofern durch diese Änderungen die Richtlinie gestärkt wird (Reduzierung der maximalen Länge von Fischereifahrzeugen, die von der Richtlinie ausgenommen sind) oder die Befugnisse des Parlaments bei der Annahme von Durchführungsmaßnahmen erweitert werden (Einführung des Regelungsverfahrens mit Kontrolle für die Aktualisierung der Begriffsbestimmungen und Anhänge), empfiehlt der Berichterstatter, sie zu übernehmen. Außerdem schlägt er vor, die Sonderbestimmung betreffend Binnenstaaten im Zusammenhang mit den Erfordernissen für die Einrichtung von Untersuchungsstellen zu übernehmen. Schließlich könnte das Parlament auch eine Bestimmung akzeptieren, die es den Mitgliedstaaten ermöglicht, einen vereinfachten Bericht über die Untersuchung von Unfällen zu veröffentlichen, die nicht schwer oder nicht sehr schwer sind.

c.) Abgelehnte Änderungen des Rates

Da durch einige der vom Rat eingebrachten Änderungen die Wirksamkeit der Richtlinie beschränkt würde, sollten diese Änderungen nach Auffassung des Berichterstatters abgelehnt werden. Er schlägt daher vor, die entsprechenden Teile des gemeinsamen Standpunkts dahingehend abzuändern, dass der Wortlaut des Vorschlags der Kommission wieder eingesetzt wird.

Insbesondere ist es nicht annehmbar, dass die verbindlich vorgeschriebenen Sicherheitsuntersuchungen nur auf sehr schwere Unfälle beschränkt werden (und dabei schwere Unfälle unberücksichtigt bleiben). Ebenso sollten Notsignale auch weiterhin unter den Geltungsbereich der Richtlinie fallen, so dass sie zumindest von der zuständigen Stelle untersucht werden und diese in der Folge entscheidet, ob eine vollständige Untersuchung

durchgeführt wird oder nicht.

Zweitens ist es für den Berichtersteller von grundlegender Bedeutung, dass die Mitgliedstaaten bei der Untersuchung von Unfällen eine gemeinsame Methodik anwenden, wie im Vorschlag der Kommission vorgesehen ist. Die vom Rat vorgenommenen Änderungen, denen zufolge die Mitgliedstaaten nur den Grundsätzen der gemeinsamen Methodik folgen müssten, sollten somit abgelehnt werden.

Drittens muss unbedingt gewährleistet sein, dass diese Untersuchungsstellen unparteiisch und in ihrer Funktion unabhängig sind. In der Richtlinie sollte speziell auf jene nationalen Schifffahrtsbehörden verwiesen werden, von denen die Untersuchungsstellen in ihrer Funktion unabhängig sein müssen, weil anderenfalls ein potenzieller Interessenskonflikt entstehen könnte. Diese Verweise (die im gemeinsamen Standpunkt fehlen) sollten also wieder eingesetzt werden.

Und schließlich sollte das Parlament nicht akzeptieren, dass der Rat die Verpflichtung der Mitgliedstaaten gestrichen hat, Entsprechungstabellen zu erstellen, aus denen genau hervorgeht, durch welche nationale Vorschrift jede einzelne Bestimmung der Richtlinie umgesetzt wird. Durch Entsprechungstabellen wird sichergestellt, dass die Kommission die Umsetzung und Anwendung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten eingehend prüfen kann, was für ihre Wirksamkeit von zentraler Bedeutung ist.

VERFAHREN

Titel	Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	05721/5/2008 – C6-0226/2008 – 2005/0240(COD)
Datum der 1. Lesung des EP – P-Nummer	25.4.2007 T6-0147/2007
Vorschlag der Kommission	KOM(2005)0590 – C6-0056/2006
Datum der Bekanntgabe der Übermittlung des Gemeinsamen Standpunkts im Plenum	19.6.2008
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 19.6.2008
Berichterstatter(in/innen) Datum der Benennung	Jaromír Kohlíček 23.6.2008
Prüfung im Ausschuss	14.7.2008 25.8.2008
Datum der Annahme	4.9.2008
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 40 –: 0 0: 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Reinhard Rack, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Roberts Ziļe
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Luigi Cocilovo, Zita Gurmai, Lily Jacobs, Anne E. Jensen, Rosa Miguélez Ramos, Vladimír Remek, Dominique Vlasto, Corien Wortmann-Kool
Datum der Einreichung	8.9.2008