

039038/EU XXIII.GP  
Eingelangt am 11/06/08

**DE**

**DE**

**DE**



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 11.6.2008  
KOM(2008) 206 endgültig

2005/0240 (COD)

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

**gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag**

**zum**

**Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass 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**

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

**gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag**

**zum**

**Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass 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**

**1. HINTERGRUND**

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat 13.2.2006

(Dok. KOM(2005)590 endg. – 2005/0240 (COD)):

Stellungnahme des Ausschusses der Regionen: 15.6.2006

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses: 13.9.2006

Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung: 25.4.2007

Festlegung des Gemeinsamen Standpunkts: 06.06.2008

**2. ZIEL DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS**

Da die einschlägigen IMO-Normen nicht ausreichen, müssen zur Verhinderung künftiger Unfälle unbedingt die Ursachen bekannt sein, die zu Katastrophen auf See geführt haben; daher ist in dem Vorschlag vorgesehen, dass nach schwersten Seeunfällen grundsätzlich systematische Untersuchungen auf der Grundlage einheitlicher anspruchsvoller Standards durchgeführt werden.

**3. BEMERKUNGEN ZUM GEMEINSAMEN STANDPUNKT**

Der Gemeinsame Standpunkt enthält eine Reihe von vorwiegend redaktionellen Änderungen, die nicht den Inhalt des Textes betreffen, sondern der Präzision und Klarheit dienen (siehe insbesondere die Artikel 1, 3, 6, 10, 11, 12, 14, 16 und 19), unterscheidet sich aber in folgenden Punkten von dem ursprünglichen Vorschlag:

- In Artikel 2 wird die Länge von Fischereifahrzeugen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, von 24 m auf 15 m gesenkt
- In Artikel 4 wurden die Bestimmungen hinsichtlich der Unabhängigkeit der Untersuchungen neu formuliert, um eventuelle Befugnisse der Justizbehörden zu

schützen, ohne jedoch den Grundsatz der Unabhängigkeit der Untersuchung anzutasten

- In Artikel 5 wurde die obligatorische Durchführung einer Untersuchung bei schweren Seeunfällen gestrichen; nur bei sehr schweren Unfällen ist grundsätzlich eine Untersuchung vorgeschrieben, wie es im neuen Code für Seeunfalluntersuchungen vorgesehen ist, der voraussichtlich von der IMO verabschiedet wird.

Bei allen anderen Seeunfällen muss zunächst geprüft werden, ob eine Untersuchung sinnvoll ist; Notsignale sollen bei der Untersuchung nicht mehr berücksichtigt werden, da ihre große Zahl eine schwere Belastung für die nationalen Verwaltungen darstellen würde, ohne dass dies in Bezug auf die Seeverkehrssicherheit einen zusätzlichen Nutzen mit sich bringen würde.

Weiter hat der Rat die in Absatz 4 genannte Methodik zur Untersuchung von Unfällen auf die Festlegung von Grundsätzen für die Durchführung von Untersuchungen beschränkt und hinzugefügt, dass die Kommission und die Mitgliedstaaten Leitlinien erarbeiten, um die Grundsätze der Methodik umzusetzen.

- In Artikel 7 werden die Rechte der Mitgliedstaaten genauer festgelegt, die an einer Untersuchung teilnehmen und ein begründetes Interesse haben.
- In Artikel 8 Absatz 1 werden die Bestimmungen, die die Unabhängigkeit der Untersuchungsstelle garantieren sollen, umformuliert, ohne dass dabei der Grundsatz der Unabhängigkeit berührt wird; weiter werden neue Bestimmungen zugunsten von Binnenstaaten ohne Flotte aufgenommen, die für die Mitwirkung an einer Untersuchung eine Zentralstelle benennen können.
- Artikel 9 wurde neu formuliert, um der Aufteilung der Kompetenzen zwischen den Behörden bestimmter Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen, ohne die in diesen Bestimmungen enthaltenen Garantien einzuschränken.
- In Artikel 14 Nummer 1 wird den Untersuchungsstellen die Möglichkeit eingeräumt, über Sicherheitsuntersuchungen von nicht sehr schweren Unfällen auf See, deren Ergebnisse voraussichtlich nicht zur Vorbeugung künftiger Unfälle führen werden, einen vereinfachten Bericht zu erstellen.

#### **4. DETAILLIERTE ANMERKUNGEN DER KOMMISSION**

##### **4.1. Von der Kommission akzeptierte Abänderungen, die vollständig oder teilweise in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden**

Abänderung 5 kann akzeptiert werden, da sie unterstreicht, dass die Untersuchungen im Rahmen dieser Richtlinie nicht dazu dienen, die Haftung zu ermitteln oder Schuld zuzuweisen. Sie müsste jedoch nach Auffassung der Kommission umformuliert werden, damit bei diesem Vorschlag der Grundsatz aufrechterhalten bleibt, wonach die mit der Untersuchung befasste Behörde nicht die Offenlegung aller Ursachen mit der Begründung verweigern kann, dass sich daraus ein Haftungsanspruch ableiten ließe. Genau das ist aber der Sinn der neuen Formulierung des Rates.

#### **4.2. Abänderungen, die von der Kommission gebilligt, jedoch nicht in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden**

Die Abänderungen 3 und 22 hinsichtlich der Berücksichtigung der am 27.4.2006 vom Rechtsausschuss der IMO verabschiedeten Leitlinien der IMO über die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Seeunfall sind nur insoweit akzeptabel, als sie Untersuchungen nach einem Unfall betreffen.

Durch Abänderung 9 soll im Rahmen der Zusammenarbeit mit den übrigen Mitgliedstaaten die Vertraulichkeit von Zeugenaussagen verstärkt werden, die im Zuge der Untersuchung abgegeben werden. Eine solche Schutzbestimmung kann ins Auge gefasst werden, jedoch nur, wenn sie nicht restriktiver ist als diejenige, die diese Zeugenaussagen in dem Staat genießen, in dem sie abgegeben werden, wo gemäß Artikel 9 des Vorschlags die Justizbehörde gegebenenfalls ihre Offenlegung verlangen kann.

Abänderung 12, in der die Frist für die Einleitung der Untersuchung präzisiert wird, und Abänderung 15, durch die die Unabhängigkeit der Untersuchungsstellen gegenüber den für das Ermittlungsverfahren zuständigen Stellen gewährleistet werden soll, stellen nach Ansicht der Kommission sinnvolle Präzisierungen ihres ursprünglichen Vorschlags dar.

#### **4.3. Abänderungen, die von der Kommission abgelehnt und nicht in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden**

Mit den Abänderungen 1 und 14 wird der Schwerpunkt auf die Ressourcen der Untersuchungsstellen gelegt, aber der Aspekt, dass es sich um eine ständige Einrichtung handelt, geht verloren und die Bestimmungen hinsichtlich ihrer Unabhängigkeit und Unparteilichkeit werden abgeschwächt.

Durch die Abänderungen 2 und 19 sollen Empfehlungen hinsichtlich der Verhütung neuer Unfälle in die gemeinsame Methodik aufgenommen werden, die im Wege des Komitologieverfahrens festzulegen ist. Diese Methodik ist nicht das geeignete Instrument für solche Empfehlungen.

Die Abänderungen 7 und 20 präzisieren zwar, wie eventuelle Empfehlungen der Kommission festgelegt werden sollen, weisen aber der EMSA eine Unterstützungsrolle zu; die Zuständigkeiten der Agentur werden jedoch ausschließlich in ihrer Gründungsverordnung festgelegt.

Mit Abänderung 13 wird ein unnötiger und nur schwer umzusetzender Mechanismus für die Lösung von Konflikten zwischen Mitgliedstaaten eingeführt, falls diese sich nicht auf die Bestimmung eines federführenden Mitgliedstaats für die Untersuchung einigen können.

Durch Abänderung 16 wird den Justizbehörden der Mitgliedstaaten die Möglichkeit genommen, die Übermittlung bestimmter Informationen (insbesondere Zeugenaussagen) zu verlangen, die im Zuge der Untersuchung gesammelt wurden und im Prinzip streng vertraulich sind. Dadurch werden Befugnisse außer Acht gelassen, die der Richter in zahlreichen Mitgliedstaaten hat.

Abänderung 18, nach der die Kommission alle drei Jahre einen Bericht über die Umsetzung der Richtlinie für das Europäische Parlament erstellt, bringt eine zu große Belastung für die Kommission mit sich.

## **5. SCHLUSSFOLGERUNG**

Der einstimmig festgelegte Gemeinsame Standpunkt enthält keine Änderung des ursprünglichen Vorschlags, die die Kommission nicht akzeptieren könnte.

Die Kommission bedauert die Einfügung des Artikels 8 Absatz 1, der Bestimmungen zugunsten von Binnenstaaten ohne Flotte enthält; es ist zu unterstreichen, dass die in diesen Mitgliedstaaten zu benennende Zentralstelle unabhängig sein muss.

Die Kommission stellt fest, dass der gemeinsame Standpunkt weder von den Zielen noch vom Geist ihres Vorschlags abweicht und sie ihn daher unterstützen kann.