

(2000/C 280 E/194)

**SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-0075/00
von Gérard Caudron (PSE) an die Kommission**

(24. Januar 2000)

Betritt: Frage der zypriotischen und maltesischen Gefälligkeitsflaggen nach dem Untergang des Tankers „Erika“

Der Untergang des unter maltesischer Flagge fahrenden Tankschiffes „Erika“ am 12. Dezember 1999 hat die Polemik der Gefälligkeitsflaggen neu entfacht.

Die größten Handelsflotten fahren in der Tat unter der Flagge von Liberia, Honduras, Panama, den Bahamas, aber auch von Zypern und Malta, zwei Länder, die sich auf den Beitritt zur Europäischen Union vorbereiten. Diese Länder bieten lächerlich geringen Registrierungskosten, niedrige Steuersätze für die Betriebseinkommen der Schiffe und beschränkte Sicherheits- und Kontrollvorschriften. Der Generaldirektor der Generaldirektion Verkehr, Herr Lamoureux, hat Zweifel an der Ernsthaftigkeit der innerhalb dieser Staaten durchgeführten Kontrollen geäußert. Er hat wiederholt betont, daß die für die Kontrollen zuständigen Stellen sich damit begnügen, die Schiffspapiere zu überprüfen, und es nicht für nötig halten, vor Ort Kontrollen durchzuführen.

Die Verhandlungen über den Beitritt Zyperns wurden offiziell am 31. März 1998 aufgenommen, was auf jeden Fall zu begrüßen ist.

Nachdem Malta im Oktober 1998 seinen Antrag auf Aufnahme in die EU erneuert hat, werden ab Februar bilaterale Regierungskonferenzen im Hinblick auf die Aufnahme von Verhandlungen zur Festlegung der Beitrittsbedingungen stattfinden.

Wird die Kommission die Fragen der Sicherheit auf See, die eng mit der Existenz von Gefälligkeitsflaggen zusammenhängen, auf die Tagesordnung für diese Treffen setzen?

Schließlich hat der französische Verkehrsminister die Initiative ergriffen, Sachverständige für den Seeverkehr und Vertreter der einschlägigen Berufsgruppen zu einem Rundtischgespräch über eine auszuarbeitende Charta der Sicherheit auf See einzuladen. Beabsichtigt die Kommission, diese Initiative zu unterstützen?

Antwort von Herrn Verheugen im Namen der Kommission

(22. Februar 2000)

Im Zuge der Verhandlungen über einen Beitritt zur Europäischen Union wurden Malta und Zypern mehrfach darauf hingewiesen, daß die Sicherheit der bei ihnen registrierten Tankschiffe verbessert werden muß.

Die Gespräche mit Zypern sind bereits recht weit gediehen und zeitigen erste Ergebnisse. So hat Zypern eine gewisse Bereitschaft gezeigt, seine Schifffahrtsverwaltung und die Bestimmungen über die Zulassung von Seefahrzeugen zu verbessern; außerdem ist ein Aktionsplan in der Ausarbeitung. Was Malta betrifft, so sind die Kontakte mit diesem Land jüngeren Datums. Die Kommission hat in ihrem Jahresbericht vom Oktober 1999⁽¹⁾ über die Fortschritte Maltas auf dem Wege zum EU-Beitritt festgestellt, daß Malta nach wie vor einige Sicherheits- und Umweltnormen des Gemeinschaftlichen Besitzstandes nicht anwendet. In diesem Bereich sind rasche Fortschritte dringend geboten. Was die Verkehrssicherheit der unter maltesischer Registernummer verkehrenden Seefahrzeuge anbelangt, so ist die Lage hier alarmierend. Vorrang muß in Malta als Zulassungsstaat nach wie vor die Verbesserung der Verwaltung haben. Es müßte ein wirksames Verfahren eingeführt werden, damit Seefahrzeuge aus dem Register gestrichen werden können, die den Sicherheitsnormen nicht entsprechen.

Die Kommission wird es nicht versäumen, regelmäßig zu verfolgen, inwieweit Zypern und Malta sich den vorgegebenen Zielen annähern.

Die Kommission begrüßt die französische Initiative, einen Runden Tisch einzuberufen, der sich mit der Erstellung einer Charta zur Sicherheit im Seeverkehr befassen soll. Die Kommission hat ihrerseits nicht die Absicht, untätig zu bleiben und bereitet neben einem Entwurf für eine Mitteilung zum Thema Sicherheit der Öltanker auch Rechtsvorschriften vor, die sich mit einer Verstärkung der Kontrollen von risikobehafteten Seefahrzeugen, zusätzlichen Anforderungen an die Klassifizierungsgesellschaften und der vorgezogenen Verabschiedung eines Zeitplans für die schrittweise Ausmusterung von Seefahrzeugen mit einfachem Rumpf befassen.

Die Kommission ist zuversichtlich, daß die für Ende März 2000 vorgesehene Verabschiedung dieses Textes der Auslöser für eine Grundsatzdebatte im Parlament und im Rat sein wird und den Weg dafür ebnet, daß es binnen kurzem möglich sein wird, die Küsten Europas wirksamer gegen die Ölpest und die damit verbundenen schweren Schäden zu sichern.

⁽¹⁾ SCR(99) 508 endg.