



A7-0040/2014

22.1.2014

EMPFEHLUNG

zu dem Vorschlag für einen Beschluss des Rates zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, das Übereinkommen von Kapstadt von 2012 über die Durchführung der Bestimmungen des Torremolinos-Protokolls von 1993 zu dem Internationalen Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen von 1977 zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder ihm beizutreten

(COM(13408/2013 – C7-0389/2013 – 2013/0020(NLE))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichtersteller: Werner Kuhn

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Konsultationsverfahren
- *** Zustimmungsverfahren
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Rahmen des Entwurfs eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG.....	6
ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS	9

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

**zu dem Vorschlag für einen Beschluss des Rates zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, das Übereinkommen von Kapstadt von 2012 über die Durchführung der Bestimmungen des Torremolinos-Protokolls von 1993 zu dem Internationalen Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen von 1977 zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder ihm beizutreten
(COM(13408/2013 – C7-0389/2013 – 2013/0020(NLE)))**

(Zustimmung)

Das Europäische Parlament

- in Kenntnis des Vorschlags für einen Beschluss des Rates (13408/2013),
 - in Kenntnis des Übereinkommens von Kapstadt von 2012 über die Durchführung der Bestimmungen des Torremolinos-Protokolls von 1993 zu dem Internationalen Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen von 1977,
 - in Kenntnis des vom Rat gemäß Artikel 100 Absatz 2, Artikel 218 Absatz 5, Artikel 218 Absatz 6 Unterabsatz 2 Buchstabe a Ziffer v und Artikel 218 Absatz 8 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union unterbreiteten Ersuchens um Zustimmung (C7-0389/2013),
 - gestützt auf Artikel 81 und Artikel 90 Absatz 7 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis der Empfehlung des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A7-0040/2014),
1. gibt seine Zustimmung zu dem Vorschlag für einen Beschluss des Rates;
 2. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

Einleitung

Das Übereinkommen von Kapstadt von 2012 über die Durchführung der Bestimmungen des Torremolinos-Protokolls von 1993 zu dem Internationalen Übereinkommen von Torremolinos von 1977 über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen wurde im Oktober 2012 während einer Diplomatischen Konferenz der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) angenommen. Mit diesem Übereinkommen sollte die Durchführung des Internationalen Übereinkommens von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen von 1977 und des Torremolinos-Protokolls von 1993 ermöglicht werden, die nie in Kraft getreten sind, da sie nicht von genügend Ländern ratifiziert wurden.

In dem Übereinkommen von Torremolinos und dem Protokoll von 1993 sind Sicherheitsnormen, beispielsweise in Bezug auf Rettungsmittel, Funkverkehr, Brandschutz, Maschinen und elektrische Anlagen, sowie konkrete Anforderungen für hochseetüchtige Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr festgelegt.

Auf europäischer Ebene wird das Torremolinos-Protokoll von 1993 seit 1997 durch die Richtlinie 97/70/EG des Rates umgesetzt.

Mit dem Übereinkommen von Kapstadt sollen gewisse Bestimmungen des Torremolinos-Protokolls geändert werden, die in einigen Staaten mit bedeutenden Fischereifloten zu Schwierigkeiten bei der Umsetzung geführt haben. Für vorhandene Schiffe wurde in Bezug auf den Zeitrahmen für die Umsetzung der Maßnahmen hinsichtlich Funkverkehr, Rettungsmittel, Verfahren im Notfall, Musterungen und Übungen sowie Navigationsausrüstung an Bord ein gewisses Maß an Flexibilität eingeräumt.

Das Übereinkommen ermöglicht es den Verwaltungen, Schiffe unter ihrer Flagge von einer Vorschrift auszunehmen, wenn sie der Auffassung sind, dass eine Anwendung der Vorschrift aufgrund des Schiffstyps, der Witterungsbedingungen oder weil keine allgemeinen Gefahren bestehen, unzumutbar und nicht durchführbar ist, vorausgesetzt, das Schiff erfüllt die entsprechenden Sicherheitsanforderungen und ist ausschließlich in den durch das Abkommen festgelegten Fischereizonen im Einsatz.

Außerdem ist die Überprüfungs- und Besichtigungsregelung verschärft worden. Erstbesichtigungen, jährliche Besichtigungen und Zwischenbesichtigungen – sowie Besichtigungen nach Reparaturen – sind nun verbindlich vorgeschrieben. Schiffe können jedoch von den jährlichen Besichtigungen der Rettungsmittel und anderer Ausstattung (Regel 7) sowie von Aufbau, Maschinerie und Ausstattung (Regel 9) ausgenommen werden, wenn eine Verwaltung der Auffassung ist, dass die Anwendung dieser Vorschrift angesichts des Einsatzgebietes und des Schiffstyps unzumutbar und nicht durchführbar ist.

Schließlich wurden die Bedingungen für das Inkrafttreten des Übereinkommens von Kapstadt geändert: Es tritt in Kraft, wenn wenigstens 22 Staaten, die insgesamt über mindestens 3 600 hochseegängige Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr verfügen, ihre Zustimmung bekundet haben, durch das Abkommen gebunden zu sein. Diese Vorgabe ist

weniger streng als die Bedingungen des Torremolinos-Protokolls, die die Zustimmung von 15 Staaten mit 14 000 Fischereifahrzeugen vorsehen.

Was die Möglichkeit regionaler Vereinbarungen betrifft, bleibt das Torremolinos-Protokoll, das auf EU-Ebene durch die Richtlinie 97/70/EG umgesetzt wird, unverändert. Es konnte also sichergestellt werden, dass für Fischereifahrzeuge unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats und für Fischereifahrzeuge unter der Flagge eines Drittstaats, die in den Binnengewässern oder im Küstenmeer eines Mitgliedstaats im Einsatz sind oder ihre Fänge in Häfen eines Mitgliedstaats anlanden, die aktuellen EU-Sicherheitsnormen gelten. Damit sichergestellt ist, dass die Sicherheitsvorschriften in EU-Gewässern gewahrt bleiben, werden die nach Regel I/6 vorgesehenen Ausnahmen in Bezug auf jährliche Besichtigungen und die nach Regel III/3 vorgesehenen Ausnahmen in Bezug auf gemeinsame Fanggebiete oder ausschließliche Wirtschaftszonen von der Anwendung ausgenommen.

Die Europäische Union ist nicht Vertragspartei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation und kann demnach auch nicht Vertragspartei des Übereinkommens von Kapstadt werden. Andererseits können die Mitgliedstaaten nicht unabhängig über die Unterzeichnung und Ratifizierung des Entwurfs des Übereinkommens entscheiden, denn diese Angelegenheit fällt nach Artikel 3 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) in die ausschließliche Zuständigkeit der Union, es sei denn, die Mitgliedstaaten werden vom Rat auf Vorschlag der Kommission und nach Zustimmung des Europäischen Parlaments dazu ermächtigt. Im Falle der Zustimmung müssen die Mitgliedstaaten, wenn sie das Übereinkommen unterzeichnen, ratifizieren oder ihm beitreten, eine Erklärung hinterlegen, die besagt, dass die in Regel I/6 und Regel III/3 vorgesehenen Ausnahmen von der Anwendung ausgeschlossen sind.

Das Übereinkommen liegt vom 11. Februar 2013 bis zum 10. Februar 2014 zur Unterzeichnung vor; danach steht es zum Beitritt offen.

Bemerkungen des Berichtstatters

Der Berichtstatter begrüßt das Übereinkommen von Kapstadt, da es zur Verbesserung der Sicherheit von Fischereifahrzeugen beitragen dürfte, und vertritt die Ansicht, dass das Europäische Parlament dem Vorschlag für einen Beschluss des Rates zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, dieses Übereinkommen zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder ihm gegebenenfalls beizutreten, zustimmen sollte.

Auch die Erklärung, die die Mitgliedstaaten hinterlegen müssen, wenn sie das Übereinkommen von Kapstadt von 2012 unterzeichnen, ratifizieren oder ihm beitreten, und die besagt, dass die in dem Übereinkommen eingeführten Ausnahmen in Bezug auf jährliche Besichtigungen (Regel I/6) und für Schiffe, die nur in einem gemeinsamen Fanggebiet oder einer ausschließlichen Wirtschaftszone im Einsatz sind (Regel III/3), von der Anwendung ausgeschlossen sind, wird befürwortet.

Nach Berichten der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) kommen weltweit jährlich etwa 24 000 Menschen im Fischereisektor ums Leben. Deshalb ist es wichtig, dass das Torremolinos-Protokoll von 1993 über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen in Kraft tritt und an den mit diesem Rechtsinstrument verfolgten Zielsetzungen, die durch die

Richtlinie 97/70/EG des Rates über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr umgesetzt werden, keine Abstriche gemacht werden, selbst wenn Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr nur einen kleinen Prozentteil der Fischereiflotte ausmachen.

Die geltenden EU-Normen, die nicht nur für Fischereifahrzeuge unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats, sondern auch für Fischereifahrzeuge unter der Flagge eines Drittstaats gelten, die in Binnengewässern oder im Küstenmeer eines Mitgliedstaats im Einsatz sind oder ihren Fang in einem Hafen eines Mitgliedstaats anlanden, werden unterstützt. Durch diese Normen wird nicht nur eine gemeinsame Sicherheitsregelung für alle Schiffe, sondern gleichzeitig auch ein fairer Wettbewerb in den EU-Gewässern sichergestellt.

Darüber hinaus ist zu hoffen, dass das Übereinkommen von Kapstadt, wenn es in Kraft tritt, nicht nur zur Sicherheit von Fischereifahrzeugen von 24 Meter Länge und mehr beitragen wird, sondern auch mit Blick auf Lösungen für die Problematik der Schiffe von weniger als 24 Meter Länge, die den Großteil der Fischereifahrzeuge ausmachen, Anstöße gibt. 2007 handelte es sich beim Großteil der 89 000 Fischereifahrzeuge in der EU, nämlich 91 %, um kleine Boote mit einer Länge von unter 18 Metern (EUSTA 09).

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	21.1.2014
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 39 -: 1 0: 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Roberts Zile
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Oldřich Vlasák, Sabine Wils