

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Fischereiausschuss

2005/0239(COD)

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

PA_Leg

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 Migulez 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 Haushaltslinie 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 Inkrafttreten 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)	...