



Bruxelles, den 31.1.2013
COM(2013) 38 final

2013/0020 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om bemyndigelse af medlemsstaterne til at undertegne, ratificere eller tiltræde Cape Town-aftalen fra 2012 om gennemførelse af bestemmelserne i protokollen til den internationale Torremolinoskonvention om fiskeskibes sikkerhed af 1977

(EØS-relevant tekst)

DA

DA

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

1.1. Indledning

Den internationale Torremolinoskonvention om fiskeskibes sikkerhed af 1977 blev ændret ved protokollen i 1993, som ajourførte bestemmelserne og reviderede den obligatoriske anvendelse af de vigtigste kapitler på skibe med en længde på 45 meter og derover og lod det være op til en regional afgørelse, om bestemmelserne skulle anvendes på skibe med en længde på 24 meter og derover. Hverken den oprindelige konvention eller protokollen fra 1993 er trådt i kraft, da mindstekravene i forbindelse med ratifikation aldrig er blevet opfyldt.

I en stor indsats for at fremme protokollens ikrafttrædelse afholdt Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) den 9.-11. oktober 2012 en diplomatisk konference i Cape Town i Sydafrika for at drøfte og vedtage en aftale om gennemførelse af Torremolinosprotokollen.

Den diplomatiske konference har resulteret i en aftale om ændring af Torremolinosprotokollen fra 1993, nemlig "Cape Town-aftalen fra 2012 om gennemførelse af bestemmelserne i protokollen til den internationale Torremolinoskonvention om fiskeskibes sikkerhed af 1977" (herefter "aftalen").

1.2. EU-kompetencer og konsekvenserne deraf

I henhold til bestemmelserne om eksterne kompetencer i artikel 3, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) falder ændringerne til Torremolinosprotokollen fra 1993 under EU's enekompetence, idet protokollen er omsat i EU-lovgivningen ved Rådets direktiv 97/70/EF af 11. december 1997 om etablering af harmoniserede sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover¹.

EU kan ikke blive kontraherende part i aftalen, da det aktuelle udkast, som IMO's komité for sikkerhed til søs har godkendt, ikke omfatter en bestemmelse om en regional organisation for økonomisk integration. Da aftalen dog vedrører et område, hvor EU har enekompetence, kan medlemsstaterne ikke egenhændigt beslutte at undertegne og ratificere aftalen. De har kun beføjelse hertil, når det er i EU's interesse, hvis Kommissionen fremsætter et forslag, som godkendes af Europa-Parlamentet og Rådet.

1.3. Aftalens nærmere bestemmelser

Aftalen fastsætter, at Torremolinosprotokollen træder i kraft 12 måneder efter den dato, hvor mindst 22 stater, som samlet har mindst 3 600 fiskeskibe af en længde på 24 meter eller derover, der opererer på åbent hav, har udtrykt samtykke til at blive bundet af den. Dette er et betydeligt mindre antal fiskeskibe end fastsat i 1993-protokollen, som nu har realistiske udsigter til at blive vedtaget.

Aftalen er åben for undertegnelse i IMO's hovedkontor fra den 11. februar 2013 til den 10. februar 2014 og vil derefter stå åben for tiltrædelse. Det forventes, at man ved at anvende FN's Fødevarer- og Landbrugsorganisations databaser kan skabe et objektivt grundlag til at anslå størrelsen på de fiskerflåder, der fører de ratificerende parters flag, hvilket også blev

¹ EFT L 34 af 9.2.1998, s. 1.

støttet af EU-medlemsstaterne under forhandlingerne. Dette vil fremskynde afgørelsens ikrafttrædelse.

Anvendelsesområde: bestemmelserne i aftalen anvendes på nye skibe, medmindre andet er specifikt angivet. For at sikre en bred accept er aftalen blevet gjort mere fleksibel. Myndighederne kan i overensstemmelse med en plan gradvist implementere bestemmelserne i kapitel XI (radiokommunikation) over en periode på højst ti år og bestemmelserne i kapitel VII (redningsmidler og -arrangementer), VIII (beredskabsprocedurer, mønstringer og øvelser) og X (navigationsudstyr om bord på skibe og arrangementer) over en periode på højst fem år.

Undtagelser: ifølge aftalen kan myndighederne fritage ethvert skib, der har ret til at føre deres flag, fra de forskriftsmæssige krav, hvis de anser kravene for at være urimelige og uanvendelige i betragtning af skibets type eller vejrforholdene, eller hvis der ikke er nogen generel fare for sejladsen, under følgende forudsætninger:

a) skibet overholder sikkerhedsforskrifterne, som efter administrationens opfattelse er egnede til det formål, skibet er bestemt til, og kan sikre skibets og besætningens almindelige sikkerhed

b) skibet opererer udelukkende i:

i) en fælles fiskerizone, der er oprettet i tilgrænsende havområder under jurisdiktion af de nabostater, der har oprettet området med henblik på de skibe, der fører deres flag, dog kun i det omfang og på de betingelser, som staterne bliver enige om i overensstemmelse med international ret, eller

ii) den eksklusive økonomiske zone, der hører under den stat, hvis flag skibet har ret til at føre, eller, hvis denne stat ikke har oprettet en sådan zone, i et område fastlagt af staten i overensstemmelse med international ret, der ligger udover eller grænser op til denne stats søterritorium, og ikke strækker sig længere end 200 sømil fra de basislinjer, hvorfra bredden af statens søterritorium måles, eller

iii) en eksklusiv økonomisk zone, et havområde under en anden stats jurisdiktion eller en fælles fiskerizone i henhold til en aftale mellem de berørte stater i overensstemmelse med international ret, udelukkende i det omfang og på de betingelser, som staterne bliver enige om i den henseende, samt

c) at myndighederne meddeler IMO's generalsekretær vilkårene og betingelserne for tildeling af en undtagelse under nærværende afsnit.

Syn og certifikater: det internationale fiskeskibssikkerhedscertifikat ændres med henblik på at angive, at det udstedes i henhold til bestemmelserne under Cape Town-aftalen fra 2012 om gennemførelse af bestemmelserne i protokollen til den internationale Torremolinoskonvention om fiskeskibes sikkerhed af 1977.

Synsordningen ændres for at afspejle de perioder, der anvendes for last- og passagerskibe, dvs. årlige syn, mellemliggende syn mellem det andet og tredje år og fornyelsessyn efter højst fem år. Samtidig harmoniseres henstandsperioderne efter synsfristen. Endvidere omfatter aftalen bestemmelser om, at myndighederne kan fritage et skib fra et årligt syn, hvis det anses for at være urimeligt eller uigennemførligt.

Generelt er den nye synsordning strammere end den tidligere: de årlige og periodiske syn er mere omfattende, de spørgsmål, der tidligere blev håndteret i forbindelse med de vilkårlige mellemliggende syn, håndteres nu i forbindelse med de obligatoriske periodiske syn, og de supplerende syn i forbindelse med reparation er ikke længere diskretionære. Det nye maksimumsinterval på fem år i stedet for fire for et fornyelsessyn afspejler det forhold, at der allerede er mulighed for et femårigt interval under den aktuelle ordning. Henstandsperioden efter et certifikats udløb afspejler nu også de harmoniserede perioder for certifikater udstedt til andre skibe under SOLAS-konventionen, og den forkortes fra fem til tre måneder.

Hverken den oprindelige Torremolinoskonvention, protokollen fra 1993 eller 2012-aftalen udelukker, at de kontraherende parter fremsætter forbehold eller erklæringer.

1.4. Betydning for direktiv 97/70/EF

Artikel 3, stk. 5, i Torremolinosprotokollen forbliver uændret og tillader, at der kan indgås regionale aftaler, hvilket sikrer, at der fortsat kan gennemføres en ensartet og sammenhængende sikkerhedsordning for alle de fiskeskibe, der opererer i EU's farvande. Derudover fastsætter aftalen et minimumssæt af sikkerhedsforskrifter, således at EU fortsat kan anvende de oprindelige forskrifter under Torremolinosprotokollen.

To spørgsmål kræver dog særlige foranstaltninger for at beskytte visse nuværende EU-standarder: For det første bør de bredere almindelige fritagelser og fritagelsen for årligt syn som indført ved aftalen udelukkes, og for det andet bør henvisningerne i direktivet og dets bilag ajourføres. Artikel 8 og 9 i direktiv 97/70/EF sammenholdt med artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002² bestemmer, at begge spørgsmål kan løses ved en ændring af direktiv 97/70/EF i overensstemmelse med en forskriftsudvalgsprocedure med kontrol.

Direktiv 97/70/EF anvender ikke kun bestemmelserne i Torremolinosprotokollen på fiskeskibe, der fører EU-medlemsstaternes flag, men også på fiskeskibe, der sejler under et tredjeland's flag, og som opererer i internationale farvande eller i en medlemsstats søterritorium, eller som lander deres fangst i en medlemsstats havn i overensstemmelse med de almindelige internationale bestemmelser. Anvendelsen af bestemmelserne i Torremolinosprotokollen på alle disse grupper af fiskeskibe bør fortsætte. Derfor mener Kommissionen, at EU-medlemsstaterne, når de undertegner lader sig binde af aftalen, bør indgive en erklæring om, at bestemmelserne i Torremolinosprotokollen fortsat vil finde anvendelse for disse to grupper af skibe fra tredjelande i overensstemmelse med de nugældende EU-bestemmelser.

Da kravene i det aktuelle direktiv generelt vil være de samme som tidligere, er omkostningerne for EU's fiskeskibe ubetydelige. Selv om synene vil blive mere omfattende, vil de blive foretaget over længere perioder.

1.5. Konklusion

Vedtagelsen og ikrafttrædelsen af globale sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe er afgørende i en sektor, der er plaget af særligt mange ulykker, som fører til mere end 24 000 dødsfald hvert år³.

² EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

³ ILO (2001) "Report on safety and health in the fishing industry".

Takket være den fleksibilitet, der indføres, forventes aftalen at være medvirkende til endelig at nå målet om ikrafttrædelse af Torremolinosprotokollen fra 1993. Ændringerne til protokollen med henblik på at ajourføre bestemmelserne kan først indføres, når protokollen er trådt i kraft. Eftersom direktiv 97/70/EF henviser til og gennemfører bestemmelserne i Torremolinosprotokollen (der ikke er blevet ændret synderligt de sidste 20 år) giver aftalens ikrafttrædelse anledning til at indføre nogle ændringer i protokollen. Disse ændringsforslag skal fremlægges for IMO og kan derefter gennemføres ved direktiv 97/70/EF.

Kommissionen mener derfor, at denne aftale i høj grad vil fremme de traktatmæssige målsætninger, der er indeholdt i direktiv 97/70/EF. Som beskrevet i punkt 1.4, tredje afsnit, ovenfor er det dog nødvendigt at sikre, at direktivets anvendelsesområde forbliver uændret, hvorfor medlemsstaterne bør indgive de relevante erklæringer, når de undertegner og giver samtykke til at blive bundet af aftalen.

2. RESULTATER AF HØRINGEN AF DE INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

Tiltrædelsen af denne aftale vil ikke føre til ændring af de tekniske krav til fiskeskibe i henhold til direktivet.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

Artikel 1

Da EU ikke kan være kontraherende part i aftalen, som vedrører et område, der falder ind under EU's enekompetence, bemyndiger denne artikel medlemsstaterne til at blive bundet af den omhandlede aftale. Aftalen opstiller forskellige muligheder for IMO-medlemmer til at udtrykke deres samtykke til at blive bundet af den, og artiklen afspejler de forskellige måder, hvorpå EU-medlemsstaterne kan gøre det.

Artikel 2

Denne artikel fastsætter, at EU-medlemsstaterne skal give samtykke til at blive bundet af aftalen inden for en periode på to år efter ikrafttrædelsen af nærværende afgørelse. Hvis alle EU-medlemsstaterne tiltræder aftalen på et tidligt tidspunkt, vil man hurtigere kunne opfylde kriterierne for aftalens ikrafttrædelse, dvs. antallet af IMO-medlemmer (22 medlemmer) og det krævede antal fiskeskibe (3 600 fiskeskibe). Det er især ønskværdigt, at aftalen træder hurtigt i kraft, fordi den forbedrer fiskeskibes sikkerhed i hele verden, udligner de forskelle, der findes i sikkerhedsniveauerne, som kan føre til eventuelle konkurrencemæssige ulemper for EU's fiskeskibe, og gør det muligt yderligere at ajourføre de tekniske forskrifter, der findes i aftalen.

Artikel 3

Denne artikel fastsætter en klar dato for rådsafgørelsens ikrafttrædelse.

Artikel 4

Formålet med denne afgørelse er at bemyndige medlemsstaterne til at lade sig binde af aftalen, og afgørelsen rettes derfor til dem.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Ingen

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om bemyndigelse af medlemsstaterne til at undertegne, ratificere eller tiltræde Cape Town-aftalen fra 2012 om gennemførelse af bestemmelserne i protokollen til den internationale Torremolinoskonvention om fiskeskibes sikkerhed af 1977

(EØS-relevant tekst)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 5, artikel 218, stk. 6, litra a), nr. v), og artikel 218, stk. 8, første afsnit,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet⁴ og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) EU's tiltag inden for søtransport bør have til formål at forbedre sikkerheden til søs.
- (2) Den 2. april 1993 blev protokollen til den internationale Torremolinoskonvention om fiskeskibes sikkerhed af 1977 vedtaget (herefter "Torremolinosprotokollen").
- (3) I Rådets direktiv 97/70/EF⁵ om etablering af harmoniserede sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover er der fastsat nogle sikkerhedsstandarder, der tager udgangspunkt i Torremolinosprotokollen, og som så vidt muligt tager fuldt hensyn til regionale og lokale forhold.
- (4) Torremolinosprotokollen er ikke trådt i kraft, eftersom de nødvendige mindstekrav med hensyn til ratifikation aldrig er blevet opfyldt.
- (5) Ved en diplomatisk konference, som blev afholdt af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) i Cape Town i Sydafrika den 9.-11. oktober 2012, blev der udformet et endeligt udkast til en fælles aftale, som skal sammenholdes med Torremolinosprotokollen, om de højst mulige sikkerhedsstandarder for fiskeskibes sikkerhed, der kan gennemføres af alle de berørte medlemsstater.
- (6) Denne "Cape Town-aftale fra 2012 om gennemførelse af bestemmelserne i protokollen til den internationale Torremolinoskonvention om fiskeskibes sikkerhed af 1977"

⁴ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁵ EFT L 34 af 9.2.1998, s. 1.

(herefter "aftalen") blev vedtaget den 11. oktober 2012. Aftalen er åben for undertegnelse i IMO's hovedkontor fra den 11. februar 2013 til den 10. februar 2014 og vil derefter stå åben for tiltrædelse.

- (7) Bestemmelserne i aftalen hører under EU's enekompetence for så vidt angår sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe med en længde på 24 meter eller derover.
- (8) EU kan ikke være kontraherende part, da aftalen ikke indeholder en bestemmelse om en regional organisation for økonomisk integration.
- (9) Af hensyn til sikkerheden til søs og en fair konkurrence bør aftalen ratificeres eller tiltrædes af EU-medlemsstaterne for at sikre, at bestemmelserne i Torremolinosprotokollen træder i kraft. Derudover vil aftalens ikrafttrædelse efterfølgende gøre det muligt via IMO at ajourføre et antal bestemmelser i protokollen, som siden vedtagelsen af direktiv 97/70/EF er blevet forældede.
- (10) Rådet bør derfor i henhold til artikel 2, stk. 1, i TEUF bemyndige medlemsstaterne til at undertegne og ratificere aftalen eller til at tiltræde den for at tjene EU's interesser. Med henblik på at sikre det aktuelle sikkerhedsniveau, der er fastsat i Rådets direktiv 97/70/EF, bør medlemsstaterne dog, når de undertegner aftalen og deponerer deres ratifikations- eller tiltrædelsesinstrumenter, indgive en erklæring om dels at udelukke anvendelsen af de fritagelser, der er omhandlet i aftalens regel 1, stk. 6, og regel 3, stk. 3, for så vidt angår henholdsvis årlige syn og fælles fiskerizoner eller eksklusive økonomiske zoner, og dels om at fiskeskibe med en længde på 24 meter eller derover, der fører et tredjeland's flag, og som opererer i en medlemsstats indre farvande eller søterritorium eller lander deres fangst i en medlemsstats havn, skal underlægges de sikkerhedsstandarder, der er omhandlet i direktiv 97/70/EF -

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Medlemsstaterne bemyndiges herved til, afhængigt af hvad der er relevant, at undertegne, at undertegne og ratificere eller at tiltræde Cape Town-aftalen fra 2012 om gennemførelse af bestemmelserne i protokollen til den internationale Torremolinoskonvention om fiskeskibes sikkerhed af 1977.

Artikel 2

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest to år efter datoen for denne afgørelses ikrafttræden at deponere deres instrumenter til ratifikation eller tiltrædelse af aftalen hos generalsekretæren for Den Internationale Søfartsorganisation.

Når medlemsstaterne undertegner, ratificerer eller tiltræder aftalen, indgiver de også den erklæring, der findes i bilaget.

Artikel 3

Denne afgørelse træder i kraft på dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Rådets vegne
Formand*

BILAG

ERKLÆRING TIL INDGIVELSE AF MEDLEMSSTATERNE, NÅR DE UNDERTEGNER, RATIFICERER ELLER TILTRÆDER CAPE TOWN-AFTALEN FRA 2012 OM GENNEMFØRELSE AF BESTEMMELSERNE I PROTOKOLLEN TIL DEN INTERNATIONALE TORREMOLINOSKONVENTION OM FISKESKIBES SIKKERHED AF 1977

Som part i en regional aftale som tilladt i henhold til artikel 3, stk. 5, i Torremolinosprotokollen fra 1993 er [medlemsstat, kontraherende part] bundet af relevant EU-lovgivning (Rådets direktiv 97/70/EF af 11. december 1997) om etablering af harmoniserede sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe med en længde på 24 meter eller derover, og vil derfor anvende bestemmelserne i Torremolinosprotokollen på fiskeskibe med en længde på 24 meter eller derover, der fører et tredjelands flag, og som opererer i en medlemsstats indre farvande eller søterritorium, eller som lander sin fangst i en medlemsstats havne, i henhold til bestemmelserne i førnævnte EU-lovgivning.

I henhold til denne regionale aftale finder de fritagelser, der er omhandlet i Cape Town-aftalens regel 1, stk. 6, vedrørende årlige syn og regel 3, stk. 3, vedrørende en fælles fiskerizone eller eksklusiv økonomisk zone, ikke anvendelse.