Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationshilfe, für deren Richtigkeit die Organe der Union keine Gewähr übernehmen

►**B**

BESCHLUSS DES RATES

vom 17. Februar 2014

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2014/195/EU)

(ABl. L 106 vom 9.4.2014, S. 4)

Berichtigt durch:

►**C1** Berichtigung, ABl. L 151 vom 8.6.2016, S. 21 (2014/195/EU)

▼B

BESCHLUSS DES RATES

vom 17. Februar 2014

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2014/195/EU)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 5, Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a Ziffer v und Artikel 218 Absatz 8 Unterabsatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zustimmung des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Es ist notwendig, dass die Maßnahmen der Europäischen Union im Bereich des Seeverkehrs darauf ausgerichtet sind, die Sicherheit im Seeverkehr zu erhöhen.

(2) Das Protokoll von Torremolinos zu dem Internationalen Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen von 1977 (im Folgenden „Torremolinos-Protokoll“) wurde am 2. April 1993 angenommen.

(3) Die Richtlinie 97/70/EG des Rates ([1]) legt Sicherheitsbestimmungen für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr fest, die sich auf das Torremolinos-Protokoll stützen und bei denen soweit erforderlich regionalen und lokalen Gegebenheiten Rechnung getragen wurde.

(4) Das Torremolinos-Protokoll ist nicht in Kraft getreten, da die dafür erforderliche Anzahl von Ländern, die es ratifiziert haben, nicht erreicht wurde.

(5) Um im gegenseitigen Einvernehmen und unter der Federführung der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) die strengsten anwendbaren Normen für die Sicherheit von Fischereifahrzeugen festzulegen, die von allen betroffenen Staaten umgesetzt werden können, wurde am 11. Oktober 2012 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 (im Folgenden „Übereinkommen“) angenommen. Das Übereinkommen liegt vom 11. Februar 2013 bis zum 10. Februar 2014 zur Unterzeichnung auf; danach steht es zum Beitritt offen.

([1]) Richtlinie 97/70/EG des Rates vom 11. Dezember 1997 über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr (ABl. L 34 vom 9.2.1998, S. 1).

▼B

(6) Die Bestimmungen des Übereinkommens fallen in die ausschließliche Zuständigkeit der Union hinsichtlich der Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr.

(7) Die Union kann nicht Vertragspartei des Übereinkommens werden, da nur Staaten Vertragsparteien sein können.

(8) Es liegt im Interesse der Seeverkehrssicherheit und des fairen Wettbewerbs, dass die Mitgliedstaaten, die über Fischereifahrzeuge unter ihrer Flagge verfügen, die in den Anwendungsbereich des Übereinkommens fallen und in ihren inneren Gewässern oder ihrem Küstenmeer im Einsatz sind oder ihren Fang in ihren Häfen anlanden, das Übereinkommen ratifizieren oder ihm beitreten, damit sichergestellt ist, dass die Bestimmungen des Torremolinos-Protokolls in Kraft treten. Darüber hinaus können nach Inkrafttreten des Übereinkommens einige Bestimmungen des Torremolinos-Protokolls, die seit Annahme der Richtlinie 97/70/EG veraltet sind, durch Vorlagen bei der IMO nachträglich aktualisiert werden.

(9) Gemäß Artikel 2 Absatz 1 des Vertrags sollte der Rat daher die Mitgliedstaaten, die über Fischereifahrzeuge unter ihrer Flagge verfügen, die in den Anwendungsbereich des Übereinkommens fallen und in ihren inneren Gewässern oder ihrem Küstenmeer im Einsatz sind oder ihren Fang in ihren Häfen anlanden, ermächtigen, das Übereinkommen im Interesse der Union zu unterzeichnen und zu ratifizieren oder ihm beizutreten. ►C1 Damit sichergestellt ist, dass das derzeitige durch die Richtlinie 97/70/EG gewährleistete Sicherheitsniveau gewahrt bleibt, sollten die Mitgliedstaaten jedoch bei Unterzeichnung des Übereinkommens und Hinterlegung ihrer Ratifikations- oder Beitrittsurkunden eine Erklärung dahingehend abgeben, dass die in den Regeln 1(6) und 3(3) in Kapitel I des Anhangs des Übereinkommens vorgesehenen Ausnahmen in Bezug auf jährliche Besichtigungen und gemeinsame Fanggebiete oder ausschließliche Wirtschaftszonen von der Anwendung ausgenommen werden. Darüber hinaus sollte die Erklärung beinhalten, dass für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr, die die Flagge einer Nichtvertragspartei führen und in den inneren Gewässern oder im Küstenmeer eines Mitgliedstaats im Einsatz sind oder ihre Fänge in Häfen eines Mitgliedstaats anlanden, die in der Richtlinie 97/70/EG festgelegten Sicherheitsnormen gelten und dass die in Regel 3(3) in Kapitel I des Anhangs des Übereinkommens vorgesehenen Ausnahmen nicht für derartige Fischereifahrzeuge unter der Flagge einer Nichtvertragspartei zulässig sind ◄ —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Mitgliedstaaten werden ermächtigt, 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 unterzeichnen und zu ratifizieren oder ihm beizutreten.

▼B

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten bemühen sich, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um ihre Urkunden über die Ratifizierung des Übereinkommens beziehungsweise über den Beitritt zum Übereinkommen innerhalb einer angemessenen Frist und — soweit möglich — innerhalb von zwei Jahren ab dem Tag des Inkrafttretens dieses Beschlusses beim Generalsekretär der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation zu hinterlegen.

Wenn ein Mitgliedstaat das Übereinkommen unterzeichnet, ratifizieret oder ihm betritt, hinterlegt er gleichzeitig die Erklärung im Anhang dieses Beschlusses.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

▼B

ANHANG

VON DEN MITGLIEDSTAATEN ABZUGEBENDE ERKLÄRUNG, WENN SIE 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 UNTERZEICHNEN, RATIFIZIEREN ODER IHM BEITRETEN

[*Name des Mitgliedstaats*] ist im Rahmen einer regionalen Vereinbarung nach Artikel 3 Absatz 5 des Torremolinos-Protokolls an einschlägige Rechtsvorschriften der Europäischen Union gebunden, nämlich die Richtlinie 97/70/EG des Rates vom 11. Dezember 1997 über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr [1]. Infolge dessen wird [*Name des Mitgliedstaats*] auf die Fischereifahrzeuge aus Drittländern von 24 Meter Länge und mehr, die in [seinen/ihren] inneren Gewässern oder Küstenmeeren im Einsatz sind oder ihre Fänge in einem [seiner/ihrer] Häfen anlanden, die Bestimmungen des Torremolinos-Protokolls in Bezug auf Sicherheitsnormen nach Maßgabe der genannten Richtlinie anwenden.

▼C1

Aufgrund dieser regionalen Vereinbarung finden die in Regel 1(6) in Kapitel I des Anhangs des Übereinkommens von Kapstadt vorgesehenen Ausnahmen in Bezug auf jährliche Besichtigungen und die in Regel 3(3) in Kapitel I des Anhangs dieses Übereinkommens vorgesehenen Ausnahmen in Bezug auf gemeinsame Fanggebiete oder ausschließliche Wirtschaftszonen von der Anwendung auf den hinterlegenden Mitgliedstaat und auf Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr, die die Flagge einer Nichtvertragspartei führen, keine Anwendung, während sie im gemeinsamen Fanggebiet und in den ausschließlichen Wirtschaftszonen des hinterlegenden Mitgliedstaats im Einsatz sind oder ihre Fänge in seinen Häfen anlanden. Ausnahmen, die nach Regel 3(3) in Kapitel I des Anhangs des Übereinkommens von Kapstadt in Bezug auf ein gemeinsames Fanggebiet oder eine ausschließliche Wirtschaftszone für Fischereifahrzeuge gewährt werden, die in den Anwendungsbereich von Regel 1 in Kapitel I des Anhangs des Übereinkommens von Kapstadt fallen, sind nicht zulässig.

[1] ABl. L 34 vom 9.2.1998, S. 1.