



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 22. Juli 2013 (14.08)  
(OR. en)**

**12354/13**

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2013/0020 (NLE)**

---

**TRANS 393  
MAR 100**

## **BERICHT**

---

des Generalsekretariats des Rates  
an den AStV

---

Nr. Vordok.: 12226/13 TRANS 387 MAR 97

Nr. Komm.dok.: 6040/13 TRANS 45 MAR 13

---

Betr.: 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  
– Prüfung der noch offenen Fragen

---

## **Einleitung**

1. Die Kommission hat dem Rat am 31. Januar 2013 den obengenannten Vorschlag zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten übermittelt, Vertragsparteien des Übereinkommens von Kapstadt vom Oktober 2012 zu werden, damit das Internationale Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen von 1977 und dessen Protokoll von 1993 in Kraft treten können. Das Übereinkommen von Kapstadt fällt unter die ausschließliche Zuständigkeit der Union, da das Protokoll durch die Richtlinie 97/70/EG des Rates vom 11. Dezember 1997 über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr in EU-Recht umgesetzt wurde.

## **Inhalt und Kontext des Vorschlags**

2. Im Übereinkommen von Kapstadt ist vorgesehen, dass das Torremolinos-Protokoll 12 Monate nach dem Tag in Kraft tritt, an dem 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. Damit wird der Schwellenwert für die Anzahl der Fischereifahrzeuge gegenüber dem Protokoll von 1993 erheblich gesenkt, und es besteht nun die realistische Möglichkeit, dass er erreicht wird. Die Schätzungen der Flottengröße werden sich auf die in der FAO-Datenbank enthaltenen Daten stützen.
3. Die Bestimmungen des Übereinkommens gelten für neue Schiffe, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist. Im Übereinkommen wurden bestimmte flexible Regelungen eingeführt, um die Akzeptanz auf breiter Ebene zu erleichtern. Die Verwaltungen können entsprechend einem Plan die Bestimmungen in Bezug auf den Funkverkehr (Kapitel IX) über einen Zeitraum von höchstens zehn Jahren stufenweise durchführen. Die Bestimmungen in Bezug auf Rettungsmittel und -vorrichtungen (Kapitel VII), Notfall, Musterungen (Kapitel VIII) und Navigationsausrüstung an Bord (Kapitel X) können über einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren durchgeführt werden.
4. Außerdem räumt das Übereinkommen die Möglichkeit für bestimmte besondere Ausnahmen in Bezug auf Sicherheitsanforderungen und Einsatzort ein. Die Vertragsparteien sind jedoch verpflichtet, die IMO über die Ausnahmen sowie über die Bedingung dafür zu unterrichten.
5. Durch das Übereinkommen wird auch die Besichtigungsregelung geändert und verschärft, insofern als darin eine jährliche Besichtigung, eine vorgeschriebene Zwischenbesichtigung zwischen dem zweiten und dritten Jahr und eine regelmäßige Besichtigung spätestens nach fünf Jahren vorgesehen sind, womit der Tatsache Rechnung getragen wird, dass bereits in der derzeitigen Regelung ein Abstand von fünf Jahren in Anspruch genommen werden konnte. Im Übereinkommen ist zwar vorgesehen, dass eine Verwaltung ein Schiff von der jährlichen Besichtigung ausnehmen kann, wenn sie die Anwendung dieser Vorschrift für unzumutbar oder undurchführbar hält, eine Vertragspartei ist jedoch verpflichtet, die IMO darüber zu unterrichten, wenn sie beschließt, die Anwendung von dieser Ausnahme auszuschließen.

6. Durch den Entwurf eines Beschlusses des Rates werden die Mitgliedstaaten ermächtigt, durch das Abkommen gebunden zu sein, und die verschiedenen Optionen festgelegt, wie die IMO-Mitgliedstaaten ihre Zustimmung dazu bekunden können. Außerdem werden die EU-Mitgliedstaaten durch den Beschlussentwurf ermutigt, ihre Urkunden über die Ratifizierung des Übereinkommens bzw. über den Beitritt zum Übereinkommen innerhalb von zwei Jahren ab dem Tag des Inkrafttretens des Beschlusses bei der IMO zu hinterlegen.
  
7. Damit sichergestellt ist, dass das derzeitige durch die Richtlinie 97/70/EG des Rates gewährleistete Sicherheitsniveau gewahrt bleibt, enthält der Beschlussentwurf des Rates eine von den Mitgliedstaaten dahingehend abzugebende Erklärung, dass die im Übereinkommen vorgesehenen Ausnahmen in Bezug auf jährliche Besichtigungen (Kapitel I Regel I/6) und gemeinsame Fanggebiete oder ausschließliche Wirtschaftszonen (Kapitel I Regel III/3) von der Anwendung ausgenommen werden und 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 genannten Richtlinie festgelegten Sicherheitsnormen gelten.

### **Noch offene Fragen**

Rechtsgrundlage (Fußnote 1)

8. Die von der Kommission für den Vorschlag gewählte und vom Juristischen Dienst des Rates unterstützte Rechtsgrundlage ist 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 AEUV. DE ist allerdings der Ansicht, dass Artikel 218 AEUV nur auf internationale Übereinkünfte, die von der Union geschlossen wurden, Anwendung findet. Nach Auffassung von DE sollte Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 1 AEUV als Rechtsgrundlage herangezogen werden, da Artikel 2 Absatz 1 AEUV angewandt wird, wenn die Mitgliedstaaten selbst in Bereichen handeln, die unter die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen.

9. MT und UK haben noch Parlamentsvorbehalte zu dem Vorschlag.

**Schlussfolgerung**

10. Aus den vorstehenden Gründen wird der Ausschuss der Ständigen Vertreter ersucht, die noch offenen Fragen zu prüfen, um Lösungen zu finden und Einvernehmen über den beigefügten Entwurf eines Beschlusses des Rates zu erzielen.

---

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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

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<sup>1</sup>,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zustimmung des Europäischen Parlaments<sup>2</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Maßnahmen der Europäischen Union im Bereich des Seeverkehrs sollten darauf ausgerichtet sein, die Sicherheit im Seeverkehr zu erhöhen.
- (2) Das Protokoll von Torremolinos zu dem Internationalen Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen von 1977 (nachstehend "Torremolinos-Protokoll") wurde am 2. April 1993 angenommen.

---

<sup>1</sup> Vorbehalt: DE

<sup>2</sup> ABl. C vom ..., S. .

- (3) In der Richtlinie 97/70/EG des Rates über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr<sup>3</sup> wurden Sicherheitsbestimmungen festgelegt, 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, nie erreicht wurde.
- (5) Um in gegenseitigem Einvernehmen die strengsten anwendbaren Normen für die Sicherheit von Fischereifahrzeugen festzulegen, die von allen betroffenen Staaten umgesetzt werden können, wurde auf einer Diplomatischen Konferenz in Kapstadt, Südafrika, vom 9. bis 11. Oktober 2012 unter der Federführung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) der Entwurf eines Übereinkommens abgeschlossen, das in Verbindung mit dem Torremolinos-Protokoll zu lesen ist.
- (6) Dieses am 11. Oktober 2012 angenommene Übereinkommen trägt die Bezeichnung "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" (nachstehend "das Übereinkommen"). Das Übereinkommen liegt vom 11. Februar 2013 bis zum 10. Februar 2014 am Sitz der IMO zur Unterzeichnung auf; danach steht es zum Beitritt offen.
- (7) Die Bestimmungen des Übereinkommens fallen in die ausschließliche Zuständigkeit der Union hinsichtlich einer Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr.
- (8) Die Europäische Union kann nicht Vertragspartei des Übereinkommens werden, da es keine Klausel für den Beitritt einer Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration enthält.

---

<sup>3</sup> ABl. L 34 vom 9.2.1998, S. 1.

- (9) 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 von Kapstadt fallen und in ihren inneren Gewässern oder ihrem Küstenmeer im Einsatz sind oder ihren Fang in ihren Häfen anlanden, nun 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 Protokolls, die seit Verabschiedung der Richtlinie 97/70/EG veraltet sind, durch Vorlagen bei der IMO nachträglich aktualisiert werden.
- (10) Gemäß Artikel 2 Absatz 1 AEUV sollte der Rat daher die Mitgliedstaaten, die über Fischereifahrzeuge unter ihrer Flagge verfügen, die in den Anwendungsbereich des Übereinkommens von Kapstadt 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. Damit sichergestellt ist, dass das derzeitige durch die Richtlinie 97/70/EG des Rates 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 I/6 und III/3 des Übereinkommens vorgesehenen Ausnahmen in Bezug auf jährliche Besichtigungen und gemeinsame Fanggebiete oder ausschließliche Wirtschaftszonen von der Anwendung ausgenommen werden und 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 genannten Richtlinie festgelegten Sicherheitsnormen gelten. In dieser Erklärung sollte auch dargelegt werden, dass die in Regel III/3 des Übereinkommens vorgesehenen Ausnahmen nicht für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr zulässig sind, die die Flagge einer Nichtvertragspartei führen und ihre Fänge in Häfen eines Mitgliedstaats anlanden –

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.

## 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 Seeschiffahrts-Organisation zu hinterlegen.

Wenn die Mitgliedstaaten das Übereinkommen unterzeichnen, ratifizieren oder ihm beitreten, hinterlegen sie gleichzeitig die Erklärung im Anhang dieses Beschlusses.

## Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.



Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

---

**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, der Vertragspartei ist*] ist im Rahmen einer regionalen Vereinbarung nach Artikel 3 Absatz 5 des Torremolinos-Protokolls von 1993 an einschlägige Rechtsvorschriften der Europäischen Union (EU) gebunden (Richtlinie 97/70/EG des Rates vom 11. Dezember 1997 über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr) und wird infolge dessen auf die Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr, die die Flagge eines Drittlandes führen und 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 EU-Rechtsvorschriften anwenden.

Aufgrund dieser regionalen Vereinbarung sind die im Übereinkommen von Kapstadt vorgesehenen Ausnahmen in Kapitel I Regel I/6 in Bezug auf jährliche Besichtigungen und in Kapitel I Regel III/3 in Bezug auf gemeinsame Fanggebiete oder ausschließliche Wirtschaftszonen von der Anwendung auf diesen Verwahrer und auf Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr, die die Flagge einer Nichtvertragspartei führen, ausgeschlossen, während sie im gemeinsamen Fanggebiet und in den ausschließlichen Wirtschaftszonen des Verwahrers im Einsatz sind oder ihre Fänge in seinen Häfen anlanden. Ausnahmen, die nach Kapitel I Regel III/3 in Bezug auf ein gemeinsames Fanggebiet oder eine ausschließliche Wirtschaftszone für Fischereifahrzeuge gewährt werden, die in den Anwendungsbereich von Regel 1 fallen, sind nicht zulässig.