



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 31.1.2013
COM(2013) 38 final

2013/0020 (NLE)

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)

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND DES VORSCHLAGS

1.1. Einleitung

Das Internationale Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen von 1977 wurde 1993 durch ein Protokoll geändert, mit dem die Bestimmungen aktualisiert wurden und die für Schiffe ab einer Länge von 45 Meter verbindlich vorgeschriebene Anwendung der wichtigsten Kapitel dahingehend überarbeitet wurde, dass durch eine regionale Vereinbarung beschlossen werden kann, diese Bestimmungen auch auf Fischereifahrzeuge ab 24 Meter Länge anzuwenden. Weder das ursprüngliche Übereinkommen noch das Protokoll von 1993 sind in Kraft getreten, da die dafür erforderliche Anzahl von Ländern, die es ratifiziert haben, nie erreicht wurde.

Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation richtete in dem Bemühen, das Inkrafttreten des Protokolls von 1993 zu erleichtern, vom 9. bis 11. Oktober 2012 in Kapstadt, Südafrika, eine Diplomatische Konferenz aus, die der Prüfung und Annahme eines Übereinkommens über die Durchführung des Protokolls von Torremolinos diente.

Zum Abschluss der Diplomatischen Konferenz wurde ein Übereinkommen zur Änderung des Torremolinos-Protokolls von 1993, 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“ (nachstehend „das Übereinkommen“) angenommen.

1.2. Die Zuständigkeit der EU und ihre Auswirkungen

Entsprechend den Bestimmungen über die Außenkompetenz in Artikel 3 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) fallen die Änderungen des Torremolinos-Protokolls von 1993 in 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 mehr¹ in EU-Recht umgesetzt wurde.

Die Europäische Union kann nicht Vertragspartei des Übereinkommens in der Form des derzeitigen Entwurfs werden, da dieser vom Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) angenommene Entwurf keine Klausel für den Beitritt einer Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration enthält. Da das Übereinkommen jedoch einen Bereich betrifft, für den ausschließlich die EU zuständig ist, können die Mitgliedstaaten nicht unabhängig über die Unterzeichnung und Ratifikation des Übereinkommens entscheiden. Sie können dies nur – im Interesse der Union – tun, wenn sie auf Vorschlag der Kommission und nach Zustimmung durch das Europäische Parlament vom Rat dazu ermächtigt worden sind.

1.3. Das Übereinkommen im Einzelnen

Im Übereinkommen 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 bestehen nun realistische Aussichten, dass er erreicht werden kann.

¹ ABl. L 34 vom 9.2.1998, S. 1.

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. Es wird erwartet, dass entsprechend der von den EU-Mitgliedstaaten in den Verhandlungen über das Übereinkommen vertretenen Auffassung die Nutzung der Datenbanken der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen (FAO) eine objektive Grundlage für die Schätzung der Flotten bietet, die die Flagge eines Staates führen, der das Übereinkommen ratifiziert hat, und so ein rasches Inkrafttreten des Übereinkommens erleichtert.

Geltungsbereich: 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 stufenweise durchführen, und zwar in Bezug auf das Kapitel IX (Funkverkehr) über einen Zeitraum von höchstens zehn Jahren und in Bezug auf die Kapitel VII (Rettungsmittel und -vorrichtungen), VIII (Notfall, Musterungen) und X (Navigationsausrüstung an Bord) über einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren.

Ausnahmen: Das Übereinkommen räumt die Möglichkeit ein, dass eine Verwaltung jedes Schiff, das ihre Flagge führt, von jedweder Vorschrift ausnehmen kann, wenn sie der Auffassung ist, dass die Anwendung dieser Vorschrift angesichts des Typs des Schiffs, der Wetterbedingungen und des Fehlens allgemeiner Navigationsgefahren unzumutbar und undurchführbar ist; für solche Ausnahmen gelten folgende Bedingungen:

- a) das Schiff erfüllt Sicherheitsanforderungen, die nach Auffassung dieser Verwaltung für den Einsatz, für den das Schiff vorgesehen ist, angemessen sind und die Sicherheit des Schiffs und der Personen an Bord gewährleisten;
- b) das Schiff wird ausschließlich eingesetzt
 - i) in einem gemeinsamen Fanggebiet, das in benachbarten Seegebieten festgelegt wird und der Gerichtsbarkeit benachbarter Staaten untersteht, die dieses Gebiet für Schiffe festgelegt haben, die ihre Flagge führen, und zwar nur in dem Umfang und unter den Bedingungen, die diese Staaten im Einklang mit dem Völkerrecht in dieser Hinsicht vereinbaren; oder
 - ii) in der nach Völkerrecht festgelegten ausschließlichen Wirtschaftszone des Staates, dessen Flagge es führt oder, wenn dieser Staat eine solche Zone nicht festgelegt hat, in einem jenseits des Küstenmeers dieses Staates gelegenen, an dieses angrenzenden Gebiet, das von diesem Staat nach Völkerrecht festgelegt wird und sich nicht weiter als 200 Seemeilen von den Basislinien erstreckt, von denen aus die Breite seines Küstenmeers gemessen wird; oder
 - iii) in der ausschließlichen Wirtschaftszone, einem Seegebiet unter der Gerichtsbarkeit eines anderen Staates oder einem gemeinsamen Fanggebiet im Einklang mit einer dem Völkerrecht entsprechenden Vereinbarung zwischen den betroffenen Staaten, und zwar nur in dem Umfang und unter den Bedingungen, die diese Staaten in dieser Hinsicht vereinbaren;
- c) die Verwaltung notifiziert dem Generalsekretär der IMO die Bedingungen, unter denen nach diesem Absatz die Ausnahme gewährt wird.

Besichtigungen und Zeugnisse Das Internationale Sicherheitszeugnis für Fischereifahrzeuge wird geändert, da es künftig nach den Bestimmungen 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 ausgestellt wird.

Die **Besichtigungsregelung** wird geändert, um den für Fracht- und Fahrgastschiffe geltenden Zeitabständen Rechnung zu tragen; vorgesehen sind eine jährliche Besichtigung, eine vorgeschriebene Zwischenbesichtigung zwischen dem zweiten und dritten Jahr und eine regelmäßige Besichtigung spätestens nach fünf Jahren. Auch die Nachfristen nach Ablauf der Besichtigungsfrist werden harmonisiert. Weiter ist im Übereinkommen vorgesehen, dass eine Verwaltung ein Schiff von der jährlichen Besichtigung ausnehmen kann, wenn sie die Anwendung dieser Vorschrift für unzweckmäßig oder undurchführbar hält.

Insgesamt gesehen ist die neue Besichtigungsregelung strenger: die jährlichen und die regelmäßigen Besichtigungen sind umfassender, Punkte, die zuvor im Rahmen der Zwischenbesichtigungen mit einem gewissen Spielraum überprüft wurden, sind nun in die vorgeschriebene regelmäßige Besichtigung einbezogen, zusätzliche Besichtigungen nach Reparaturen sind nun Pflicht. Der neu festgelegte Höchstzeitraum von fünf statt vier Jahren bis zur nächsten regelmäßigen Besichtigung trägt der Tatsache Rechnung, dass bereits in der derzeitigen Regelung ein Abstand von fünf Jahren in Anspruch genommen werden konnte. Die Schonfristen nach Ablauf eines Zeugnisses tragen nun den harmonisierten Zeiträumen für Zeugnisse Rechnung, die nach den Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens für andere Schiffe ausgestellt werden; dabei wird die wichtigste Nachfrist von fünf auf drei Monate verkürzt.

Weder das ursprüngliche Torremolinos-Übereinkommen noch das Protokoll von 1993 noch das Übereinkommen von 2012 schließen Vorbehalte oder Erklärungen der Vertragsparteien aus.

1.4. Auswirkungen auf die Richtlinie 97/70/EG

Artikel 3 Absatz 5 des Torremolinos-Protokolls bleibt unverändert und ermöglicht regionale Vereinbarungen, so dass die kontinuierliche Anwendung einer einheitlichen und kohärenten Sicherheitsregelung für alle Fischereifahrzeuge gewährleistet ist, die in EU-Gewässern eingesetzt werden. Darüber hinaus ist im Übereinkommen ein Mindestmaß an Sicherheitsvorschriften vorgesehen, so dass die EU auch weiterhin die ursprünglichen Regeln des Torremolinos-Protokolls anwenden kann.

In zwei Punkten müssen möglicherweise Maßnahmen ergriffen werden, um die Einhaltung bestimmter geltender EU-Normen zu gewährleisten: erstens in Bezug auf den Ausschluss der durch das Übereinkommen eingeführten weiter gefassten allgemeinen Ausnahmen und die Ausnahme von der jährlichen Besichtigung, und zweitens in Bezug auf die Aktualisierung der Verweise in der Richtlinie und ihren Anhängen. Aufgrund der Artikel 8 und 9 der Richtlinie 97/70/EG in Verbindung mit Artikel 5 der Verordnung (EG) 2099/2002² können beide Probleme durch eine Änderung der Richtlinie im Zuge eines Regelungsverfahrens mit Kontrolle gelöst werden.

Entsprechend der Richtlinie 97/70/EG gelten die Bestimmungen des Torremolinos-Protokolls nach den allgemeinen Regeln des Völkerrechts nicht nur für Fischereifahrzeuge, die die Flagge eines EU-Mitgliedstaates führen, sondern auch für Fischereifahrzeuge unter der Flagge eines Drittstaats, die in den inneren Gewässern oder im Küstenmeer eines Mitgliedstaates im Einsatz sind oder ihren Fang in einem Hafen eines Mitgliedstaates anlanden. Die Bestimmungen des Torremolinos-Protokolls sollten auf alle diese Gruppen von Fischereifahrzeugen auch weiterhin Anwendung finden. Aus diesem Grund ist die Kommission der Ansicht, dass die EU-Mitgliedstaaten, wenn sie das Übereinkommen unterzeichnen und ihre Zustimmung bekunden, durch das Abkommen gebunden zu sein, eine Erklärung dahingehend abgeben, dass die Bestimmungen des Torremolinos-Protokolls

² ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

entsprechend dem geltenden EU-Recht auch weiterhin Anwendung auf diese beiden Gruppen von Fischereifahrzeugen unter einer Drittlandsflagge finden.

Da die Vorschriften der geltenden Richtlinie im Wesentlichen unberührt bleiben, sind die sich daraus ergebenden Kosten für EU-Fischereifahrzeuge vernachlässigbar. Die Besichtigungen werden zwar umfassender, verteilen sich aber auf einen längeren Zeitraum.

1.5. Schlussfolgerung

Die Verabschiedung und das Inkrafttreten globaler Sicherheitsvorschriften für Fischereifahrzeuge sind von größter Bedeutung für einen Sektor, in dem es besonders viele Unfälle gibt, die jedes Jahr mehr als 24 000 Menschenleben fordern³.

Die im Übereinkommen vorgesehenen flexiblen Regelungen dürften dazu führen, dass das Torremolinos-Protokoll von 1933 endlich in Kraft treten kann. Im Übrigen ist eine Änderung des Protokolls zur Aktualisierung seiner Bestimmungen erst möglich, wenn es in Kraft getreten ist. Da die Richtlinie 97/70/EG auf die Bestimmungen des Torremolinos-Protokolls von 1993 verweist, die in den letzten zwanzig Jahren weitgehend unverändert geblieben sind, und diese Bestimmungen umsetzt, können nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens eine Reihe von Vorschriften des Protokolls aktualisiert werden; die entsprechenden Änderungen müssen im Rahmen der IMO vorgelegt werden und können dann durch die Richtlinie 97/70/EG umgesetzt werden.

Nach Auffassung der Kommission wird das Übereinkommen auf diese Weise entscheidend dazu beitragen, die in der Richtlinie 97/70/EG enthaltenen, in den Verträgen vorgegebenen Ziele zu erreichen. Wie unter 1.4.3 ausgeführt muss jedoch sichergestellt werden, dass der Geltungsbereich der genannten Richtlinie nicht berührt wird, indem die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, eine entsprechende Erklärung abzugeben, wenn sie das Übereinkommen unterzeichnen und ihre Zustimmung bekunden, durch das Abkommen gebunden zu sein.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Durch den Beitritt zu diesem Übereinkommen ändern sich die technischen Vorschriften für Fischereifahrzeuge nach der geltenden Richtlinie nicht.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

Artikel 1

Dieser Artikel ermächtigt die Mitgliedstaaten, sich durch das Abkommen in seiner derzeitigen Form in einer Angelegenheit, die unter die ausschließliche Zuständigkeit der Union fällt, zu binden, da die EU selbst diesem Übereinkommen nicht beitreten kann. Das Übereinkommen sieht verschiedene Möglichkeiten für die Mitgliedstaaten der IMO vor, ihre Zustimmung zu bekunden, durch das Abkommen gebunden zu sein, und der Artikel gibt wider, welche Wahlmöglichkeiten den EU-Mitgliedstaaten hierfür offenstehen.

Artikel 2

Nach diesem Artikel müssen die EU-Mitgliedstaaten innerhalb von zwei Jahren ab dem Tag des Inkrafttretens dieses Beschlusses ihre Zustimmung bekunden, durch das Abkommen gebunden zu sein. Treten alle EU-Mitgliedstaaten dem Übereinkommen zügig bei, kann der Schwellenwert sowohl hinsichtlich der erforderlichen Anzahl von IMO-Mitgliedstaaten als auch hinsichtlich der insgesamt erforderlichen Flotte (22 Mitgliedstaaten und 3600

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

Fischereifahrzeuge) rascher erreicht werden. Da durch das Übereinkommen die Sicherheit für Fischereifahrzeuge weltweit verbessert wird, weil Unterschiede im Sicherheitsniveau und die sich daraus ergebenden potenziellen Wettbewerbsnachteile für EU-Schiffe verringert werden, und da künftige Aktualisierungen der technischen Anforderungen des Übereinkommen erleichtert werden, ist sein rasches Inkrafttreten höchst wünschenswert.

Artikel 3

In diesem Artikel wird ein Datum für das Inkrafttreten des Beschlusses des Rates festgelegt.

Artikel 4

Durch den Beschluss sollen die Mitgliedstaaten ermächtigt werden, sich durch das Übereinkommen zu binden; daher ist dieser Beschluss an sie gerichtet.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Keine

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,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zustimmung des Europäischen Parlaments⁴,

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.
- (3) In der Richtlinie 97/70/EG des Rates über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr⁵ 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

⁴ ABl. C vom ..., S. .

⁵ ABl. L 34 vom 9.2.1998, S. 1.

„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.
- (9) Es liegt im Interesse der Seeverkehrssicherheit und des fairen Wettbewerbs, dass die Mitgliedstaaten der Europäischen Union 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 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 -

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 ratifizieren oder ihm beizutreten.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um ihre Urkunden über die Ratifizierung des Übereinkommens bzw. über den Beitritt zum Übereinkommen umgehend, auf jeden Fall jedoch 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*

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, 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 einer 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 nach Maßgabe der genannten EU-Rechtsvorschriften anwenden.

Aufgrund dieser regionalen Vereinbarung sind die im Übereinkommen von Kapstadt vorgesehenen Ausnahmen in Regel I/6 in Bezug auf jährliche Besichtigungen und in Regel III/3 in Bezug auf gemeinsame Fanggebiete oder ausschließliche Wirtschaftszonen von der Anwendung ausgenommen.