



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 31.1.2013
COM(2013) 38 final

2013/0020 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

upoważniająca państwa członkowskie do podpisania, ratyfikowania i przystąpienia do Porozumienia kapsztadzkiego z 2012 r. w sprawie wdrożenia postanowień protokołu Torremolinos z 1993 r. odnoszącego się do Międzynarodowej konwencji z Torremolinos o bezpieczeństwie statków rybackich z 1977 r.

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

1.1. Wprowadzenie

Międzynarodową konwencję z Torremolinos o bezpieczeństwie statków rybackich z 1977 r. zmieniono protokołem z 1993 r., w którym zaktualizowano postanowienia i zmieniono obowiązkowe stosowanie podstawowych rozdziałów Konwencji do statków o długości 45 metrów i większej, pozostawiając na szczeblu regionalnym decyzję o jej stosowaniu w stosunku do statków o długości 24 metrów i większej. Ani pierwotna konwencja, ani protokół z 1993 r. nie weszły w życie, ponieważ nigdy nie spełniono niezbędnych wymogów minimalnych w zakresie ratyfikacji.

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) zwołała w dniach 9-11 października 2012 r. w Kapsztadzie w Republice Południowej Afryki konferencję dyplomatyczną mającą na celu rozważenie i przyjęcie porozumienia w sprawie wdrożenia protokołu Torremolinos w ramach szeroko zakrojonego działania IMO mającego na celu ułatwienie wejścia w życie protokołu z 1993 r.

W wyniku konferencji dyplomatycznej przyjęto porozumienie zmieniające protokół Torremolinos z 1993 r., pt. „Porozumienie kapsztadzkie z 2012 r. w sprawie wdrożenia postanowień protokołu Torremolinos z 1993 r. odnoszącego się do Międzynarodowej konwencji z Torremolinos o bezpieczeństwie statków rybackich z 1977 r.” (zwanego dalej „Porozumieniem”).

1.2. Kompetencja UE i konsekwencje dla UE

Zgodnie z zasadami dotyczącymi kompetencji zewnętrznej określonymi w art. 3 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) zmiany protokołu Torremolinos z 1993 r. wchodzą w zakres wyłącznej kompetencji Unii, ponieważ dokonano transpozycji tego protokołu do prawodawstwa EU dyrektywą Rady 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającą zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej¹.

Unia Europejska nie może stać się stroną projektu porozumienia, ponieważ obecny projekt zatwierdzony przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) nie zawiera klauzuli REIO (klauzuli o regionalnej organizacji integracji gospodarczej). Jednakże ze względu na fakt, że porozumienie dotyczy sprawy stanowiącej wyłączną kompetencję UE, państwa członkowskie nie są w stanie podjąć autonomicznej decyzji dotyczącej podpisania i ratyfikacji porozumienia. Mogą to uczynić, w interesie Unii, dopiero po upoważnieniu przez Radę i wyrażeniu zgody przez Parlament Europejski na wniosek Komisji.

1.3. Szczegółowe informacje dotyczące porozumienia

W porozumieniu przewidziano wejście w życie protokołu Torremolinos 12 miesięcy po dniu, w którym co najmniej 22 państwa, których łączna liczba statków rybackich o długości 24 metrów i większej pływających na morzu pełnym wynosi co najmniej 3 600, wyraziły zgodę na jego obowiązywanie. W stosunku do protokołu z 1993 r. oznacza to znaczne obniżenie progowej liczby statków rybackich dające realne szanse jej osiągnięcia.

Porozumienie będzie otwarte do podpisu w siedzibie IMO w okresie od 11 lutego 2013 r. do 10 lutego 2014 r., a następnie będzie otwarte do przystąpienia. Zgodnie z deklaracjami państw

¹ Dz.U. L 34 z 9.2.1998, s. 1.

członkowskich UE w trakcie negocjacji prowadzących do wypracowania porozumienia oczekuje się, że korzystanie z baz danych administrowanych przez Organizację Narodów Zjednoczonych ds. Wyżywienia i Rolnictwa (FAO) zapewni obiektywną podstawę dla oszacowania flot pływających pod banderami stron ratyfikujących porozumienie, tym samym ułatwiając szybkie wejście w życie porozumienia.

Zakres. Postanowienia porozumienia stosuje się do nowych statków, o ile w szczególnych przypadkach nie przewidziano inaczej. Za pomocą porozumienia wprowadzono również pewną dozę elastyczności w celu ułatwienia powszechnej akceptacji. Administracje mogą, zgodnie z planem, stopniowo wdrażać postanowienia rozdziału IX (radiokomunikacja) w okresie nieprzekraczającym 10 lat; a postanowienia rozdziału VII (urządzenia i instalacje ratunkowe), rozdziału VIII (procedury w sytuacjach zagrożeń, zbiórki załogi i ćwiczenia) oraz rozdziału X (wyposażenie i instalacje nawigacyjne statku) w okresie nieprzekraczającym pięciu lat.

Odstępstwa. Porozumienie umożliwia administracji wyłączenie dowolnego statku pływającego pod banderą jej państwa z wszelkich wymogów regulacyjnych, jeżeli uzna takie zastosowanie za nieuzasadnione lub niewykonalne ze względu na rodzaj statku, warunki pogodowe lub brak ogólnych zagrożeń nawigacyjnych, na następujących warunkach:

a) statek spełnia wymogi w zakresie bezpieczeństwa, które w opinii danej administracji są odpowiednie dla działań, do których jest przeznaczony i zapewniają całościowe bezpieczeństwo statku i osób znajdujących się na jego pokładzie;

b) statek pływa wyłącznie:

(i) we wspólnym obszarze połowowym ustanowionym na przylegających obszarach morskich znajdujących się pod jurysdykcją sąsiadujących państw, które ustanowiły dany obszar, w odniesieniu do statków uprawnionych do pływania pod ich banderami, jedynie w zakresie i na warunkach uzgodnionych przez te państwa, zgodnie z przepisami prawa międzynarodowego, w celu ustanowienia danego obszaru; lub

(ii) w wyłącznej strefie ekonomicznej państwa, pod którego banderą ma prawo pływać, lub – jeśli dane państwo nie ustanowiło takiej strefy – w obszarze poza morzem terytorialnym danego państwa i przyległym do morza terytorialnego danego państwa ustalonym przez dane państwo zgodnie z przepisami prawa międzynarodowego i rozciągającym się nie dalej niż 200 mil morskich od linii podstawowej, od której mierzy się szerokość jego morza terytorialnego; lub

(iii) w wyłącznej strefie ekonomicznej, w obszarze morskim pod jurysdykcją innego państwa lub we wspólnym obszarze połowowym zgodnie z porozumieniem pomiędzy zainteresowanymi państwami zgodnie z przepisami prawa międzynarodowego, wyłącznie w zakresie i na warunkach, które dane państwa ustaliły w tym względzie; oraz

c) administracja powiadamia Sekretarza Generalnego IMO o warunkach, na podstawie których przyznano odstępstwo zgodnie z niniejszym ustępem.

Badania i certyfikaty. Zmienia się międzynarodowy certyfikat bezpieczeństwa statku rybackiego w celu zawarcia w nim stwierdzenia, że został on wydany na podstawie postanowień Porozumienia kapsztadzkiego z 2012 r. w sprawie wdrożenia postanowień protokołu Torremolinos z 1993 r. odnoszącego się do Międzynarodowej konwencji z Torremolinos o bezpieczeństwie statków rybackich z 1977 r.

System badań zmienia się w celu uwzględnienia ram czasowych stosowanych w odniesieniu do statków towarowych i pasażerskich, tzn. badanie coroczne, obowiązkowe badanie pośrednie w okresie pomiędzy rokiem drugim i trzecim, a także badanie w celu odnowienia świadectwa w okresie krótszym niż pięć lat. Zostały również zharmonizowane okresy dodatkowe po terminie badania. W porozumieniu zawarto ponadto postanowienia dające administracji możliwość zwolnienia statku z badania corocznego, jeśli jego wykonanie zostanie uznane za nieuzasadnione lub niemożliwe.

Nowy system badań jest ogólnie bardziej rygorystyczny - badania coroczne i okresowe mają szerszy zakres; zagadnienia, które podlegały wcześniej sprawdzeniu w ramach uznaniowych badań pośrednich, zostały włączone w zakres obowiązkowych badań okresowych; dodatkowe badania w przypadku napraw nie są już uznaniowe. Nowy maksymalny okres dla badań w celu odnowienia świadectwa wynoszący 5 lat, zamiast 4 lat, odzwierciedla fakt, że okres 5 lat był już dozwolony w ramach obecnego systemu. Okresy dodatkowe po wygaśnięciu świadectwa również uwzględniają obecnie zharmonizowane okresy obowiązywania świadectw wydawanych dla innych statków na podstawie konwencji SOLAS, przy czym główny okres karencji skrócono z 5 miesięcy do 3 miesięcy.

Pierwotna konwencja z Torremolinos, protokół z 1993 ani Porozumienie z 2012 r. nie wykluczają możliwości zgłaszania zastrzeżeń lub oświadczeń przez strony.

1.4. Skutki dla dyrektywy 97/70/WE

Artykuł 3 ust. 5 protokołu Torremolinos pozostaje bez zmian i umożliwia opracowywanie regionalnych uzgodnień, tym samym zapewniając ciągle wdrażanie jednolitego i spójnego systemu bezpieczeństwa dla wszystkich statków rybackich pływających po wodach UE. W porozumieniu przedstawiono ponadto minimalny zestaw przepisów dotyczących bezpieczeństwa, umożliwiając tym samym UE dalsze stosowanie pierwotnych przepisów zgodnie z protokołem Torremolinos.

Dwie kwestie mogą wymagać podjęcia działań w celu zabezpieczenia pewnych obecnie obowiązujących norm UE. Pierwszą z nich jest usunięcie wprowadzonych Porozumieniem szerszych wyłączeń ogólnych i wyłączenia z badania corocznego. Drugą jest aktualizowanie odesłań w ramach dyrektywy i załączników do niej. Artykuły 8 i 9 dyrektywy 97/70/WE w związku z art. 5 rozporządzenia (WE) 2099/2002² stanowią, że obie kwestie można rozwiązać, zmieniając dyrektywę zgodnie z procedurą komitetu ds. regulacji połączonej z kontrolą.

W dyrektywie 97/70/WE postanowienia protokołu Torremolinos stosuje się nie tylko do statków rybackich pływających pod banderą państwa członkowskiego UE, ale również do statków rybackich pływających pod banderą państw trzecich na wodach wewnętrznych lub morzach terytorialnych państwa członkowskiego lub wyładowujących połów w porcie państwa członkowskiego zgodnie z przepisami ogólnymi prawa międzynarodowego. Należy kontynuować stosowanie postanowień protokołu Torremolinos do wszystkich tych grup statków rybackich. Dlatego też Komisja uznaje, że państwa członkowskie UE, podpisując porozumienie i wyrażając zgodę na jego obowiązywanie, powinny złożyć oświadczenie potwierdzające, że postanowienia protokołu Torremolinos będą nadal miały zastosowanie do tych dwóch grup statków z państw trzecich zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami prawodawstwa unijnego.

Jako że wymogi określone w obecnej dyrektywie zostaną zasadniczo utrzymane, skutki w zakresie kosztów dla statków rybackich z UE są znikome. Chociaż badania będą miały większy zakres, to będą wykonywane w dłuższych okresach.

² Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

1.5. Podsumowanie

Przyjęcie i wejście w życie ogólnych przepisów bezpieczeństwa dla statków rybackich jest kwestią najwyższej wagi w sektorze dotkniętym szczególnie wysoką liczbą wypadków powodujących ponad 24 000 ofiar śmiertelnych rocznie³.

Oczekuje się, że wprowadzony w porozumieniu zakres elastyczności odegra zasadniczą rolę w realizacji celu polegającego na wejściu w życie protokołu Torremolinos z 1993 r. Zmiany do protokołu w celu jego aktualizacji można poza tym wprowadzać dopiero po jego wejściu w życie. Ponieważ dyrektywa 97/70/WE zawiera odniesienie do postanowień protokołu Torremolinos z 1993 r. - które w przeważającej części nie były zasadniczo aktualizowane w ciągu 20 lat - i je wdraża, wejście w życie porozumienia umożliwi przyjęcie w ramach IMO zmian aktualizujących dla szeregu wymogów ujętych w protokole, a następnie ich wdrożenie za pomocą dyrektywy 97/70/WE.

Komisja uznaje zatem, że porozumienie ułatwi w znacznym stopniu realizację celów traktatów zawartych w dyrektywie 97/70/WE. Zgodnie z wyjaśnieniami w pkt 1.4.3 powyżej, jest jednak rzeczą niezbędną, aby zapewnić zachowanie niezmienionego zakresu wzmiankowanej dyrektywy, żądając od państw członkowskich złożenia odpowiednich oświadczeń przy podpisywaniu porozumienia i wyrażaniu zgody na jego obowiązywanie.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA SKUTKÓW

Przystąpienie do porozumienia nie powoduje zmiany wymogów technicznych dotyczących statków rybackich obowiązujących na podstawie obecnej dyrektywy.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

Artykuł 1

W tym artykule upoważnia się państwa członkowskie do wyrażenia zgody na obowiązywanie obecnego porozumienia w obszarze wyłącznej kompetencji Unii ze względu na fakt, że UE nie może stać się stroną takiego porozumienia. W porozumieniu określono różne możliwości wyrażenia przez państwa członkowskie IMO zgody na obowiązywanie porozumienia, a w przedmiotowym artykule przedstawiono różne metody, za pomocą których państwa członkowskie mogą to uczynić.

Artykuł 2

W tym artykule nałożono na państwa członkowskie UE obowiązek wyrażenia zgody na obowiązywanie porozumienia w terminie dwóch lat od wejścia w życie niniejszej decyzji. Bezzwłoczne przyjęcie porozumienia przez wszystkie państwa członkowskie UE umożliwi szybsze osiągnięcie wartości progowych dotyczących zarówno wymaganej liczby państw członkowskich IMO, jak i łącznej liczby statków (22 państwa członkowskie i 3 600 statków rybackich). Biorąc pod uwagę, że w porozumieniu wspiera się poprawę bezpieczeństwa statków rybackich na całym świecie, zmniejszanie rozbieżności w zakresie poziomów bezpieczeństwa i ewentualnych niekorzystnych warunków konkurencji dla statków z UE oraz ułatwianie dalszych aktualizacji wymogów technicznych objętych porozumieniem, jego bezzwłoczne wejście w życie jest wysoce pożądane.

Artykuł 3

W tym artykule określono konkretny termin wejścia w życie decyzji Rady.

³ ILO (2001) Sprawozdanie dotyczące bezpieczeństwa i zdrowia w sektorze połowowym.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich, ponieważ jej celem jest upoważnienie ich do wyrażenia zgody na obowiązywanie porozumienia.

4. WPLYW NA BUDŻET

Brak

Wniosek

DECYZJA RADY

upoważniająca państwa członkowskie do podpisania, ratyfikowania i przystąpienia do Porozumienia kapsztadzkiego z 2012 r. w sprawie wdrożenia postanowień protokołu Torremolinos z 1993 r. odnoszącego się do Międzynarodowej konwencji z Torremolinos o bezpieczeństwie statków rybackich z 1977 r.

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 w związku z art. 218 ust. 5, art. 218 ust. 6 lit. a) ppkt v) oraz art. 218 ust. 8 akapit pierwszy, uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej, uwzględniając zgodę Parlamentu Europejskiego⁴, a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Działanie Unii Europejskiej w sektorze transportu morskiego powinno mieć na celu poprawę bezpieczeństwa morskiego.
- (2) Protokół Torremolinos dotyczący Międzynarodowej konwencji z Torremolinos o bezpieczeństwie statków rybackich z 1977 r., zwany dalej „protokołem Torremolinos” został przyjęty w dniu 2 kwietnia 1993 r.
- (3) W dyrektywie Rady 97/70/WE⁵ ustanawiającej zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej ustanowiono normy bezpieczeństwa, których podstawę stanowi protokół Torremolinos, uwzględniając w koniecznym stopniu wszystkie uwarunkowania regionalne i lokalne.
- (4) Protokół Torremolinos nie wszedł w życie, ponieważ nigdy nie spełniono niezbędnych minimalnych wymogów dotyczących ratyfikacji.
- (5) W celu ustanowienia, w drodze wspólnego porozumienia, najwyższych możliwych norm bezpieczeństwa dla statków rybackich, które będą mogły zostać wdrożone przez wszystkie zainteresowane państwa pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), na konferencji dyplomatycznej w Kapsztadzie w Republice Południowej Afryki w dniach 9-11 października 2012 r. ostatecznie uzgodniono projekt porozumienia, które należy odczytywać w związku z protokołem Torremolinos.
- (6) Przyjęte w dniu 11 października 2012 r. porozumienie nosi tytuł „Porozumienie kapsztadzkie z 2012 r. w sprawie wdrożenia postanowień protokołu Torremolinos z 1993 r. odnoszącego się do Międzynarodowej konwencji z Torremolinos o bezpieczeństwie statków rybackich z 1977 r.” (zwane dalej „porozumieniem”).

⁴ Dz.U. C z [...], s. [...].

⁵ Dz.U. L 34 z 9.2.1998, s. 1.

Porozumienie będzie otwarte do podpisu w siedzibie IMO w okresie od 11 lutego 2013 r. do 10 lutego 2014 r., a następnie będzie otwarte do przystąpienia.

- (7) Postanowienia porozumienia wchodzą w zakres wyłącznej kompetencji Unii obejmujący system bezpieczeństwa statków rybackich o długości 24 metrów i większej.
- (8) Unia Europejska nie może stać się stroną porozumienia, ponieważ nie zawiera ono klauzuli REIO (klauzuli o regionalnej organizacji integracji gospodarczej).
- (9) W interesie bezpieczeństwa morskiego i uczciwej konkurencji jest, aby porozumienie zostało obecnie ratyfikowane przez państwa członkowskie Unii Europejskiej lub aby państwa członkowskie Unii Europejskiej do niego przystąpiły w celu zapewnienia wejścia w życie postanowień protokołu Torremolinos. Wejście w życie porozumienia umożliwi ponadto późniejsze aktualizowanie szeregu postanowień protokołu, które stały się nieaktualne od czasu przyjęcia dyrektywy 97/70/WE, w drodze zgłoszeń do IMO.
- (10) Zgodnie zatem z art. 2 ust. 1 TFUE w interesie Unii Rada powinna upoważnić państwa członkowskie do podpisania porozumienia lub do przystąpienia do niego. Jednakże w celu ochrony obecnych poziomów bezpieczeństwa zapewnionych dyrektywą Rady 97/70/WE państwa członkowskie powinny w momencie podpisywania porozumienia i składania dokumentów ratyfikacyjnych lub dokumentów przystąpienia składać oświadczenie, że wyłączenia przewidziane w art. 1 ust. 6 i art. 3 ust. 3 porozumienia odnośnie do, odpowiednio, badań corocznych i wspólnego obszaru połowowego lub wyłącznej strefy ekonomicznej należy wykluczyć ze stosowania, oraz że statki rybackie państwa trzeciego o długości 24 metrów i większej pływające na ich morzach terytorialnych lub wodach wewnętrznych, lub wyładowujące połów w ich portach podlegają normom bezpieczeństwa określonym we wzmiankowanej dyrektywie.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Państwa członkowskie upoważnia się niniejszym do, odpowiednio, podpisania, podpisania i ratyfikowania lub przystąpienia do Porozumienia kapsztadzkiego z 2012 r. w sprawie wdrożenia postanowień protokołu Torremolinos z 1993 r. odnoszącego się do Międzynarodowej konwencji z Torremolinos o bezpieczeństwie statków rybackich z 1977 r.

Artykuł 2

Państwa członkowskie podejmują niezbędne kroki w celu złożenia dokumentów ratyfikacyjnych lub dokumentów przystąpienia do porozumienia Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej w jak najkrótszym terminie, a w każdym razie nie później niż w ciągu dwóch lat od daty wejścia w życie niniejszej decyzji.

W momencie podpisania, ratyfikowania lub przystąpienia do porozumienia państwa członkowskie składają również oświadczenie określone w załączniku do niniejszej decyzji.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.
Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK

OŚWIADCZENIE, KTÓRE SKŁADAJĄ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE W MOMENCIE PODPISANIA, RATYFIKACJI LUB PRZYSTĄPIENIA DO POROZUMIENIA KAPSZTADZKIEGO Z 2012 R. W SPRAWIE WDROŻENIA POSTANOWIEŃ PROTOKOŁU TORREMOLINOS Z 1993 R. ODNOSZĄCEGO SIĘ DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI Z TORREMOLINOS O BEZPIECZEŃSTWIE STATKÓW RYBACKICH Z 1977 R.

W ramach porozumienia regionalnego dozwolonego na mocy art. 3 ust. 5 protokołu Torremolinos z 1993 r. [*wstawić nazwę państwa członkowskiego będącego umawiającą się stroną*] jest zobowiązana odpowiednim prawodawstwem Unii (dyrektywa Rady 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r.) ustanawiającym zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej, a tym samym będzie stosowała postanowienia protokołu Torremolinos w stosunku do statków rybackich o długości 24 metrów i większej pływających pod banderą państw trzecich na jej wodach wewnętrznych lub morzach terytorialnych lub wyładowujących połów w jej portach zgodnie z warunkami określonymi w powyższym prawodawstwie Unii.

Zgodnie z porozumieniem regionalnym wyłączenia przewidziane w porozumieniu kapsztadzkiem w jego art. 1 ust. 6 odnośnie do badań corocznych oraz w art. 3 ust. 3 odnośnie do wspólnego obszaru połowowego lub wyłącznej strefy ekonomicznej wyklucza się ze stosowania.