

Bruxelles, 31.1.2013
COM(2013) 38 final

2013/0020 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza gli Stati membri a firmare, ratificare o aderire all'accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del protocollo del 1993 relativo alla convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1.1. Introduzione

La convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca è stata modificata dal protocollo del 1993 che ha aggiornato le disposizioni e riveduto l'applicazione obbligatoria dei capitoli principali alle navi di lunghezza pari o superiore a 45 metri, rimettendo a una decisione regionale l'applicazione alle navi di lunghezza pari o superiore a 24 metri. Né la convenzione originaria né il protocollo del 1993 sono entrati in vigore, poiché non sono mai stati conseguiti i requisiti minimi necessari in termini di ratifica.

Dal 9 all'11 ottobre 2012, nell'ambito del grande impegno da essa profuso per facilitare l'entrata in vigore del protocollo del 1993, l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha organizzato una conferenza diplomatica a Città del Capo (Sudafrica) per esaminare e adottare un accordo sull'attuazione del protocollo di Torremolinos.

La conferenza diplomatica ha portato all'adozione di un accordo che modifica il protocollo di Torremolinos del 1993, denominato "accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del protocollo del 1993 relativo alla convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca" (in seguito "l'accordo").

1.2. Competenza dell'UE e relative implicazioni

In base alle norme in materia di competenze esterne di cui all'articolo 3, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), le modifiche al protocollo di Torremolinos del 1993 rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione, poiché il protocollo è stato recepito nella legislazione dell'UE mediante la direttiva 97/70/CE del Consiglio, dell'11 dicembre 1997, che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri¹.

L'Unione europea non può sottoscrivere la proposta di accordo, dato che l'attuale bozza, approvata dal Comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), non comprende una clausola sulle organizzazioni regionali di integrazione economica (la cosiddetta clausola REIO). Tuttavia, dal momento che l'accordo riguarda una materia di competenza esclusiva dell'UE, gli Stati membri non possono decidere autonomamente in merito alla firma e alla ratifica dell'accordo medesimo, ma possono farlo, nell'interesse dell'Unione, solo previa autorizzazione del Consiglio e approvazione del Parlamento europeo su proposta della Commissione.

1.3. Dettagli dell'accordo

L'accordo prevede l'entrata in vigore del protocollo di Torremolinos dodici mesi dopo la data in cui almeno 22 Stati, il cui numero aggregato di navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri operanti in alto mare non è inferiore a 3 600, abbiano espresso il proprio consenso a essere vincolati dall'accordo stesso. Si tratta di una riduzione significativa della soglia di navi da pesca rispetto al protocollo del 1993, che potrà ora essere realisticamente raggiunta.

L'accordo sarà aperto alla firma presso la sede dell'IMO dall'11 febbraio 2013 al 10 febbraio 2014 e resterà successivamente aperto all'adesione. Si prevede che, come sostenuto dagli Stati membri dell'UE nel corso dei negoziati che hanno portato all'accordo, l'utilizzo delle banche dati dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura (FAO) offrirà

¹ GU L 34 del 9.2.1998, pag. 1.

una base oggettiva per la stima delle flotte battenti bandiera dei paesi contraenti e agevolerà quindi la rapida entrata in vigore dell'accordo.

Ambito di applicazione: le disposizioni dell'accordo si applicano alle nuove navi, salvo espressa indicazione contraria. Nell'accordo sono stati inseriti alcuni elementi di flessibilità per agevolarne l'ampia accettazione. Le amministrazioni possono attuare progressivamente, in base a un piano, le disposizioni del capitolo IX (Radiocomunicazioni) per un periodo non superiore a dieci anni e le disposizioni dei capitoli VII (Mezzi e dispositivi di salvataggio), VIII (Procedure di emergenza, appelli ed esercitazioni) e X (Apparecchiature e dispositivi di navigazione) per un periodo non superiore a cinque anni.

Esenzioni: l'accordo consente a un'amministrazione di esentare le navi da pesca abilitate a battere la propria bandiera da un obbligo normativo, qualora ritenga che l'applicazione dello stesso sia irragionevole o impraticabile, tenuto conto del tipo di nave, delle condizioni meteorologiche e dell'assenza di rischi generali di navigazione, alle seguenti condizioni:

- a) la nave rispetta i requisiti di sicurezza che l'amministrazione ritiene adeguati al servizio per il quale essa è destinata e atti a garantire la sicurezza della nave e delle persone a bordo;
- b) la nave opera esclusivamente
 - i) in una zona di pesca comune stabilita in zone marine adiacenti sotto la giurisdizione di Stati vicini che hanno stabilito tale zona per le navi autorizzate a battere la loro bandiera, soltanto nella misura e alle condizioni che tali Stati decidono di stabilire a questo riguardo, in conformità del diritto internazionale; o
 - ii) nella zona economica esclusiva dello Stato di cui è autorizzata a battere bandiera, o, se detto Stato non ha definito tale zona, in una zona situata al di là delle acque territoriali di detto Stato e a esse contigua, determinata dallo Stato in questione conformemente al diritto internazionale, che si estende non oltre le 200 miglia nautiche dalla linea di base a partire dalla quale è misurata la larghezza delle acque territoriali; o
 - iii) nella zona economica esclusiva, una zona marina soggetta alla giurisdizione di un altro Stato, o in una zona di pesca comune, conformemente a un accordo fra gli Stati interessati in conformità del diritto internazionale, soltanto nella misura e alle condizioni che tali Stati decidono di stabilire al riguardo; e
- c) l'amministrazione comunica al segretario generale dell'IMO i termini e le condizioni a cui l'esenzione è concessa in base al presente paragrafo.

Ispezioni e certificati: il Certificato internazionale di sicurezza per nave da pesca è modificato per indicare che è stato rilasciato a norma delle disposizioni dell'accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del protocollo di Torremolinos del 1993 relativo alla convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca.

Il **regime di ispezione** è modificato per tener conto della periodicità dei controlli per le navi per il trasporto merci e passeggeri, che prevede un'ispezione annuale, un'ispezione intermedia obbligatoria tra il secondo e il terzo anno e un'ispezione di rinnovo dopo non più di cinque anni. Vengono armonizzati anche i periodi di tolleranza concessi alla scadenza del termine per l'esecuzione delle ispezioni. Inoltre, una disposizione dell'accordo stabilisce che un'amministrazione può esentare una nave dall'ispezione annuale, qualora l'attuazione della stessa sia considerata irragionevole o impraticabile.

Nel complesso, il nuovo regime di ispezione è più rigoroso: le ispezioni annuali e periodiche sono più complete, le questioni che dovevano essere verificate precedentemente nell'ambito delle ispezioni discrezionali intermedie sono comprese nell'ispezione periodica obbligatoria e le ulteriori ispezioni sui lavori di riparazione non sono più discrezionali. Il nuovo intervallo massimo di cinque anni, anziché di quattro, per un'ispezione di rinnovo riflette il fatto che un intervallo di cinque anni è già possibile con il regime attuale. I periodi di tolleranza in seguito alla scadenza di un certificato tengono conto dei periodi armonizzati per i certificati rilasciati ad altre navi in base alla convenzione SOLAS (il periodo di tolleranza principale passa da cinque a tre mesi).

Né l'originaria convenzione di Torremolinos, né il protocollo del 1993, né l'accordo del 2012 escludono la formulazione di riserve o dichiarazioni delle parti.

1.4. Implicazioni per la direttiva 97/70/CE

L'articolo 3, paragrafo 5, del protocollo di Torremolinos rimane invariato; esso prevede l'elaborazione di intese regionali che consentono di proseguire l'attuazione di un regime di sicurezza uniforme e coerente per tutte le navi da pesca operanti nelle acque dell'UE. Inoltre, l'accordo rappresenta un insieme minimo di norme di sicurezza e consente quindi all'Unione europea di continuare ad applicare le norme originarie del protocollo di Torremolinos.

Due aspetti possono necessitare di misure che tutelino determinate norme attuali dell'UE: in primo luogo, l'esclusione delle più ampie esenzioni generali e dell'esenzione dall'ispezione annuale introdotte dall'accordo e in secondo luogo, l'aggiornamento dei riferimenti all'interno della direttiva e dei suoi allegati. Gli articoli 8 e 9 della direttiva 97/70/CE, in combinato disposto con l'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002² stabiliscono che entrambi gli aspetti possono essere risolti modificando la direttiva secondo una procedura di comitato di regolamentazione con controllo.

La direttiva 97/70/CE applica le disposizioni del protocollo di Torremolinos non solo alle navi da pesca battenti bandiera di uno Stato membro dell'UE, ma anche alle navi da pesca battenti bandiera di paesi terzi che operano nelle acque interne o nelle acque territoriali di uno Stato membro o che sbarcano le proprie catture nei porti di uno Stato membro, conformemente alle norme generali del diritto internazionale. È opportuno continuare ad applicare le disposizioni del protocollo di Torremolinos a tutti questi gruppi di navi da pesca. Per tale motivo, la Commissione ritiene opportuno che gli Stati membri dell'Unione europea, nel momento in cui sottoscrivono l'accordo e accettano di essere vincolati dal medesimo, rilascino una dichiarazione attestante che le disposizioni del protocollo di Torremolinos continueranno ad applicarsi a questi due gruppi di navi di paesi terzi conformemente alla legislazione dell'Unione attualmente in vigore.

Dato che le disposizioni della direttiva vigente saranno sostanzialmente mantenute, le implicazioni economiche per le navi da pesca dell'Unione sono trascurabili. Le ispezioni risulteranno più complete, ma saranno effettuate in un periodo di tempo più lungo.

1.5. Conclusione

L'adozione e l'entrata in vigore di norme di sicurezza a livello mondiale per le navi da pesca è una questione della massima importanza per un settore funestato da un numero particolarmente elevato di incidenti che provocano oltre 24 000 decessi ogni anno³.

Grazie agli elementi di flessibilità introdotti dall'accordo, quest'ultimo dovrebbe permettere di conseguire l'obiettivo dell'entrata in vigore del protocollo di Torremolinos del 1993.

² GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

³ Relazione dell'OIL (2001) sulla salute e la sicurezza nell'industria della pesca.

Inoltre, le disposizioni del protocollo possono essere modificate soltanto dopo la sua entrata in vigore. Dato che la direttiva 97/70/CE fa riferimento alle disposizioni del protocollo di Torremolinos del 1993 – disposizioni che in vent'anni sono rimaste sostanzialmente invariate – e le mette in atto, l'entrata in vigore dell'accordo consentirà all'IMO di aggiornare una serie di requisiti figuranti nel protocollo, apportando modifiche che potranno in seguito essere attuate mediante la direttiva 97/70/CE.

La Commissione ritiene che l'accordo potrà quindi facilitare notevolmente il conseguimento degli obiettivi previsti dai trattati e ripresi nella direttiva 97/70/CE. Tuttavia, come spiegato nel terzo paragrafo del precedente punto 1.4, è necessario garantire che l'ambito di applicazione della direttiva resti invariato, imponendo agli Stati membri di rilasciare opportune dichiarazioni nel momento in cui sottoscrivono l'accordo e accettano di esserne vincolati.

2. CONSULTAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE D'IMPATTO

L'adesione al presente accordo non comporterà una modifica dei requisiti tecnici per le navi da pesca ai sensi della direttiva vigente.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

Articolo 1

L'articolo autorizza gli Stati membri a essere vincolati dall'attuale accordo in una materia di esclusiva competenza dell'Unione, a causa dell'impossibilità per l'UE di diventarne parte contraente. L'accordo stabilisce diverse modalità con cui gli Stati membri dell'IMO possono esprimere il proprio consenso a essere vincolati e l'articolo indica le diverse opzioni di cui gli Stati membri dell'UE dispongono a tal fine.

Articolo 2

L'articolo stabilisce che gli Stati membri esprimano il proprio consenso a essere vincolati dall'accordo entro un periodo di due anni a decorrere dall'entrata in vigore della presente decisione. L'adesione rapida all'accordo da parte di tutti gli Stati membri dell'UE consentirà di raggiungere più rapidamente la soglia relativa sia al numero di Stati membri dell'IMO sia alla flotta complessiva (22 Stati membri e 3 600 navi da pesca). L'accordo contribuirà a migliorare la sicurezza delle navi da pesca a livello mondiale, riducendo le disparità nei livelli di sicurezza e gli svantaggi competitivi che ne possono derivare per le navi dell'UE e facilitando gli aggiornamenti dei requisiti tecnici figuranti nell'accordo stesso. È quindi altamente auspicabile che esso entri in vigore quanto prima possibile.

Articolo 3

L'articolo stabilisce una data precisa per l'entrata in vigore della decisione del Consiglio.

Articolo 4

Scopo della decisione è autorizzare gli Stati membri ad aderire all'accordo; gli Stati membri sono pertanto destinatari della decisione.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza gli Stati membri a firmare, ratificare o aderire all'accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del protocollo del 1993 relativo alla convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 5, l'articolo 218, paragrafo 6, lettera a), punto v), e l'articolo 218, paragrafo 8, primo comma,

vista la proposta della Commissione europea,

vista l'approvazione del Parlamento europeo⁴,

considerando quanto segue:

- (1) L'azione dell'Unione europea nel settore del trasporto marittimo deve mirare a migliorare la sicurezza marittima.
- (2) Il 2 aprile 1993 è stato adottato il protocollo di Torremolinos relativo alla convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca, in seguito denominato "protocollo di Torremolinos".
- (3) La direttiva 97/70/CE del Consiglio che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri⁵, ha stabilito norme di sicurezza basate sul protocollo di Torremolinos, tenendo pienamente conto, per quanto necessario, delle circostanze regionali e locali.
- (4) Il protocollo di Torremolinos non è entrato in vigore, dato che i requisiti minimi necessari in termini di ratifica non sono mai stati raggiunti.
- (5) Al fine di stabilire di comune accordo norme quanto più rigorose possibili per la sicurezza delle navi da pesca, che possano essere attuate da tutti gli Stati interessati, nel corso della conferenza diplomatica tenutasi dal 9 all'11 ottobre 2012 a Città del Capo (Sudafrica), sotto l'egida dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), è stato adottato un progetto di accordo, da leggersi in combinato disposto con il protocollo di Torremolinos.
- (6) L'accordo, adottato l'11 ottobre 2012, è intitolato "accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del protocollo di Torremolinos del 1993 relativo alla convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca" (in seguito "l'accordo"). L'accordo sarà aperto alla firma presso la sede

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁵ GU L 34 del 9.2.1998, pag. 1.

dell'IMO dall'11 febbraio 2013 al 10 febbraio 2014 e resterà successivamente aperto all'adesione.

- (7) Le disposizioni dell'accordo rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione in materia di sicurezza delle navi da pesca di lunghezza pari o superiore a 24 metri.
- (8) L'Unione europea non può divenire parte contraente dell'accordo, poiché esso non contiene una clausola sulle organizzazioni regionali di integrazione economica (clausola REIO).
- (9) È nell'interesse della sicurezza marittima e della concorrenza leale che gli Stati membri dell'Unione europea ratifichino l'accordo o vi aderiscano, in modo da garantire l'entrata in vigore delle disposizioni del protocollo di Torremolinos. Inoltre, a seguito dell'entrata in vigore dell'accordo, sarà possibile aggiornare, mediante proposte trasmesse all'IMO, una serie di disposizioni del protocollo divenute obsolete dall'adozione della direttiva 97/70/CE.
- (10) È quindi opportuno che il Consiglio autorizzi gli Stati membri a firmare e ratificare l'accordo o ad aderirvi nell'interesse dell'Unione, in conformità dell'articolo 2, paragrafo 1, del TFUE. Tuttavia, al fine di salvaguardare gli attuali livelli di sicurezza previsti dalla direttiva 97/70/CE del Consiglio, è opportuno che, al momento della firma dell'accordo e del deposito dei propri strumenti di ratifica o di adesione, gli Stati membri rilascino una dichiarazione attestante che le esenzioni previste dall'accordo nelle regole 1(6) e 3(3), in relazione alle ispezioni annuali e a una zona di pesca comune o a una zona economica esclusiva, rispettivamente, siano escluse dall'applicazione, e che le navi da pesca di paesi terzi di lunghezza pari o superiore a 24 metri che operano nelle loro acque territoriali o interne o che sbarcano le catture nei loro porti saranno soggette alle norme di sicurezza previste da tale direttiva.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Gli Stati membri sono autorizzati a firmare, firmare e ratificare o aderire, come opportuno, all'accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del protocollo del 1993 relativo alla convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca.

Articolo 2

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per depositare, senza indugio e in ogni caso entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente decisione, i propri strumenti di ratifica dell'accordo o di adesione al medesimo presso il segretario generale dell'Organizzazione marittima internazionale.

All'atto della firma, della ratifica o dell'adesione all'accordo, gli Stati membri depositano inoltre la dichiarazione di cui all'allegato della presente decisione.

Articolo 3

La presente decisione entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*

ALLEGATO

DICHIARAZIONE DA DEPOSITARE A CURA DEGLI STATI MEMBRI ALL'ATTO DELLA FIRMA, DELLA RATIFICA O DELL'ADESIONE ALL'ACCORDO DI CITTÀ DEL CAPO DEL 2012 SULL'ATTUAZIONE DELLE DISPOSIZIONI DEL PROTOCOLLO DEL 1993 RELATIVO ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DI TORREMOLINOS DEL 1977 SULLA SICUREZZA DELLE NAVI DA PESCA

Nell'ambito di un'intesa regionale, autorizzata a norma dell'articolo 3, paragrafo 5, del protocollo di Torremolinos del 1993, [*inserire il nome dello Stato membro firmatario*] è vincolato dalla pertinente legislazione dell'Unione europea (direttiva 97/70/CE del Consiglio, dell'11 dicembre 1997) che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri e, di conseguenza, applicherà le disposizioni del protocollo di Torremolinos alle navi da pesca di lunghezza pari o superiore a 24 metri battenti bandiera di paesi terzi che operano nelle sue acque territoriali o interne o che sbarcano le loro catture in uno dei suoi porti, nei termini previsti dalla citata legislazione dell'UE.

Nell'ambito di detta intesa regionale, sono escluse dall'applicazione le esenzioni contemplate dall'accordo di Città del Capo nella regola 1(6), in relazione alle ispezioni annuali, e nella regola 3(3), in relazione a una zona di pesca comune o a una zona economica esclusiva.