

Convention internationale de Torremolinos (1977) sur la sécurité des navires de pêche: autorisation des États membres à signer ou ratifier l'accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du protocole de 1993 de Torremolinos, ou à y adhérer

2013/0020(NLE) - 31/01/2013

OBJECTIF : autoriser les États membres à signer ou ratifier l'accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du protocole de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, ou à y adhérer.

ACTE PROPOSÉ : Décision Conseil (proposition de la Commission).

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Conseil ne peut adopter l'acte que si le Parlement européen a approuvé celui-ci.

CONTEXTE : le protocole de Torremolinos relatif à la convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, adopté le 2 avril 1993, n'est pas entré en vigueur en raison du fait que les exigences minimales en matière de ratification n'ont pas été satisfaites. Toutefois, la directive 97/70/CE du Conseil instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres a fixé des normes de sécurité qui sont fondées sur le protocole de Torremolinos de 1993.

Afin de mettre en place, d'un commun accord, **les normes le plus élevées possible pour la sécurité des navires de pêche** qui puissent être mises en œuvre par tous les États concernés et sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI), un projet d'accord, à lire en liaison avec le protocole de Torremolinos de 1993, a été finalisé lors d'une conférence diplomatique qui s'est tenue au Cap (Afrique du Sud), du 9 au 11 octobre 2012. **L'accord sera ouvert à la signature du 11 février 2013 au 10 février 2014** et restera ensuite ouvert aux adhésions.

Tandis que les dispositions de l'accord relèvent de la **compétence exclusive de l'Union**, cette dernière ne peut devenir partie à l'accord, parce qu'il ne comporte pas de clause relative aux organisations d'intégration économique régionale (OIER). Le Conseil devrait donc autoriser les États membres à signer et à ratifier l'accord ou à y adhérer dans l'intérêt de l'Union.

ANALYSE D'IMPACT : la Commission n'a pas réalisé d'analyse d'impact.

BASE JURIDIQUE : article 100, paragraphe 2, en liaison avec son article 218, paragraphe 5, paragraphe 6, point a) v), et paragraphe 8, premier alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

CONTENU : le projet de décision prévoit que les États membres sont autorisés, selon le cas, à **signer ou à signer et ratifier l'accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du protocole de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos de 1977** sur la sécurité des navires de pêche, ou à y adhérer.

Toutefois, afin de **préserver les niveaux actuels de sécurité prévus par la directive 97/70/CE du Conseil**, les États membres devraient, lors de la signature de l'accord et du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion, publier une déclaration indiquant : i) que les exemptions prévues par l'accord concernant les visites annuelles et une zone de pêche commune ou une zone économique exclusive, respectivement, doivent être exclues de l'application, et ii) que les navires de pêche de pays tiers d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres en activité dans leurs eaux territoriales ou intérieures ou débarquant leurs prises dans leurs ports seront soumis aux normes de sécurité arrêtées dans ladite directive.

Objectif de l'accord : l'accord prévoit l'entrée en vigueur du protocole de Torremolinos après **12 mois à compter de la date à laquelle 22 États au moins**, dont le nombre cumulé de navires de pêche d'une longueur de 24 mètres et plus opérant en haute mer **n'est pas inférieur à 3.600**, auront exprimé leur consentement à être liés par lui. La Commission note qu'il s'agit d'une réduction importante, par rapport au protocole de 1993, du seuil requis pour les navires de pêche qui a maintenant des bonnes chances d'être atteint.

Champ d'application: les dispositions de l'accord s'appliqueraient aux nouveaux navires, sauf indication expresse contraire. Certaines marges de manœuvre ont été ajoutées en vue de faciliter l'acceptation de l'accord. Ainsi, les administrations pourraient, conformément à un plan établi, **mettre en œuvre progressivement** :

- les dispositions du chapitre consacré aux radiocommunications sur une période **n'excédant pas 10 ans**;
- les dispositions des chapitres consacrés aux : i) engins et dispositifs de sauvetage, ii) consignes en cas d'urgence, iii) rôle d'appel et exercices et iv) équipement et dispositions requis à bord pour la navigation, sur une période **n'excédant pas 5 ans**.

Exemptions: l'accord permet à une administration d'exempter, sous certaines conditions, un navire autorisé à battre son pavillon de l'une quelconque des exigences réglementaires, si elle estime que l'application en est déraisonnable et irréalisable compte tenu du type de navire, des conditions climatiques et de l'absence de dangers de navigation en général. L'administration devra notifier au secrétaire général de l'OMI les conditions auxquelles l'exemption est accordée.

Régime des visites plus strict : ce régime est modifié pour tenir compte des délais prévus pour les navires de transport de marchandises et les navires de transport de passagers, à savoir: une visite annuelle, une visite intermédiaire obligatoire entre la deuxième et la troisième année et une visite de renouvellement après cinq ans au plus. Les périodes de grâce accordées après l'expiration des délais prévus pour les visites sont également harmonisés. L'accord prévoit en outre une disposition permettant aux administrations d'exempter un navire de la visite annuelle si son application est jugée déraisonnable ou impraticable.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union européenne.