

Brüssel, den 28.3.2019
COM(2019) 159 final

2019/0087 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Union im Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt und im Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zu vertretenden Standpunkt hinsichtlich der Verabschiedung von Änderungen der Anlage II zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, von Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm bei Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen in der Fassung von 2011, von Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes, von Änderungen der Formulare C, E und P in der Anlage zum Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See sowie von Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft den Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union auf der 74. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (MEPC 74), die vom 13. bis 17. Mai 2019 in London stattfinden wird, sowie auf der 101. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (MSC 101), die vom 5. bis 14. Juni 2019 in London stattfinden wird, zu vertreten ist, und zwar im Hinblick auf die vorgesehene Verabschiedung von Änderungen der Anlage II zum MARPOL-Übereinkommen in Bezug auf Ladungsrückstände und Tankwaschwasser mit persistenten Schwimmstoffen mit hoher Viskosität und/oder hohem Schmelzpunkt, Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen (ESP-Code) in der Fassung von 2011, Änderungen des Absatzes 6.1.1.3 des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code), Änderungen des Absatzes 4.4.8.1 des LSA-Codes, Änderungen der Ausrüstungsverzeichnisse (Formulare C, E und P in der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen) sowie Änderungen der Teile A und A-1 des Internationalen Codes über die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code).

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO)

Mit dem Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) wird die IMO gegründet, deren Zweck darin besteht, ein Forum für die Zusammenarbeit der Regierungen bei der staatlichen Regelung und Handhabung technischer Fragen aller Art der internationalen Handelsschifffahrt zu bieten und zur Förderung gleicher Rahmenbedingungen auf die allgemeine Einführung höchstmöglicher Normen für die Sicherheit auf See, die Leistungsfähigkeit der Schifffahrt und die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe hinzuwirken. Außerdem soll sie damit zusammenhängende administrative und rechtliche Fragen behandeln.

Das Übereinkommen trat am 17. März 1958 in Kraft.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens.

Alle Mitgliedstaaten sind auch Vertragsparteien des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) von 1973, das am 2. Oktober 1983 in Kraft trat. Die Union ist nicht Vertragspartei des MARPOL-Übereinkommens.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) von 1974, das am 25. Mai 1980 in Kraft trat. Die Union ist nicht Vertragspartei des SOLAS-Übereinkommens.

Der Internationale Code für das erweiterte Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen (ESP-Code) in der Fassung von 2011 enthält Anforderungen für ein erweitertes Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Einhüllen- und Doppelhüllen-Massengutfrachtern sowie für Einhüllen- und Doppelhüllen-Öltankschiffe gemäß der SOLAS-Regel XI-1/2.

Der internationale Rettungsmittel-Code (LSA-Code) enthält Anforderungen für internationale Normen für Rettungsmittel, die unter Kapitel III des SOLAS-Übereinkommens fallen, z. B.

für persönliche Rettungsmittel, visuelle Hilfsmittel, Überlebensfahrzeuge, Bereitschaftsboote, Aussetz- und Einbootvorrichtungen sowie Schiffsevakuierungssysteme, Leinenwurfgeräte und Generalalarm- und Rundsprachsysteme.

Der Internationale Code über die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), soll als internationale Norm für Schiffe dienen, die mit Gas oder Flüssigkeiten mit niedrigem Flammpunkt betrieben werden. Der Code betrifft alle Bereiche, die aufgrund der Verwendung von Gas oder Flüssigkeiten mit niedrigem Flammpunkt als Brennstoff besonderer Berücksichtigung bedürfen, und enthält Kriterien für die Anordnung und Installation von mit Erdgas betriebenen Maschinen für Antriebs- und Hilfszwecke, deren Integrität hinsichtlich Sicherheit, Zuverlässigkeit und Stabilität der Integrität entspricht, die mit vergleichbaren neuen, mit herkömmlichem Öl betriebenen Haupt- und Hilfsmaschinen erreicht werden kann.

2.2. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation

Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen mit besonderer Zuständigkeit für die Sicherheit und Gefahrenabwehr in der Schifffahrt und für die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe. Sie ist die globale Instanz für die Verabschiedung von Normen für die Sicherheit, die Gefahrenabwehr und die Umweltverträglichkeit in der internationalen Schifffahrt. Ihre wichtigste Aufgabe besteht darin, einen fairen und wirksamen Regelungsrahmen für die Schifffahrtsbranche zu schaffen, der allgemein angenommen und angewendet wird.

Die Mitgliedschaft in der Organisation steht allen Staaten offen, und alle EU-Mitgliedstaaten sind der IMO beigetreten. Die Europäische Kommission hat seit 1974 Beobachterstatus bei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO); Grundlage dafür ist das Abkommen über die Zusammenarbeit zwischen der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrtsorganisation (IMCO)¹ und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über Angelegenheiten von beiderseitigem Interesse für die Parteien.

Der IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt, dem alle IMO-Mitglieder angehören, tritt mindestens einmal jährlich zusammen. Er befasst sich mit Umweltfragen im Zuständigkeitsbereich der Organisation betreffend die unter das MARPOL-Übereinkommen fallende Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, einschließlich der Verschmutzung durch Öl, in loser Schüttung beförderte Chemikalien, Abwasser, Abfälle und Emissionen von Schiffen, darunter Luftschadstoffe und Treibhausgasemissionen. Außerdem befasst er sich mit Ballastwasserbewirtschaftung, Bewuchsschutzsystemen, dem Recycling von Schiffen, der Vorsorge gegen und dem Eingreifen bei Verschmutzung sowie der Identifizierung von Sondergebieten und besonders sensiblen Seegebieten.

Der IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt richtet Mechanismen ein, um alle ihm durch das IMO-Übereinkommen, die IMO-Versammlung oder den IMO-Rat übertragenen Aufgaben sowie alle Aufgaben innerhalb des oben genannten Zuständigkeitsbereichs wahrzunehmen, die ihm gegebenenfalls aufgrund oder im Rahmen eines anderen von der IMO akzeptierten internationalen Instruments übertragen werden. Die Verabschiedung der Beschlüsse des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und seiner Unterausschüsse erfolgt mit der Mehrheit der Mitglieder.

Auch der IMO-Schiffssicherheitsausschuss, dem ebenfalls alle IMO-Mitglieder angehören, tritt mindestens einmal jährlich zusammen. Er befasst sich mit allen Fragen im Zuständigkeitsbereich der Organisation betreffend Navigationshilfen, Bau und Ausrüstung

¹ Der Name der IMCO wurde 1982 in Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) geändert.

von Schiffen, Besetzung und Besatzung von Schiffen unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit, Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen, Handhabung gefährlicher Güter, Verfahren und Erfordernisse für die Sicherheit auf See, hydrografische Unterrichtung, Schiffstagebücher und Navigationsaufzeichnungen, Untersuchungen von Seeunfällen, Bergungs- und Rettungswesen sowie alle sonstigen die Sicherheit auf See unmittelbar betreffenden Fragen.

Der IMO-Schiffssicherheitsausschuss richtet Mechanismen ein, um alle ihm durch das IMO-Übereinkommen, die IMO-Versammlung oder den IMO-Rat übertragenen Aufgaben sowie alle Aufgaben innerhalb des oben genannten Zuständigkeitsbereichs wahrzunehmen, die ihm gegebenenfalls aufgrund oder im Rahmen eines anderen von der IMO akzeptierten internationalen Instruments übertragen werden. Die Verabschiedung der Beschlüsse des Schiffssicherheitsausschusses und seiner Unterausschüsse erfolgt mit der Mehrheit der Mitglieder.

2.3. Die geplante Maßnahme des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt wird auf seiner 74. Tagung (MEPC 74) vom 13. bis 17. Mai 2019 Änderungen der Anlage II zum MARPOL-Übereinkommen in Bezug auf Ladungsrückstände und Tankwaschwasser mit persistenten Schwimmstoffen mit hoher Viskosität und/oder hohem Schmelzpunkt verabschieden, um die Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern. Ziel der geplanten Änderungen der Anlage II zum MARPOL-Übereinkommen ist die Beseitigung der erheblichen Verschmutzung, die beispielsweise durch die Einleitung von Paraffin in den Nordsee- und Ostseeanrainerstaaten in den vergangenen Jahren verursacht wurde.

2.4. Die geplante Maßnahme des IMO-Schiffssicherheitsausschusses

Der Schiffssicherheitsausschuss wird auf seiner 101. Tagung (MSC 101) vom 5. bis 14. Juni 2019 Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen (ESP-Code) in der Fassung von 2011, Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code), Änderungen des Absatzes 4.4.8.1 des LSA-Codes, Änderungen der Ausrüstungsverzeichnisse (Formulare C, E und P in der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen) sowie Änderungen der Teile A und A-1 des Internationalen Codes über die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), verabschieden.

2.4.1. Ziel der geplanten Änderungen des ESP-Codes ist es, durch redaktionelle Änderungen alle verbindlichen Anforderungen kenntlich zu machen und die Tabellen und Formulare verbessern. Die redaktionellen Änderungen werden darüber hinaus mit neuen wesentlichen Anforderungen verbunden, um den jüngsten Aktualisierungen der Reihe Z10 der Einheitlichen Anforderungen des Internationalen Verbands der Klassifikationsgesellschaften (International Association of Classification Societies, IACS) Rechnung zu tragen. In der Reihe Z10 der Einheitlichen Anforderungen geht es um die Rumpfvermessung von Öltankschiffen, Massengutfrachtern, Chemikalienschiffen, Doppelhüllen-Öltankschiffen und Doppelhüllen-Massengutfrachtern. Die Einheitlichen Anforderungen der IACS sind Entschließungen der IACS zu Angelegenheiten, die unmittelbar mit spezifischen Vorschriften und Verfahren der Klassifikationsgesellschaften und der allgemeinen Philosophie, auf der die Vorschriften und Verfahren der Klassifikationsgesellschaften beruhen, verbunden sind oder diesen unterliegen. Vorbehaltlich der Ratifizierung durch das Leitungsgremium jeder IACS-Mitgliedsgesellschaft werden die Einheitlichen Anforderungen innerhalb eines

Jahres nach Billigung durch die IACS-Gruppe „Allgemeine Politik“ in die Vorschriften und Verfahren der Mitgliedsgesellschaften aufgenommen. Bei den Einheitlichen Anforderungen handelt es sich um Mindestanforderungen. Darüber hinaus werden die in den Änderungsentwürfen verwendeten Formulierungen an die IMO-Nomenklatur angepasst, um Unklarheiten und Widersprüche zu vermeiden.

- 2.4.2. *Mit den geplanten Änderungen des LSA-Codes soll die einheitliche Anwendung des Absatzes 6.1.1.3 in Bezug auf das manuelle Aussetzen kleiner Bereitschaftsboote, die nicht zu den Überlebensfahrzeugen eines Schiffes gehören, gewährleistet werden.*
- 2.4.3. *Ziel der Änderungen des Absatzes 4.4.8.1 des LSA-Codes ist die Ausnahme von Rettungsbooten mit zwei unabhängigen Antriebssystemen von der Anforderung, mit einer ausreichenden Anzahl schwimmfähiger Riemen und den zugehörigen Ausrüstungsgegenständen (Dollen, Rudergabeln oder gleichwertige Vorrichtungen) ausgestattet zu sein, um bei ruhiger See voraus fahren zu können. Nachdem bei Prüfungen festgestellt wurde, dass einige Rettungsboote mit zwei unabhängigen Antriebssystemen weder mit Paddeln bzw. Riemen noch den zugehörigen Haltevorrichtungen ausgestattet waren, wurde der Schluss gezogen, dass in den einschlägigen Anforderungen des LSA-Codes und in MSC/Circ.980/Add.1 Rettungsfahrzeuge mit zwei unabhängigen Antriebssystemen nicht berücksichtigt wurden.*
- 2.4.4. *Auf der MSC 100 wurde folgender Entwurf einer einheitlichen Auslegung gebilligt: „Für ein Rettungsboot mit zwei unabhängigen Antriebssystemen, d. h. zwei separaten Motoren, Wellenanlagen, Brennstofftanks, Rohrleitungssystemen und etwaigem anderem Zubehör braucht Absatz 4.4.8.1 des LSA-Codes nicht angewandt zu werden. In Bezug auf alle anderen Aspekte sollte das Rettungsboot Absatz 4.4.8 des LSA-Codes in vollem Umfang entsprechen.“*

Der bestehende Absatz 4.4.8.1 des LSA-Codes wird ersetzt, um ihn an den auf der MSC 100 gebilligten Entwurf einer einheitlichen Auslegung anzupassen.

- 2.4.5. *Ziel der geplanten Änderungen der Ausrüstungsverzeichnisse (Formulare C, E und P in der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen) ist die Änderung des Gegenstands 8.1 der Formulare C, E und P in der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen durch Einfügen einer Fußnote, in der darauf hingewiesen wird, dass nicht bei allen Schiffen alle aufgeführten Anzeigeräte verwendet werden und daher gegebenenfalls gestrichen werden können. Normalerweise sind nicht allen Arten von Schiffen mit den betreffenden Anzeigeräten (Anzeigeräte für die Ruderlage, Propellerdrehzahl, Steigung, Querstrahlruder sowie deren Betriebszustand) ausgerüstet.*
- 2.4.6. *Die geplanten Änderungen der Teile A und A-1 des Internationalen Codes über die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), sollen die Kohärenz des IGF-Codes bezüglich der bestehenden Anforderungen für mit Erdgas betriebene Schiffe gewährleisten, indem notwendige Änderungen auf der Grundlage der Erfahrungen bei der Anwendung des Codes vorgenommen werden.*

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Änderungen der Anlage II zum MARPOL-Übereinkommen in Bezug auf die Einleitvorschriften für Tankwaschwasser mit persistenten Schwimmstoffen mit hoher Viskosität

Auf der 68. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC 68), die vom 11. bis 15. Mai 2015 in London stattfand, wurde eine neue Initiative zur „Überprüfung der Anforderungen der Anlage II zum MARPOL-Übereinkommen mit Auswirkungen auf Ladungsrückstände und Tankwaschwasser mit persistenten und sich verfestigenden Schwimmstoffen hoher Viskosität sowie entsprechende Definitionen und Vorbereitung von Änderungen“ gebilligt und mit dem Zieljahr 2018 in die Zweijahresagenda des Unterausschusses für die Verhütung und Bekämpfung der Umweltverschmutzung aufgenommen.

Der Entwurf zur Änderung der Anlage II zum MARPOL-Übereinkommen wurde auf der 5. Tagung des Unterausschusses für die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung (PPR 5), die vom 5. bis 9. Februar 2018 in London stattfand, fertiggestellt. Auf der 73. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC 73), die vom 22. bis 26. Oktober 2018 in London stattfand, wurden der Entwurf zur Änderung der Anlage II zum MARPOL-Übereinkommen im Hinblick auf seine Verabschiedung auf der MEPC 74 gebilligt.

Der Entwurf zur Änderung der Anlage II zum MARPOL-Übereinkommen ist in Anhang 13 des IMO-Dokuments MEPC 73/19 enthalten. Gemäß Nummer 11.12 des Berichts der MEPC 73 (MEPC 73/19) sollen die Änderungen auf der MEPC 74 verabschiedet werden.

3.2. Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen (ESP-Code) in der Fassung von 2011

Auf der 5. Tagung des Unterausschusses für Schiffsdesign und Schiffbau (SDC 5), die vom 22. bis 26. Januar 2018 in London stattfand, wurde daran erinnert, dass der IACS und das Sekretariat auf der 4. Tagung des Unterausschusses für Schiffsdesign und Schiffbau (SDC 4), die vom 13. bis 17. Februar 2017 in London stattfand, ermächtigt wurden, den ESP-Code in der Fassung von 2011 zu prüfen, um gegebenenfalls redaktionelle Änderungen zur Kenntlichmachung aller obligatorischen Anforderungen und zur Verbesserung der Tabellen

und Formulare vorzuschlagen sowie einen Fortschrittsbericht zur Vorlage auf der SDC 5 zu erstellen.

Auf der SDC 5 wurde vereinbart, alle substanziellen Bestimmungen, die derzeit in den Fußnoten des ESP-Codes 2011 enthalten sind, in den Hauptteil der neuen konsolidierten Fassung aufzunehmen. Ferner wurde auf der SDC 5 vereinbart, das Format der Tabellen und Formulare im ESP-Code zu verbessern. Zudem kamen die Teilnehmer der SDC 5 überein, die redaktionellen Änderungen mit neuen wesentlichen Änderungen des ESP-Codes 2011 zu verbinden, die vom IACS vorgeschlagen wurden und die jüngsten Aktualisierungen der Reihe Z10 der Einheitlichen Anforderungen der IACS betreffen.

Auf der SDC 5 wurde der Vorschlag gebilligt, den Entwurf zur Änderung des ESP-Codes 2011 auf der 99. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 99), die vom 16. bis 25. Mai 2018 in London stattfand, zur Billigung vorzulegen, damit die Änderungen auf der 100. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 100) angenommen werden und am 1. Juli 2020 in Kraft treten können.

Auf der MSC 99 wurde der auf der SDC 5 nach dem Verfahren für die regelmäßige Aktualisierung des Codes ausgearbeitete Entwurf zur Änderung des ESP-Codes 2011 geprüft und im Hinblick auf seine Verabschiedung auf der MSC 100 gebilligt.

Auf der MSC 100, die vom 3. bis 7. Dezember 2018 in London stattfand, wurden die Änderungsentwürfe zusammen mit den vorgeschlagenen Modifizierungen geprüft, wobei festgestellt wurde, dass die in den Änderungsentwürfen verwendeten Formulierungen nicht der IMO-Nomenklatur entsprechen, d. h. dass „is to/are to“ anstelle von „shall“ verwendet wurden, was aufgrund der möglicherweise entstehenden Unklarheiten und Widersprüche der künftigen Entwicklung der IMO-Vorschriften abträglich sein könnte. Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass im Entwurf zur Änderung des ESP-Codes 2011 der Entwurf einer konsolidierten Fassung des ESP-Codes berücksichtigt werden sollte, der derzeit vom Unterausschuss für Schiffsdesign und Schiffbau erarbeitet wird.

Im Anschluss an die Beratung beschlossen die Teilnehmer der MSC 100, die Verabschiedung des Entwurfs zur Änderung des ESP-Codes 2011 auszusetzen, um den Entwurf zur Änderung des ESP-Codes 2011, gegebenenfalls unter Verwendung von „shall/should“ anstelle von „is to/are to“, zu überarbeiten und auf der MSC 101 zur Verabschiedung vorzulegen.

Dieser Punkt wurde in den Beschluss (EU) 2018/1601 des Rates² aufgenommen. Gemäß Artikel 3 Absatz 3 dieses Beschlusses des Rates können geringfügige Änderungen des im Namen der Union in Bezug auf die betreffenden Änderungen des ESP-Codes 2011 zu vertretenden Standpunkts ohne weiteren Beschluss des Rates vereinbart werden. Da die Anpassungen der Änderungen des ESP-Codes jedoch nicht als geringfügig angesehen werden können, wird dieser Punkt noch einmal in den vorliegenden Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den im Namen der Europäischen Union auf der 101. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses zu vertretenden Standpunkt aufgenommen.

Der Entwurf der MSC-Entschließung über die Änderungen des ESP-Codes 2011 ist in Anhang [X] des Berichts über die MSC 100 [(MSC 100/XX/Add.X)] enthalten. Gemäß

² Beschluss (EU) 2018/1601 des Rates vom 15. Oktober 2018 über den im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation auf der 73. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und auf der 100. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses im Hinblick auf die Verabschiedung der Änderungen der Regel 14 in Anlage VI zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Internationalen Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen in der Fassung von 2011 zu vertretenden Standpunkt (ABl. L 267 vom 25.10.2018, S. 6.)

Nummer [10.20] des Berichts der MSC 100 [(MSC 100/XX)] sollen die Änderungen auf der MSC 101 verabschiedet werden.

3.3. Änderungen des Absatzes 6.1.1.3 des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code)

Auf der 96. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 96), die vom 11. bis 20. Mai 2016 in London stattfand, wurde vereinbart, eine neue Initiative zur „Einheitlichen Anwendung des Absatzes 6.1.1.3 des LSA-Codes“ mit dem Zieljahr 2017 in die Zweijahresagenda des Unterausschusses für Schiffssysteme und Schiffsausrüstung für 2016-2017 sowie in die vorläufige Tagesordnung für dessen 4. Tagung (SSE 4) aufzunehmen. Ziel der Initiative ist die Erarbeitung von Änderungen des Absatzes 6.1.1.3 des LSA-Codes, um dessen einheitliche Anwendung zu erleichtern und insbesondere die Verwendung manuell betriebener Vorrichtungen zum Aussetzen von Bereitschaftsbooten, die nicht zu den Überlebensfahrzeugen des Schiffes gehören, zu gestatten.

Auf der 4. Tagung des Unterausschusses für Schiffssysteme und Schiffsausrüstung (SSE 4), die vom 20. bis 24. März 2017 in London stattfand, sowie auf dessen 5. Tagung (SSE 5), die vom 12. bis 16. März 2018 in London stattfand, wurden Bedenken bezüglich der Gefahren erörtert, die sich durch den Entwurf zur Änderung des LSA-Codes ergäben, wenn die Aussetzung eines Bereitschaftsboots aus dem Stauplatz an die Außenseite des Schiffes ohne die dem Bereitschaftsboot zugewiesene Zahl an Besatzungsmitgliedern an Bord gestattet würde; außerdem wurden verschiedene Ansichten in Bezug auf den Umfang der Änderung diskutiert.

Auf der 100. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 100), die vom 3. bis 7. Dezember 2018 in London stattfand, wurde der Entwurf zur Änderung des LSA-Codes im Hinblick auf seine Verabschiedung auf der MSC 101 gebilligt. Ungeachtet dieses Beschlusses hat der Ausschuss die Teilnehmer der 6. Tagung des Unterausschusses für Schiffssysteme und Schiffsausrüstung, die vom 4. bis 8. März 2019 in London stattfand, aufgefordert, die anhaltenden Bedenken bezüglich des Änderungsentwurfs zu prüfen, um die Teilnehmer der MSC 101 vor der Verabschiedung der Änderungen zu beraten.

Der Entwurf zur Änderung des Absatzes 6.1.1.3 des LSA-Codes ist in Anhang [x] des Berichts über die MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)] enthalten. Gemäß Nummer [9.6] des Berichts über die MSC 100 [(MSC 100/xx)] sollen die Änderungen auf der MSC 101 verabschiedet werden.

3.4. Änderungen des Absatzes 4.4.8.1 des LSA-Codes

Auf der 5. Tagung des Unterausschusses für Schiffssysteme und Schiffsausrüstung (SSE 5), die vom 12. bis 16. März 2018 in London stattfand, hat die Union erfolgreich eine einheitliche Auslegung des Absatzes 4.4.8.1 des Rettungsmittel-Codes und der standardisierten Formulare für Berichte über die Beurteilung und Prüfung von Rettungsmitteln (MSC/Circ.980/Add.1, Abschnitt 4.4.1.2) vorgeschlagen. Auf der MSC 100 wurden der Wortlaut des Entwurfs der einheitlichen Auslegung und weitere Änderungen des Absatzes 4.4.8.1 des LSA-Codes gebilligt, die darauf abzielen, zwischen den Anforderungen des Codes und der einheitlichen Auslegung Kohärenz zu gewährleisten.

Die Änderungen des Absatzes 4.4.8.1 des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code) sind in Anhang [x] des Berichts über die MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)] enthalten. Gemäß Nummer [9.23] des Berichts über die MSC 100 [(MSC 100/xx)] sollen die Änderungen des LSA-Codes auf der MSC 101 verabschiedet werden.

3.5. Änderungen der Ausrüstungsverzeichnisse (Formulare C, E und P in der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen)

Auf der 100. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 100), die vom 3. bis 7. Dezember 2018 in London stattfand, wurde vereinbart, die Änderungen der Ausrüstungsverzeichnisse (Formulare C, E und P in der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen) zu prüfen, da die Ausschüsse nach allgemeiner Auffassung geringfügige Korrekturen/Probleme unter dem Tagesordnungspunkt „Verschiedenes“ berücksichtigen können. Nach der Prüfung billigten die Teilnehmer der MSC 100 die vorgeschlagenen Änderungsentwürfe zur Verabschiedung auf der 101. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 101).

Die Änderungsentwürfe zu den Ausrüstungsverzeichnissen (Formulare C, E und P in der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen) sind in Anhang [x] des Berichts über die MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)] enthalten. Gemäß Nummer [9.30] des Berichts über die MSC 100 [(MSC 100/xx)] sollen die Änderungen auf der MSC 101 verabschiedet werden.

3.6. Änderungen der Teile A und A-1 des Internationalen Codes über die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code)

Auf der 4. Tagung des Unterausschusses für die Beförderung von Ladungen und Containern (CCC 4), die vom 11. bis 15. September 2017 in London stattfand, wurde die Arbeitsgruppe zur Ausarbeitung technischer Vorschriften für die Sicherheit von Schiffen, die mit Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden, wieder eingesetzt, um die Arbeiten an dem Entwurf zur Änderung des IGF-Codes in Bezug auf Brennstoffzellen und die Ausarbeitung von Entwürfen technischer Vorschriften für die Sicherheit von Schiffen, die Methyl-/Ethylalkohol als Brennstoff verwenden, fortzusetzen. Die Teilnehmer der CCC 4 befürworteten die Änderungsentwürfe zu den Teilen A und A-1 des IGF-Code, die von der Arbeitsgruppe ausgearbeitete erdgasspezifische Anforderungen betreffen, und forderten die Teilnehmer der 99. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 99), die vom 16. bis 25. Mai 2018 in London stattfand, auf, die Änderungen im Hinblick auf ihre Verabschiedung auf der 100. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 100) zu billigen.

Auf der MSC 99 wurden die Änderungsentwürfe zu den Teilen A und A-1 des Internationalen Codes über die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), geprüft, zusammen mit zusätzlichen Anmerkungen zu den Änderungsentwürfen, einschließlich eines Vorschlags zur Aufnahme alternativer Lösungen zum Schutz vor Leckagen von Flüssigbrennstoffleitungen außerhalb von Maschinenräumen. Im Anschluss an die Beratung vereinbarten die Teilnehmer der MSC 99, die Billigung der Änderungsentwürfe zu den Teilen A und A-1 des IGF-Codes auszusetzen, und wiesen die Teilnehmer der 5. Tagung des Unterausschusses für die Beförderung von Ladungen und Containern (CCC 5), die vom 10. bis 14. September 2018 in London stattfand, an, den Entwurf zur Änderung der Regel 9.5.6 zu überarbeiten und das Ergebnis auf der MSC 100 als dringende Angelegenheit vorzulegen.

Die Teilnehmer der CCC 5 überprüften den Entwurf zur Änderung der Regel 9.5.6 des IGF-Codes und kamen überein, dass keine weiteren Änderungen dieser Regel erforderlich seien. Sie vereinbarten daher, die Teilnehmer der MSC 100, die vom 3. bis 7. Dezember 2018 in London stattfand, aufzufordern, die Änderungsentwürfe zu den Teilen A und A-1 des IGF-Codes gemäß Anhang 1 des Dokuments CCC 4/12 im Hinblick auf eine spätere Verabschiedung auf der 101. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 101) als dringende Angelegenheit zu behandeln und zu billigen.

Die Teilnehmer der MSC 100 schlossen sich der Auffassung der Teilnehmer der CCC 5 an, dass keine weiteren Änderungen der Regel 9.5.6 in Bezug auf eine alternative Lösung zum Schutz vor Leckagen erforderlich seien. In Bezug auf die Notwendigkeit zur Aufnahme zusätzlicher Textteile, mit denen die Anwendbarkeit der Anforderungen bezüglich der Leckageerkennung bei Flüssigbrennstoffleitungen gewährleistet werden soll, waren die Meinungen jedoch geteilt. Die Teilnehmer der MSC 100 stimmten dem auf der CCC 4 erarbeiteten Wortlaut zu und billigten die Änderungen der Teile A und A-1 des IGF-Codes im Hinblick auf ihre Verabschiedung auf der MSC 101, wobei sie darauf hinwiesen, dass auch noch zum Zeitpunkt der Verabschiedung weitere Vorschläge vorgelegt werden könnten.

Die Änderungsentwürfe zu den Teilen A und A-1 des Internationalen Codes über die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), sind in Anhang [x] des Berichts über die MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)] enthalten. Gemäß Nummer [11.5] des Berichts über die MSC 100 [(MSC 100/xx)] sollen die Änderungen auf der MSC 101 verabschiedet werden.

3.7. Einschlägige Rechtsvorschriften der Union und Zuständigkeit der Union

3.7.1. Änderungen der Anlage II zum MARPOL-Übereinkommen

Mit der Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verschmutzungsdelikte werden die internationalen Standards für die Meeresverschmutzung durch Schiffe in das Unionsrecht übernommen und soll sichergestellt werden, dass gegen Personen, die für rechtswidrige Einleitungen von Schadstoffen verantwortlich sind, angemessene Sanktionen verhängt werden. Schadstoffe sind in der Richtlinie als Stoffe definiert, die unter die Anlagen I und II zum MARPOL-Übereinkommen fallen. Hinzu kommt, dass die Richtlinie 2000/59/EG über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände die Mitgliedstaaten verpflichtet, die Verfügbarkeit von Hafenauffangeinrichtungen zu gewährleisten, die den Bedürfnissen der Schiffe entsprechen, die normalerweise ihre Häfen anlaufen, und die Schiffe verpflichtet, ihre Abfälle einschließlich Ladungsrückständen vor Auslaufen zu entsorgen; das Ziel besteht letztlich darin, Einleitungen von Schiffsabfällen auf See zu verringern. Tankwaschwasser gemäß Anlage II zählt zu den Ladungsrückständen im Sinne dieser Richtlinie. Außerdem sind Schiffe gemäß der Richtlinie 2000/59/EG verpflichtet, den nächsten Anlaufhafen über alle zu entsorgenden und an Bord verbleibenden Abfälle und Ladungsrückstände sowie die verfügbare Lagerkapazität zu unterrichten.

Daher würden die auf der MSC 101 zu verabschiedenden Änderungen der Anlage II zum MARPOL-Übereinkommen in Bezug auf Ladungsrückstände und Tankwaschwasser mit persistenten Schwimmstoffen mit hoher Viskosität und/oder hohem Schmelzpunkt durch die Anwendung der Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verschmutzungsdelikte sowie der Richtlinie 2000/59/EG über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände das Unionsrecht berühren.

3.7.2. Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen (ESP-Code) in der Fassung von 2011

Die Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe zielt darauf ab, die Anforderungen des MARPOL-Übereinkommens 73/78 bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen

Konstruktion gemäß der Definition in Artikel 3 der Verordnung beschleunigt auf Einhüllen-Öltankschiffe anzuwenden und den Transport von Schweröl mit Einhüllen-Öltankschiffen von oder nach Häfen der Mitgliedstaaten zu verbieten.

Die Verordnung (EU) Nr. 530/2012 schreibt die Anwendung des Zustandsbewertungsschemas (Condition Assessment Scheme – CAS) der IMO auf Einhüllen-Öltankschiffe, die älter als 15 Jahre sind, verbindlich vor. Nach Artikel 5 müssen diese Öltankschiffe dem CAS entsprechen, das in Artikel 6 als das Zustandsbewertungsschema für Schiffe definiert wird, das mit der Entschließung MEPC 94(46) vom 27. April 2001 in der durch die Entschließung MEPC 99(48) vom 11. Oktober 2002 und die Entschließung MEPC 112(50) vom 4. Dezember 2003 geänderten Fassung verabschiedet wurde. In dem erweiterten Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen (ESP) ist im Einzelnen festgelegt, wie eine solche gründlichere Überprüfung durchzuführen ist. Da das CAS für seine Zwecke auf das ESP zurückgreift, sind auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 alle Änderungen der ESP-Prüfungen unmittelbar und automatisch anwendbar.

Daher würden die auf der MSC 101 zu verabschiedenden Änderungen des ESP-Codes durch die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe das Unionsrecht berühren.

3.7.3. Änderungen des Absatzes 6.1.1.3 des LSA-Codes

Aussetzvorrichtungen und Winden sind in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/773 der Kommission vom 15. Mai 2018 über Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie Prüfnormen für Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2017/306 enthalten. Was Aussetzvorrichtungen angeht, verweist diese Durchführungsverordnung auf den LSA-Code und die Entschließung MSC.81(70) betreffend die Gegenstände MED/1.21, 1.23, 1.24 und 1.25. Diese Ausrüstungsgegenstände fallen somit in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates.

Daher würden die auf der MSC 101 zu verabschiedenden Änderungen des LSA-Codes durch die Anwendung der Richtlinie 2014/90/EU und der Durchführungsverordnung (EU) 2018/778 das Unionsrecht berühren.

3.7.4. Änderungen des Absatzes 4.4.8.1 des LSA-Codes

Rettungsboote sind in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/773 der Kommission vom 15. Mai 2018 über Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie Prüfnormen für Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2017/306 enthalten. In der Durchführungsverordnung wird auf den LSA-Code und die Entschließung MSC/Rundschreiben 980 betreffend den Gegenstand MED/1.7 verwiesen. Dieser Ausrüstungsgegenstand fällt somit in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates.

Daher würden die auf der MSC 101 zu verabschiedenden Änderungen des LSA-Codes durch die Anwendung der Richtlinie 2014/90/EU und der Durchführungsverordnung (EU) 2018/778 das Unionsrecht berühren.

3.7.5. Änderungen der Ausrüstungsverzeichnisse (Formulare C, E und P in der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen)

Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe müssen Fahrgastschiffe der Klasse A den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens in seiner geänderten Fassung entsprechen.

Daher würden die auf der MSC 101 zu verabschiedenden Änderungen der Ausrüstungsverzeichnisse durch die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG das Unionsrecht berühren.

3.7.6. Änderungen der Teile A und A-1 des Internationalen Codes über die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code)

Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe müssen Fahrgastschiffe der Klasse A den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens in seiner geänderten Fassung entsprechen. Das SOLAS-Übereinkommen schreibt den IGF-Code für Fahrgastschiffe verbindlich vor. Zudem haben die Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sicherzustellen, dass ab Ende 2025 in den Kernnetzhäfen der Union für Seeschiffe Flüssigerdgas verfügbar ist. Die Mitgliedstaaten der Union haben nationale Strategierahmen für die Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe und ihre Infrastruktur erstellt, wobei der Schwerpunkt auf die verschiedenen Unterstützungsmaßnahmen und Initiativen für die Förderung und Entwicklung von Flüssigerdgas-Tankstellen für Seeschiffe gelegt wurde.

Daher würden die auf der MSC 101 zu verabschiedenden Änderungen des LSA-Codes durch die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG und der Richtlinie 2014/94/EU das Unionsrecht berühren.

3.7.7. Zuständigkeit der Union

Die Änderungen der Anlage II zum MARPOL-Übereinkommen in Bezug auf Ladungsrückstände und Tankwaschwasser mit persistenten Schwimmstoffen mit hoher Viskosität und/oder hohem Schmelzpunkt würden durch die Anwendung der Richtlinie 2005/35/EG und der Richtlinie 2000/59/EG das Unionsrecht berühren.

Die Änderungen des ESP-Codes 2011 würden durch die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe das Unionsrecht berühren.

Die Änderungen des Absatzes 6.1.1.3 des LSA-Codes würden durch die Anwendung der Richtlinie 2014/90/EU und der Durchführungsverordnung (EU) 2018/778 das Unionsrecht berühren.

Die Änderungen der einheitlichen Auslegung des Absatzes 4.4.8.1 des LSA-Codes würden durch die Anwendung der Richtlinie 2014/90/EU und der Durchführungsverordnung (EU) 2018/778 das Unionsrecht berühren.

Die Änderungen der Ausrüstungsverzeichnisse (Formulare C, E und P in der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen) würden durch die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG das Unionsrecht berühren.

Die Änderungen der Teile A und A-1 des Internationalen Codes über die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), würden durch die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG und der Richtlinie 2014/94/EU das Unionsrecht berühren.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die „*Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat*“, mit Beschlüssen festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist³.

Der Begriff „*rechtswirksame Akte*“ erfasst auch Rechtsakte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „*den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber ... erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen*“⁴.

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt und der Schiffssicherheitsausschuss der IMO sind Gremien, die durch ein Übereinkommen, nämlich das Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation, eingesetzt wurden.

Die Akte, die der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt und der Schiffssicherheitsausschuss der IMO verabschieden sollen, sind rechtswirksam. Die vorgesehenen Rechtsakte sind geeignet, den Inhalt der folgenden Rechtsvorschriften der Union maßgeblich zu beeinflussen:

- Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verschmutzungsdelikte sowie Richtlinie 2000/59/EG über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände. Grund ist, dass Schadstoffe in der Richtlinie 2005/35/EG als Stoffe definiert sind, die unter die Anlagen I und II zum MARPOL-Übereinkommen fallen. Zudem haben die Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2000/59/EG die Verfügbarkeit von Hafenauffangeinrichtungen zu gewährleisten, die den Bedürfnissen der Schiffe entsprechen, die normalerweise ihre Häfen anlaufen; das Ziel besteht letztlich darin, Einleitungen von Schiffsabfällen einschließlich Ladungsrückständen auf See zu verringern und damit den Schutz der Meeresumwelt zu verbessern.
- Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe. Grund ist, dass die

³ Rechtssache C-399/12 Bundesrepublik Deutschland/Rat der Europäischen Union (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, Rdnr. 64.

⁴ Rechtssache C-399/12 Bundesrepublik Deutschland/Rat der Europäischen Union (OIV), ECLI: EU: C:2014: 2258, Rdnrn. 61-64.

Verordnung (EU) Nr. 530/2012 die Anwendung des Zustandsbewertungsschemas (CAS) der IMO vorschreibt und das CAS das erweiterte Prüfungsprogramm (ESP) als Mittel zur Zielerreichung verwendet.

- Durchführungsverordnung (EU) 2018/773 der Kommission vom 15. Mai 2018 über Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie Prüfnormen für Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2017/306 sowie Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates. Grund ist, dass die Durchführungsverordnung (EU) 2018/773 in Bezug auf Ausstattungsgegenstände auf den LSA-Code verweist und daher diese Art von Ausrüstungsgegenständen in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2014/90/EU fällt.
- Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe. Grund ist, dass gemäß der Richtlinie 2009/45/EG Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens in seiner geänderten Fassung entsprechen müssen.
- Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe in Verbindung mit Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Grund ist, dass gemäß der Richtlinie 2009/45/EG Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens in seiner geänderten Fassung entsprechen müssen und die Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2014/94/EU sicherstellen müssen, dass ab Ende 2025 in den Kernnetzhäfen der Union für Seeschiffe Flüssigerdgas verfügbar ist.

Der institutionelle Rahmen des Übereinkommens wird durch die vorgesehenen Akte weder ergänzt noch geändert.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Welche die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV ist, hängt in erster Linie vom Zweck und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche und der andere von untergeordneter Bedeutung, muss er nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptzweck und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts betreffen den Seeverkehr. Somit ist Artikel 100 Absatz 2 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.3. Schlussfolgerung

Die Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollte Artikel 100 Absatz 2 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Union im Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt und im Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zu vertretenden Standpunkt hinsichtlich der Verabschiedung von Änderungen der Anlage II zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, von Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm bei Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen in der Fassung von 2011, von Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes, von Änderungen der Formulare C, E und P in der Anlage zum Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See sowie von Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden

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 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Maßnahmen der Union im Bereich des Seeverkehrs sollten darauf ausgerichtet sein, die Meeresumwelt zu schützen und die Sicherheit im Seeverkehr zu erhöhen.
- (2) Das Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO-Übereinkommen) ist am 17. März 1958 in Kraft getreten. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organisation – IMO) ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, die für die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie die Verhütung der Meeres- und Luftverschmutzung durch Schiffe zuständig ist.
- (3) Nach Artikel 38 Buchstabe a des IMO-Übereinkommens nimmt der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt die Aufgaben wahr, die der IMO aufgrund oder im Rahmen internationaler Übereinkommen zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe übertragen werden oder übertragen werden können, insbesondere im Hinblick auf die Annahme und Änderung von Regeln oder anderen Bestimmungen.
- (4) Nach Artikel 28 Buchstabe b des IMO-Übereinkommens richtet der Schiffssicherheitsausschuss Mechanismen ein, um alle ihm durch das IMO-Übereinkommen, die IMO-Versammlung oder den IMO-Rat übertragenen Aufgaben sowie alle Aufgaben innerhalb des Anwendungsbereichs dieses Artikels wahrzunehmen, die ihm aufgrund oder im Rahmen eines anderen von der IMO akzeptierten internationalen Instruments übertragen werden.
- (5) Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) trat am 2. Oktober 1983 in Kraft.

- (6) Nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe c des MARPOL-Übereinkommens kann das zuständige Gremium, in diesem Fall der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt, Änderungen dieses Übereinkommens verabschieden.
- (7) Das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) trat am 25. Mai 1980 in Kraft.
- (8) Nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iii des SOLAS-Übereinkommens kann der IMO-Schiffssicherheitsausschuss Änderungen des SOLAS-Übereinkommens verabschieden.
- (9) Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt wird auf seiner 74. Tagung vom 13. bis 17. Mai 2019 (MEPC 74) Änderungen der Anlage II zum MARPOL-Übereinkommen verabschieden.
- (10) Der Schiffssicherheitsausschuss wird auf seiner 101. Tagung (MSC 101) vom 5. bis 14. Juni 2019 Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen in der Fassung von 2011 (ESP-Code 2011), Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code), Änderungen der Ausrüstungsverzeichnisse (Formulare C, E und P in der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen) sowie Änderungen der Teile A und A-1 des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), verabschieden.
- (11) Es ist angebracht, den im Namen der Union im Rahmen der MEPC 74 zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die Änderungen der Anlage II zum MARPOL-Übereinkommen geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts, nämlich die Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ und die Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁶, entscheidend zu beeinflussen.
- (12) Es ist angebracht, den im Namen der Union im Rahmen der MSC 101 zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die Änderungen des ESP-Codes 2011 geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts, nämlich die Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷, entscheidend zu beeinflussen, die Änderungen des LSA-Codes geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts, nämlich die Durchführungsverordnung (EU) 2018/773 der Kommission⁸ und die Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁹, entscheidend zu beeinflussen, die Änderungen des SOLAS-Übereinkommens geeignet sind, den Inhalt

⁵ Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 22).

⁶ Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81).

⁷ Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2012 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe (ABl. L 172 vom 30.6.2012, S. 3.).

⁸ Durchführungsverordnung (EU) 2018/773 der Kommission vom 15. Mai 2018 über Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie Prüfnormen für Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2017/306 (ABl. L 133 vom 30.5.2018, S. 1).

⁹ Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146).

des Unionsrechts, nämlich die Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁰, entscheidend zu beeinflussen, und die Änderungen des IGF-Codes geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts, nämlich die Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe in Verbindung mit der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates¹¹, entscheidend zu beeinflussen.

- (13) Mit den Änderungen der Anlage II zum MARPOL-Übereinkommen soll gewährleistet werden, dass die Umweltauswirkungen von Ladungsrückständen und Tankwaschwasser mit persistenten Schwimmstoffen mit hoher Viskosität und/oder hohem Schmelzpunkt verringert werden.
- (14) Die Änderungen des ESP-Codes 2011 sollen redaktionelle Änderungen des Codes beinhalten, die alle verbindlichen Anforderungen kenntlich machen und die Tabellen und Formulare verbessern; zugleich sollen die redaktionellen Änderungen mit neuen wesentlichen Anforderungen verbunden werden, um den jüngsten Aktualisierungen der Reihe Z10 der Einheitlichen Vorschriften des Internationalen Verbands der Klassifikationsgesellschaften Rechnung zu tragen.
- (15) Mit den Änderungen des Absatzes 6.1.1.3 des LSA-Codes soll die einheitliche Anwendung auf das manuelle Aussetzen kleiner Bereitschaftsboote, die nicht zu den Überlebensfahrzeugen eines Schiffes gehören, gewährleistet werden.
- (16) Mit den Änderungen des Absatzes 4.4.8.1 des LSA-Codes sollen Rettungsboote mit zwei unabhängigen Antriebssystemen von der Anforderung ausgenommen werden, mit einer ausreichenden Anzahl schwimmfähiger Riemen und den zugehörigen Ausrüstungsgegenständen ausgestattet zu sein, um bei ruhiger See voraus fahren zu können.
- (17) Mit den Änderungen des Gegenstands 8.1 in den Ausrüstungsverzeichnissen der Formulare C, E und P in der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen soll klargestellt werden, dass nicht bei allen Schiffen alle aufgeführten Anzeigergeräte verwendet werden und daher gegebenenfalls gestrichen werden können.
- (18) Mit den Änderungen der Teile A und A-1 des IGF-Codes soll für Kohärenz bezüglich der bestehenden Anforderungen für mit Erdgas betriebene Schiffe gesorgt werden, indem notwendige Änderungen auf der Grundlage der Erfahrungen bei der Anwendung des Codes vorgenommen werden.
- (19) Der Standpunkt der Union wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und des Schiffssicherheitsausschusses der IMO sind, gemeinsam im Interesse der Union vertreten –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union auf der 74. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der IMO zu vertretende Standpunkt ist es, der Verabschiedung der

¹⁰ Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1).

¹¹ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

Änderungen der Anlage II zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in Bezug auf die Anforderungen für die Einleitung von Tankwaschwasser mit persistenten Schwimmstoffen mit hoher Viskosität gemäß Anhang 13 des IMO-Dokuments MEPC 73/19/add.1 zuzustimmen.

Artikel 2

Der im Namen der Union auf der 101. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der IMO zu vertretende Standpunkt ist es,

- a) der Verabschiedung von Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen in der Fassung von 2011 gemäß Anhang [X] des IMO-Dokuments [MSC 100/XX/Add.X] zuzustimmen;
- b) der Verabschiedung der Änderungen des Absatzes 6.1.1.3 des LSA-Codes gemäß Anhang [X] des IMO-Dokuments [MSC 100/XX/Add.X] zuzustimmen;
- c) der Verabschiedung der Änderungen des Absatzes 4.4.8.1 des LSA-Codes gemäß Anhang [X] des IMO-Dokuments [MSC 100/XX/Add.X] zuzustimmen;
- d) der Verabschiedung von Änderungen des Gegenstands 8.1 in den Ausrüstungsverzeichnissen der Formulare C, E und P in der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen gemäß Anhang [X] des IMO-Dokuments [MSC 100/XX/Add.X] zuzustimmen;
- e) der Verabschiedung der Änderungen der Teile A und A-1 des IGF-Codes gemäß Anhang [X] des IMO-Dokuments [MSC 100/XX/Add.X] zuzustimmen.

Artikel 3

- (1) Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt gemäß Artikel 1 wird von den Mitgliedstaaten zum Ausdruck gebracht, die alle Mitglieder der IMO sind und im Interesse der Union gemeinsam handeln.
- (2) Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt gemäß Artikel 2 wird von den Mitgliedstaaten zum Ausdruck gebracht, die alle Mitglieder der IMO sind und im Interesse der Union gemeinsam handeln.
- (3) Geringfügige Änderungen der in den Artikeln 1 und 2 genannten Standpunkte können ohne weiteren Beschluss des Rates vereinbart werden.

Artikel 4

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*