

Brüssel, den 17.2.2020
COM(2020) 58 final

2020/0026 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 75. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation und auf der 102. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation im Hinblick auf die Annahme von Änderungen in Anlage VI zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, von Änderungen in Kapitel II-1 des Internationalen Übereinkommens 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, zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Vorgeschlagen wird ein Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union auf der 75. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (MEPC 75), die vom 30. März bis 3. April 2020 in London stattfindet, und auf der 102. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (MSC 102), die vom 13. bis 22. Mai 2020 in London stattfindet, zu vertreten ist, und zwar im Hinblick auf die vorgesehene Annahme von Änderungen in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen betreffend die einheitliche Umsetzung des Schwefelgrenzwerts von 0,50 %, von Änderungen in Kapitel II-1 des SOLAS-Übereinkommens (Teil A-1 Regel 3-8 über Schlepp- und Festmachvorrichtungen, Teil B-1 Regel 7-2 über die Berechnung des Faktors s_i und Teile B-2 bis B-4 über Wasserdichtigkeit) sowie von Änderungen in den Teilen A-1 und B-1 des Internationalen Codes für 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

Durch das Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation wurde die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) gegründet. Die IMO bietet ein Forum für die Zusammenarbeit im Bereich der Bestimmungen und Verfahren bezüglich technischer Fragen aller Art, die die internationale Handelsschiffahrt betreffen. Des Weiteren arbeitet sie auf eine allgemeine Akzeptanz der höchsten praktischen Standards in Fragen der Seeverkehrssicherheit, der Effizienz der Schiffahrt sowie der Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe hin und fördert damit zugleich gleiche Wettbewerbsbedingungen. Zudem behandelt sie damit zusammenhängende Verwaltungs- und Rechtsfragen.

Das Übereinkommen trat am 17. März 1958 in Kraft.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens.

Alle Mitgliedstaaten sind zudem Vertragsparteien des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) von 1973, das am 2. Oktober 1983 in Kraft trat, sowie der Anlage VI, der am 18. Mai 2005 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 die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), wurde im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens verbindlich vorgeschrieben. Er stellt eine internationale Norm für Schiffe dar, die mit Gas oder Flüssigkeiten mit niedrigem Flammpunkt betrieben werden. Der IGF-Code gilt für alle Bereiche, die bei der Verwendung von Gas oder Flüssigkeiten mit niedrigem Flammpunkt als Brennstoff besonderer Berücksichtigung bedürfen. Er 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, die für die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe zuständig ist. Sie ist die globale Instanz für die Verabschiedung von Normen für die Sicherheit, die Gefahrenabwehr und die Umweltverträglichkeit im internationalen Seeverkehr. Ihre Hauptrolle besteht darin, einen fairen und wirksamen Regelungsrahmen für die Schifffahrtsbranche zu schaffen, der universell 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 IMO. Grundlage dafür ist das Abkommen über die Zusammenarbeit zwischen der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrtsorganisation (IMCO) 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 in die Luft, darunter Luftschadstoffe und Treibhausgasemissionen. Zu den anderen Aspekten gehören die Ballastwasserbewirtschaftung, Bewuchsschutzsysteme, das Recycling von Schiffen, die Vorsorge gegen und das Eingreifen bei Verschmutzung sowie die Identifizierung von Sondergebieten und besonders sensiblen Seegebieten.

Der IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt trifft Vorkehrungen, um die 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 zugelassenen internationalen Instruments übertragen wurden. Die Annahme der Beschlüsse des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und seiner Unterausschüsse erfolgt mit der Mehrheit der Mitglieder.

Der IMO-Schiffssicherheitsausschuss, dem alle IMO-Mitglieder angehören, tritt ebenfalls mindestens einmal jährlich zusammen. Er befasst sich mit allen Fragen im Zuständigkeitsbereich der Organisation betreffend Navigationshilfen, Bau und Ausrüstung 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, Bordbücher und Navigationsaufzeichnungen, Untersuchungen von Seeunfällen, Bergungs- und Rettungswesen sowie alle sonstigen die Sicherheit auf See unmittelbar betreffenden Fragen.

Der IMO-Schiffssicherheitsausschuss trifft Vorkehrungen, um die 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 zugelassenen internationalen Instruments übertragen wurden. Die Annahme der Beschlüsse des

Schiffssicherheitsausschusses und seiner Unterausschüsse erfolgt mit der Mehrheit der Mitglieder.

2.3. Vorgesehener Akt des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt soll auf seiner 75. Tagung (MEPC 75) vom 30. März bis 3. April 2020 Änderungen in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen annehmen. Sie betreffen die Anwendung des Schwefelgrenzwerts von 0,50 % für ölhaltige Brennstoffe an Bord von Schiffen. Mit den vorgesehenen Änderungen in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen soll die einheitliche Anwendung des Schwefelgrenzwerts von 0,50 % gefördert werden.

Im Jahr 2008 nahm die IMO eine EntschlieÙung zur Änderung der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen an, die Vorschriften zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe enthielt. Mit der überarbeiteten Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen, die am 1. Juli 2010 in Kraft trat, wurden unter anderem strengere Schwefelgrenzwerte für Schiffsbrennstoffe in SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten sowie in Seegebieten außerhalb der SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete eingeführt.

Die konsequente Anwendung der Norm für ölhaltige Brennstoffe in Regel 14.1.3 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen, die am 1. Januar 2020 wirksam wurde, ist ein wichtiges Element zur Förderung der einheitlichen und wirksamen Durchsetzung des globalen Schwefelgrenzwertes von 0,50 %. Mit den vorgesehenen Änderungen in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen soll die wirksame Anwendung der Regel 14.1.3 sichergestellt werden, um die verbrennungsbedingte Emission von Luftschadstoffen (SO_x und Feinstaub) durch Schiffe zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Meeresumwelt deutlich zu verringern.

2.4. Vorgesehener Akt des IMO-Schiffssicherheitsausschusses

Der Schiffssicherheitsausschuss soll auf seiner 102. Tagung (MSC 102) vom 13. bis 22. Mai 2020 Änderungen im Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) sowie Änderungen in Regel 11 des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF Code), annehmen.

Ziel der vorgesehenen Änderungen in Kapitel II-1 Teil A-1 Regel 3-8 des SOLAS-Übereinkommens ist das sichere Schleppen und Festmachen. Mit den Änderungen in Kapitel II-1 Teile B, B-1 und B-2 bis B-4 des SOLAS-Übereinkommens soll die Kohärenz in Bezug auf die Wasserdichtigkeit gewährleistet werden. Nicht alle Arten von Schiffen sind mit den betreffenden Anzeigegegeräten (Anzeigegegerätee für die Ruderlage, Propellerdrehzahl, Steigung, Querstrahlruder sowie deren Betriebszustand) ausgerüstet.

Mit den vorgesehenen Änderungen in Regel 11 des Internationalen Codes über die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), soll die Kohärenz des IGF-Codes bezüglich der bestehenden Anforderungen für mit Erdgas betriebene Schiffe gewährleistet werden, 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 in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen

Auf der 71. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC 71), die vom 3. bis 7. Juli 2017 in London stattfand, wurde eine neue Initiative zur „einheitlichen Umsetzung der Regel 14.1.3 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen“ gebilligt und

mit dem Zieljahr 2019 in die Zweijahresagenda 2018-2019 des Unterausschusses für die Verhütung und Bekämpfung der Umweltverschmutzung sowie in die vorläufige Tagesordnung der 5. Tagung des Unterausschusses für die Verhütung und Bekämpfung der Umweltverschmutzung (PPR 5) aufgenommen.

Auf der PPR 5, die vom 5. bis 9. Februar 2018 in London stattfand, wurden die Entwürfe der Änderungen in Regel 14 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen in Bezug auf das Verbot der Beförderung von nichtkonformen ölhaltigen Brennstoffen für Antriebs- oder Betriebszwecke an Bord von Schiffen ausgearbeitet. Auf der 72. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC 72), die vom 9. bis 13. April 2018 in London stattfand, wurden die Entwürfe der Änderungen in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen mit geringfügigen Modifizierungen gebilligt.

Die Zwischentagung über die einheitliche Umsetzung der Regel 14.1.3 in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen fand vom 9. bis 13. Juli 2018 in London statt. Die Europäische Union legte das Dokument ISWG-AP 1/3/2 vor, in dem Änderungen in den Regeln 14 und 18 vorgeschlagen wurden.

Auf der MEPC 73 wurden die mit der EntschlieÙung MEPC.305 (73) vereinbarten Änderungen angenommen. Auf der MEPC 73 wurde festgelegt, dass die betreffenden Änderungen als am 1. September 2019 angenommen gelten und am 1. März 2020 in Kraft treten.

Auf der PPR 6, die vom 18. bis 22. Februar 2019 in London stattfand, wurden die Entwürfe der Änderungen in folgenden Vorschriften ausgearbeitet:

- Regel 1 über die Anwendung der Regel;
- Regel 2 mit Bestimmungen der Begriffe „Schwefelgehalt des ölhaltigen Brennstoffs“, „Brennstoff mit niedrigem Flammpunkt“, „gelieferte MARPOL-Probe“, „Gebrauchprobe“ und „Bordprobe“;
- Regel 14 über die Entnahme und den Test von Gebrauchs- und Bordproben für Proben von ölhaltigem Brennstoff gemäß Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen;
- Regel 18 über das Überprüfungsverfahren;
- Anhang I über den „Nachtrag zum IAPP-Zeugnis“ betreffend die Entnahmestelle für Proben von ölhaltigem Brennstoff; und
- Anhang VI über das Überprüfungsverfahren für Proben von ölhaltigem Brennstoff gemäß Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen.

Auf der PPR 6 wurden diese Änderungen an die MEPC 74 verwiesen, auf der sie gebilligt und zur Annahme an die MEPC 75 verwiesen wurden.

Die Änderungen in den Regeln 1, 2, 14, 18, 20, 21 und den Anhängen I und VI der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen sind im IMO-Dokument MEPC 75/3 dargelegt. Nach Nummer 5.116 des Berichts über die MEPC 74 (MEPC 74/18) sollen die Änderungen auf der MEPC 75 angenommen werden.

Die Union sollte diese Änderungen – insbesondere vor dem Hintergrund der verschärften Durchführungsbestimmungen der Richtlinie (EU) 2016/802 – unterstützen, da mit ihnen dem Bedarf nach weltweit klarer und konsequenter Durchsetzung des Schwefelgrenzwerts von 0,50 % für Schiffsbrennstoffe entsprochen wird. So wird gewährleistet, dass die Emissionen von Schwefeloxid wirksam zurückgehen und damit schädlichen Auswirkungen auf die

menschliche Gesundheit und die Ökosysteme vorgebeugt wird, während der Wirtschaftssektor von Wettbewerbsverzerrungen verschont bleibt.

3.2. Änderungen in Kapitel II-1 des Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen)

3.2.1. Änderungen in SOLAS-Kapitel II-1 Teil A-1 Regel 3-8 über Schlepp- und Festmachvorrichtungen

Das Thema des sicheren Festmachens wurde – als ungeplante neue Initiative auf der 95. Tagung des MSC (Dokument MSC 95/19/2) – von der EU vorgebracht und vom MSC zugelassen. Ein Vorschlag Japans, die Instandhaltung und den Austausch beschädigter oder schadhafter Festmachleinen in Betracht zu ziehen (Dokument MSC 95/19/13), wurde ebenfalls vom MSC zugelassen. Das Thema wurde anschließend vom Unterausschuss für Schiffsdesign und Schiffbau (SDC) sowohl in einer Arbeitsgruppe als auch in einer von Dänemark und Japan koordinierten Korrespondenzgruppe erörtert. Auf der 6. Tagung des SDC (SDC 6) wurden die Entwürfe der Änderungen im SOLAS-Übereinkommen und die damit verbundenen Leitlinien und Leitfäden fertiggestellt. Anschließend wurden auf der 101. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 101) die Ergebnisse des SDC erörtert, namentlich:

- Änderungen in SOLAS-Kapitel II-1 Teil A-1 Regel 3-8;
- Leitlinien für die Ausgestaltung von Festmachregelungen sowie die Auswahl geeigneter Festmachvorrichtungen und Ausrüstung für das sichere Festmachen;
- Leitlinien für die Inspektion und Instandhaltung von Festmachvorrichtungen einschließlich Festmachleinen; und
- überarbeiteter Leitfaden für Schlepp- und Festmachvorrichtungen an Bord von Schiffen sowie zugehöriger Entwurf des MSC-Rundschreibens, d. h. MSC.1/Circ.1175/Rev.1, und
- alle zugehörigen Entwürfe von MSC-Rundschreiben,

Auf der 101. Tagung des MSC (MSC 101) wurden die SOLAS-Änderungsentwürfe gemäß Anhang 25 des MSC-Berichts MSC 101/24 Add.1 gebilligt. Die entsprechenden Leitlinien und Leitfäden wurden auf der MSC 101 im Prinzip genehmigt und werden im Verbindung mit der Annahme der SOLAS-Änderungsentwürfe abschließend genehmigt werden. Nach den Nummern 12.2-9 des Berichts über die MSC 101 (MSC 101/24) sollen die SOLAS-Änderungen und die zugehörigen Leitlinien und Leitfäden auf der MSC 102 angenommen bzw. genehmigt werden.

Die SOLAS-Änderungen und die zugehörigen Leitlinien, Leitfäden und MSC-Rundschreiben gewährleisten eine umfassende Verbesserung der derzeitigen Festmachregelungen. Da sie der Intention des ursprünglichen Vorschlags der Union entsprechen, sollte die Union für die Annahme der SOLAS-Änderungen und die Genehmigung der zugehörigen Instrumente unterstützen.

3.2.2. Wasserdichtigkeit – Kohärenz zwischen den Regeln der SOLAS-Kapitel II-1 B, B-1 und B-2 bis B-4

Auf der 96. Tagung des MSC wurde vereinbart, eine Initiative zur „Überprüfung des SOLAS-Kapitels II-1 Teile B-2 bis B-4 zwecks Gewährleistung der Kohärenz mit den Teilen B und B-1 in Bezug auf die Wasserdichtigkeit“ in die Zweijahresagenda 2018-2019 des Ausschusses aufzunehmen und den SDC-Unterausschuss als koordinierendes Organ einzusetzen.

Die SOLAS-Änderungsentwürfe wurden auf der SDC 6 fertiggestellt und an die MSC 101 verwiesen. Die Änderungen in SOLAS-Kapitel II-I Teile B, B-1 und B-2 bis B-4 sind in Anhang 25 des Dokuments MSC 101/24 Add.1 dargelegt.

In Bezug auf die Berechnung des Faktors s_i in SOLAS-Kapitel II-1 Teil B-1 Regel 7-2 gelangte der SDC zu der Auffassung, dass eine Änderung der SOLAS-Regel II-1/7-2.5 zwar nicht in den Anwendungsbereich der Initiative falle, eine SOLAS-Änderung aber die effizienteste und wirksamste Möglichkeit sei, die Unstimmigkeiten in SOLAS-Regel II-1/7-2.5.2.1 in Bezug auf Türen in Schotten oberhalb des Schottendecks, die in der Leckstabilitätsrechnung als wasserdicht gelten, zu beseitigen. Auf der SDC 6 wurde vereinbart, die MSC 101 aufzufordern, diesem Ansatz zur Beseitigung der Unstimmigkeiten zwischen den verschiedenen Abschnitten in SOLAS-Kapitel II-1 Teil B zuzustimmen. Auf der MSC 101 wurde die Zustimmung erteilt (siehe Nummer 12.10 des Berichts über die MSC 101 (MSC 101/24)); die Änderungen sind ebenfalls in Anhang 25 des Dokuments MSC 101/24 Add.1 dargelegt.

Nach Nummer 12.12 des Berichts über die MSC 101 (MSC 101/24) sollen die Änderungen auf der MSC 102 angenommen werden.

Da mit den Änderungen in SOLAS-Kapitel II-1 Teile B-2 bis B-4 gewährleistet wird, dass die Bestimmungen über die Wasserdichtigkeit einschließlich der zentralen Frage der Leckstabilitätsrechnung in allen Abschnitten des Teils B kohärent sind, und ihre Billigung auf der MSC 101 von der Union unterstützt wurde, sollte die Union die Annahme dieser Änderungen unterstützen.

3.3. Änderungen in den Teilen A-1 und B-1 des Internationalen Codes über die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code)

Auf der 5. Tagung des Unterausschusses für die Beförderung von Ladungen und Containern (CCC 5) wurde vereinbart, die Entwürfe der Änderungen in Teil A-1 Nummer 6.7.1.1 (Druckentlastungssysteme) und Kapitel 11 (Feuerlöschanlagen für Brennstoffaufbereitungsräume) des IGF-Codes gemäß Anhang 2 des Berichts über die CCC (CCC 5/13) der MSC 101 zur Billigung vorzulegen (siehe Nummer 3.31 des CCC 5/13). Auf der MSC 101 wurden diese Änderungsentwürfe gemäß Anhang 14 des MSC 101/24 Add.1 gebilligt. Nach Nummer 9.2 des Berichts über die MSC 101 (MSC 101/24) sollen die Änderungen auf der MSC 102 angenommen werden.

Auf der CCC 5 wurde ebenfalls vereinbart, Entwürfe der Änderungen in Teil B Nummer 16.3.3.5.1 (Zugprüfungen an anderen Werkstoffen als Aluminiumlegierungen für das Brennstoffbehältersystem) des IGF-Codes gemäß Anhang 5 des CCC 5/13 der MSC 101 zur Billigung vorzulegen (siehe Nummer 4.14 des CCC 5/13). Auf der MSC 101 wurden diese Änderungen gemäß Anhang 14 des MSC 101/24 Add.1 gebilligt. Nach Nummer 9.3 des MSC 101/24 sollen die Änderungen auf der MSC 102 angenommen werden.

Mit der Änderung der Nummer 6.7.1.1 wird mehr Klarheit darüber geschaffen, welche Räume mit einem geeigneten Druckentlastungssystem ausgestattet werden müssen. Mit der Änderung des Kapitels 11, der zufolge in für die Brennstoffaufbereitung genutzten Räumen ein fest eingebautes Feuerlöschsystem vorzusehen ist, wird für zusätzliche Sicherheit gesorgt. Beide Änderungen wurden bereits auf der MSC 101 von der Union unterstützt. Die Union sollte daher die Annahme dieser Änderungen unterstützen.

3.4. Einschlägiges Unionsrecht und Zuständigkeit der Union

3.4.1. Änderungen in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen

Die Anforderungen in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen in Bezug auf die Verringerung des Schwefelgehalts von ölhaltigen Schiffsbrennstoffen mit dem Ziel einer Verringerung der Luftverschmutzung durch SO_x-Emissionen wurden mit der Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe umgesetzt. Die Änderungen in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen, die die auf der MEPC 75 angenommen werden sollen, werden sich daher unmittelbar auf die in der Richtlinie genannten Anforderungen auswirken.

3.4.2. Änderungen in Kapitel II-1 des Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (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.

Die Änderungen in Kapitel II-1 Teile A und B, die auf der MSC 102 angenommen werden sollen, werden sich daher unmittelbar auf die in der Richtlinie genannten Anforderungen auswirken.

3.4.3. Änderungen in den Teilen A-1 und B-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.

Die Änderungen, die auf der MSC 102 angenommen werden sollen, werden sich daher – durch die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG – unmittelbar auf die bestehenden Anforderungen auswirken.

3.4.4. Zuständigkeit der EU

Die Änderungen in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen werden – durch die Anwendung der Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe – das EU-Recht berühren.

Die Änderungen in Kapitel II-1 des Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) werden – durch die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG – das EU-Recht berühren.

Die Änderungen in den Teilen A-1 und B-1 des Internationalen Codes über die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), werden – durch die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG – das EU-Recht berühren.

Die Union hat daher nach Artikel 3 Absatz 2 letzter Teilsatz AEUV die ausschließliche Zuständigkeit, und es ist daher erforderlich, den Standpunkt der Union zu Akten, mit denen die oben genannten Änderungen angenommen werden, festzulegen.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) erlässt der Rat einen Beschluss „zur Festlegung der 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“.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist¹.

Der Begriff „*rechtswirksame Akte*“ erfasst auch Akte, 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“².

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

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

Die Akte, die der IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt und der IMO-Schiffssicherheitsausschuss annehmen sollen, sind rechtswirksame Akte. Die vorgesehenen Akte sind geeignet, den Inhalt der folgenden EU-Rechtsvorschriften maßgeblich zu beeinflussen:

- Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe sowie Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe. Grund: Die Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe übernimmt – als Instrument zur Erreichung ihres Ziels – die schwefelbezogenen Anforderungen in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen.
- Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe. Grund: Nach der Richtlinie 2009/45/EG müssen Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens in seiner geänderten Fassung entsprechen.

Daher werden die Änderungen in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen, die Änderungen im SOLAS-Übereinkommen und die Änderungen im IGF-Code – durch die Anwendung der Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder

¹ Rechtssache C-399/12 Bundesrepublik Deutschland/Rat der Europäischen Union (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, Rdnr. 64.

² Rechtssache C-399/12 Bundesrepublik Deutschland/Rat der Europäischen Union (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, Rdnrn. 61-64.

Brennstoffe³ bzw. der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe – das EU-Recht berühren.

Mit dem vorgesehenen Akt wird der institutionelle Rahmen der Übereinkunft 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

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie vom Zweck und Gegenstand des vorgesehenen Aktes ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Akt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche und der andere von untergeordneter Bedeutung, so muss der Beschluss 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 Hauptgegenstand des vorgesehenen Aktes betreffen den Bereich 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.

³ Durchführungsbeschluss (EU) 2015/253 der Kommission vom 16. Februar 2015 zur Regelung der Probenahmen und der Berichterstattung gemäß der Richtlinie (ABl. L 41 vom 17.2.2015, S. 55).

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 75. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation und auf der 102. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation im Hinblick auf die Annahme von Änderungen in Anlage VI zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, von Änderungen in Kapitel II-1 des Internationalen Übereinkommens 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, zu vertreten ist

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 und die menschliche Gesundheit zu schützen und die Sicherheit im Seeverkehr zu erhöhen.
- (2) Das Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ist am 17. März 1958 in Kraft getreten.
- (3) Die 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. Alle Mitgliedstaaten der EU sind Mitglieder der IMO. Die Union ist kein Mitglied der IMO.
- (4) 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.
- (5) Nach Artikel 28 Buchstabe b des IMO-Übereinkommens trifft der Schiffssicherheitsausschuss Vorkehrungen, um die ihm durch das IMO-Übereinkommen, die IMO-Versammlung oder den IMO-Rat übertragenen Aufgaben sowie alle Aufgaben innerhalb des Anwendungsbereichs dieses Artikels, die ihm aufgrund oder im Rahmen eines anderen von der IMO akzeptierten internationalen Instruments übertragen werden, wahrzunehmen.
- (6) Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) trat am 2. Oktober 1983 in Kraft.

- (7) 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 annehmen.
- (8) Das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) trat am 25. Mai 1980 in Kraft.
- (9) Nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iii des SOLAS-Übereinkommens kann der IMO-Schiffssicherheitsausschuss Änderungen des SOLAS-Übereinkommens annehmen.
- (10) Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt soll auf seiner 75. Tagung vom 30. März bis 3. April 2020 (MEPC 75) Änderungen in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen annehmen.
- (11) Der Schiffssicherheitsausschuss soll auf seiner 102. Tagung vom 13. bis 22. Mai 2020 (MSC 102) Änderungen in Kapitel II-1 des SOLAS-Übereinkommens sowie Änderungen in den Teilen A-1 und B-1 des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), annehmen.
- (12) Es ist angebracht, den im Namen der Union auf der MEPC 75 zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die Änderungen in den Regeln 1, 2, 14, 18, 20, 21 und den Anhängen I und VI der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts, nämlich die Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates, maßgeblich zu beeinflussen^{1,2}.
- (13) Es ist angebracht, den im Namen der Union auf der MSC 102 zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da sowohl die Änderungen in Kapitel II-1 des SOLAS-Übereinkommens als auch 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 Fahrgastschiffe³, maßgeblich zu beeinflussen.
- (14) Mit den Änderungen in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen würde die einheitliche Anwendung des in Regel 14 festgelegten Schwefelgrenzwerts von 0,50 % für Schiffsbrennstoffe gewährleistet. Die Union sollte diese Änderungen im Interesse des Nutzens für Gesundheit und Umwelt, der von einer Verringerung der verbrennungsbedingten Schwefeldioxidemissionen von Schiffen erwartet wird, unterstützen.
- (15) Mit den Änderungen in Kapitel II-1 Teil A-1 des SOLAS-Übereinkommens würde ein sichereres Festmachen von Schiffen gewährleistet. Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da mit ihnen eine umfassende Verbesserung der derzeitigen Festmachregelungen gewährleistet ist.
- (16) Mit den Änderungen in Kapitel II-1 Teile B, B-1 und B-2 bis B-4 des SOLAS-Übereinkommens würde die Kohärenz der Bestimmungen über die Wasserdichtigkeit

¹ Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58).

² Durchführungsbeschluss (EU) 2015/253 der Kommission vom 16. Februar 2015 zur Regelung der Probenahmen und der Berichterstattung gemäß der Richtlinie 1999/32/EG des Rates bezüglich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (ABl. L 41 vom 17.2.2015, S. 55).

³ 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).

von Schiffen gewährleistet. Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da mit ihnen gewährleistet wird, dass die Bestimmungen über die Wasserdichtigkeit einschließlich der zentralen Frage der Leckstabilitätsrechnung in allen Abschnitten des Teils B kohärent sind.

- (17) Mit den Änderungen in den Teilen A-1 und B-1 des IGF-Codes werden – auf der Grundlage der bei der Anwendung des Codes gewonnenen Erfahrungen – Verbesserungen in Bezug auf Brennstoffbehälter, den Brandschutz und Zugprüfungen beim Schweißen metallischer Werkstoffe sowie die zerstörungsfreie Prüfung des Brennstoffbehältersystems eingeführt. Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da mit ihnen mehr Klarheit darüber geschaffen wird, welche Räume mit einem geeigneten Druckentlastungssystem ausgestattet werden müssen, und zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen in Räumen vorgesehen werden, die für die Brennstoffaufbereitung genutzt werden.
- (18) Der Standpunkt der Union wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und des IMO-Schiffssicherheitsausschusses sind, gemeinsam vertreten –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union auf der 75. Tagung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt zu vertretende Standpunkt ist es, der Annahme der Änderungen in Anlage VI zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe gemäß dem Anhang des IMO-Dokuments MEPC 75/3 zuzustimmen.

Artikel 2

Der im Namen der Union auf der 102. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses zu vertretende Standpunkt ist es,

- a) der Annahme der Änderungen in Kapitel II-1 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See gemäß Anhang 1 des IMO-Dokuments MSC 102/3 zuzustimmen;
- b) der Annahme der Änderungen in den Teilen A-1 und B-1 des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden, gemäß Anhang 2 des IMO-Dokuments MSC 102/3 zuzustimmen.

Artikel 3

- (1) Der in Artikel 1 genannte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt sind, gemeinsam vertreten.
- (2) Der in Artikel 2 genannte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des IMO-Schiffssicherheitsausschusses sind, gemeinsam vertreten.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*