



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 19. April 2013
(OR. en)**

8380/13

**Interinstitutionelles Dossier:
2013/0112 (NLE)**

**TRANS 153
MAR 39**

VORSCHLAG

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 17. April 2013

Nr. Komm.dok.: COM(2013) 212 final

Betr.: Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 65. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt bezüglich der Änderungen der Formblätter A und B des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung und der Änderungen des Zustandsbewertungsschemas sowie auf der 92. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses bezüglich der Änderungen des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs sowie der Änderungen des Kapitels III des SOLAS-Übereinkommens und der Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge betreffend Übungen für die Arbeit in geschlossenen Räumen und Rettungsübungen zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union, Herrn Uwe CORSEPIUS, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

Anl.: COM(2013) 212 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 17.4.2013
COM(2013) 212 final

2013/0112 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 65. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt bezüglich der Änderungen der Formblätter A und B des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung und der Änderungen des Zustandsbewertungsschemas sowie auf der 92. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses bezüglich der Änderungen des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs sowie der Änderungen des Kapitels III des SOLAS-Übereinkommens und der Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge betreffend Übungen für die Arbeit in geschlossenen Räumen und Rettungsübungen zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Mit diesem Vorschlag der Kommission soll der Standpunkt der Union in verschiedenen IMO-Gremien im Zusammenhang mit folgenden Punkten festgelegt werden:

- Verabschiedung von Änderungen der ergänzenden Formblätter A und B des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung (IOPP);
- Verabschiedung von Änderungen des Zustandsbewertungsschemas (CAS) (EntschlieÙung MEPC.94(46)) (aufgrund der Verabschiedung des „International Code on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers“/Internationaler Code für ein erweitertes Überprüfungsprogramm bei Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankern, 2011);
- Verabschiedung von Änderungen des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code);
- Verabschiedung von Änderungen des Kapitels III des SOLAS-Übereinkommens und der Codes von 1994 und 2000 für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Codes);
- Verabschiedung dieser Änderungen im Einklang mit den jeweiligen Bestimmungen der betroffenen Übereinkommen.

1.1. Ergänzende Formblätter A und B des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung

Diese ergänzenden Formblätter des IOPP-Zeugnisses müssen an Bord des Schiffes mitgeführt werden. Formblatt A wird für andere Schiffe als Öltanker ausgestellt, Formblatt B für Öltanker. Die Änderung beinhaltet die Streichung der vorgeschriebenen Angabe der Kapazität der Verbrennungsanlage in beiden Dokumenten, die in der Vergangenheit in beiden Formblättern in Liter/Stunde (l/h) erfasst wurden. In einem späteren Dokument, der EntschlieÙung MEPC.187(59) (Anhang 2), wurde eine andere Messmethode eingeführt (die Kapazität wurde in kW oder kcal/h erfasst). Die gleichzeitige Verwendung beider Messmethoden stiftete bei der Erfassung und bei den Überprüfungen Verwirrung. Die erste Methode war außerdem schwierig zu handhaben, die zweite brachte keinen konkreten Nutzen. Daher wird in beiden Formblättern die vorgeschriebene Angabe der Verbrennungskapazität gestrichen.

Diese Änderungen werden in Anhang 13 des Berichts MEPC 64/23/Add.1 ausgeführt. Laut Nummer 7.32 des MEPC-Berichts 64/23 sollen diese Änderungen anlässlich der 65. Sitzung des MEPC verabschiedet werden.

1.2. Zustandsbewertungsschema (CAS) (EntschlieÙung MEPC.94(46): Änderungen aufgrund der Verabschiedung des „International Code on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers“, 2011)

Das Zustandsbewertungsschema (CAS) bildet den Rahmen für eine gründlichere Überprüfung älterer Schiffe. In dem erweiterten Überprüfungsprogramm bei Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankern oder ESP (Enhanced Survey Programme) ist im Einzelnen festgelegt, wie eine solche gründlichere Überprüfung durchzuführen ist. Im CAS, das sich auf das ESP stützt, wird auf das ESP als Instrument verwiesen. Durch die Änderung wird das CAS dahingehend geändert, dass auf die neueste Fassung des ESP-Codes (2011) verwiesen wird.

Diese Änderungen werden in Anhang 16 des Berichts MEPC 64/23/Add.1 ausgeführt. Laut Nummer 11.13 des MEPC-Berichts 64/23 sollen die Änderungen anlässlich der 65. Sitzung des MEPC verabschiedet werden.

1.3. Internationaler Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code)

Die Zielsetzung des ISM-Codes liegt darin, die Sicherheit auf See zu gewährleisten, Menschen vor Schaden an Leib und Leben zu bewahren sowie Umweltschäden – insbesondere Schäden an der Meeresumwelt – und Schäden an Vermögenswerten zu verhüten. Die Änderungen, die verabschiedet werden sollen, sind auf eine der zahlreichen erfolgreichen EU-Vorlagen bei der IMO in diesem Zusammenhang zurückzuführen, in diesem Fall auf die Vorlage STW 43/10¹. Es geht um Änderungen des ISM-Codes selbst, die von den 27 Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission vorgeschlagen werden, um die Wirksamkeit des Codes zu erhöhen.

Folgende Änderungen sind vorgesehen:

Teil A, Abschnitt 6 (Materielle und personelle Voraussetzungen): Aufnahme einer spezifischen Bestimmung (neue Nummer 6.2.1), dass das Unternehmen eine angemessene Besatzung des Schiffs durch festgelegte Verfahren sicherstellen soll, die alle Aspekte der Aufrechterhaltung eines sicheren und effizienten Bordbetriebs umfassen.

Teil A, Abschnitt 12 (Überwachung der Einhaltung des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen sowie Überprüfung und Auswertung durch das Unternehmen): Aufnahme spezifischer Vorgaben (neue Nummer 12.2) betreffend Eigentum, Pflichten und Verantwortung des Unternehmens aufgrund des Codes. Demnach verbleibt die Gesamtverantwortung beim Unternehmen, auch wenn es bestimmte Verpflichtungen aufgrund des ISM-Codes delegiert, und das Unternehmen muss regelmäßig überprüfen, ob die Stellen, auf die die Aufgaben übertragen wurden, diese entsprechend dem ISM-Code erfüllen.

Fußnoten: Aufnahme von Querverweisen zu den entsprechenden Leitlinien im Code.

Diese Änderungen werden in Anhang 22 des Berichts MSC 91/22/Add.2 ausgeführt. Laut Nummer 11.9 des MSC-Berichts 91/22 sollen die Änderungen anlässlich der 92. Sitzung des MSC (Schiffssicherheitsausschuss) verabschiedet werden.

1.4. Änderungen des Kapitels III des SOLAS-Übereinkommens und der Codes von 1994 und 2000 für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Codes) sowie des Codes für die Sicherheit von Fahrzeugen mit dynamischem Antrieb von 1978 (DSC-Code) bezüglich Übungen für die Arbeit in geschlossenen Räumen und Rettungsübungen

Kapitel III des SOLAS-Übereinkommens behandelt Rettungsmittel und -vorrichtungen. Die Änderungen betreffen Regel 19 über Ausbildung und Übungen für den Notfall. Sie sollen Todesfälle verringern, die auf das Betreten geschlossener Räume zurückzuführen sind, indem Besatzungsmitglieder, deren Aufgaben das Betreten geschlossener Räume und Rettungsmaßnahmen umfassen, verpflichtet

¹ Vorlage STW 43/10 zur wirksameren Anwendung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs.

werden, mindestens alle zwei Monate an entsprechenden Übungen teilzunehmen. Ähnliche Änderungen sollen in die Codes von 1994 und 2000 für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen und den Code für die Sicherheit von Fahrzeugen mit dynamischem Auftrieb aufgenommen werden.

Die Änderungen der Codes von 1994 und 2000 für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen sind den Anhängen 30 und 31 des Dokuments MSC 91/22/Add.2 zu entnehmen. Laut Nummer 13.7 des MSC-Berichts 91/22 sollen diese Änderungen anlässlich der 92. Sitzung des MSC verabschiedet werden.

Die Änderungen des Codes für die Sicherheit von Fahrzeugen mit dynamischem Auftrieb von 1978 (DSC-Code) sind in der Vorlage MSC 92/3/1 „Consequential amendments to the 1979,1989 and 2009 MODU Codes and the DSC Code“ des IMO-Sekretariats vom 22. Februar 2013 enthalten. Anhang 4 dieser Vorlage enthält den Entwurf einer Entschließung (MSC 92) zur Änderung des DSC-Codes. Laut Nummer 13.9 des MSC-Berichts 91/22 soll diese Änderung anlässlich der 92. Sitzung des MSC verabschiedet werden. Gemäß der Entschließung A.373(X) kann der DSC-Code erforderlichenfalls vom MSC angepasst werden. Diese Änderung wird aufgrund ähnlicher Änderungen in anderen einschlägigen Codes vorgenommen.

1.5. Verabschiedung der Änderungen

1.5.1. Verabschiedung von Änderungen der ergänzenden Formblätter A und B des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung (IOPP) und des Zustandsbewertungsschemas (CAS)

Diese Änderungen wurden anlässlich der 64. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (1.-5. Oktober 2012) gebilligt und sollen auf der 65. Tagung des Ausschusses (13.-17. Mai 2013) zur Verabschiedung vorgelegt werden.

1.5.2. Verabschiedung von Änderungen des ISM-Codes, des Kapitels III des SOLAS-Übereinkommens, der Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (HSC-Codes) und des Codes für Fahrzeuge mit dynamischem Auftrieb (DSC-Code)

Die Änderungen des Kapitels III des SOLAS-Übereinkommens und der Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge wurden anlässlich der 91. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (26.-30. November 2012) gebilligt und sollen auf der 92. Tagung des Ausschusses (12.-20. Juni 2013) zur Verabschiedung vorgelegt werden.

Die entsprechenden Änderungen des DSC-Codes wurden anlässlich der 91. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (26.-30. November 2012) festgehalten und in einen Entschließungsentwurf des Ausschusses aufgenommen, der Teil des Anhangs 4 der Vorlage MSC 92/3/1 des IMO-Sekretariats ist. Diese Vorlage soll auf der 92. Tagung des Ausschusses (12.-20. Juni 2013) zur Verabschiedung vorgelegt werden.

Zustimmung und Inkrafttreten

Nach ihrer Billigung und Verabschiedung durch den zuständigen IMO-Ausschuss werden die Änderungen den einzelnen Vertragsparteien vorgelegt, damit diese ihre Zustimmung erklären können, durch die genannten Änderungen gebunden zu sein.

1.6. Einschlägige Rechtsvorschriften der EU

1.6.1. *Ergänzende Formblätter A und B des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung*

Die Richtlinie 2009/16/EG² über die Hafenstaatkontrolle soll zu einer drastischen Verringerung der Anzahl unternormiger Schiffe in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten beitragen, indem a) die Einhaltung internationaler und einschlägiger EU-Vorschriften für die Sicherheit auf See, die Gefahrenabwehr im Seeverkehr, den Schutz der Meeresumwelt und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord der Schiffe gewährleistet wird, b) gemeinsame Kriterien für die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat festgelegt werden und c) ein System der Hafenstaatkontrolle angewendet wird, das auf den in der EU und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region durchgeführten Überprüfungen beruht.

Die Änderungen der Formblätter werden sich auf die Anforderungen im Zusammenhang mit Überprüfungen bzw. gründlicheren Überprüfungen gemäß Artikel 13 Absatz 1, insbesondere Buchstabe a, der Richtlinie 2009/16/EG, auswirken, wonach Folgendes gilt:

„1. Bei jeder Erstüberprüfung eines Schiffes stellt die zuständige Behörde sicher, dass der Besichtigter mindestens

a) die in Anhang IV aufgeführten Zeugnisse und Unterlagen überprüft, die gemäß den gemeinschaftlichen Vorschriften für den Seeverkehr und gemäß Übereinkommen über Sicherheit und Gefahrenabwehr an Bord mitzuführen sind (...).“

Das oben genannte Zeugnis ist unter Nummer 7 des Anhangs IV der Richtlinie aufgeführt.

Die Änderungen werden eine Anpassung der Angaben in den Formblättern zur Folge haben, die die Hafenstaatkontrolleure gemäß Artikel 13 Absatz 1 der Richtlinie 2009/16/EG überprüfen müssen. Die Verfahren für die Kontrolle von Schiffen, die in Anhang VI der Richtlinie als „Anlage 1 ‚Verfahren der Hafenstaatkontrolle‘ (PSCOs) der Pariser Vereinbarung“ bezeichnet werden, werden daher ebenfalls angepasst werden müssen.

1.6.2. *Zustandsbewertungsschema (CAS) (EntschlieÙung MEPC.94(46): Änderungen aufgrund der Verabschiedung des „International Code on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers“, 2011)*

Die Verordnung (EU) Nr. 530/2012 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe³ zielt darauf ab, die Anforderungen des MARPOL-Übereinkommens 73/78, wie in Artikel 3 dieser Verordnung definiert, bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion beschleunigt auf Einhüllen-Öltankschiffe anzuwenden und den Transport von Schweröl von oder nach Häfen der Mitgliedstaaten mit Einhüllen-Öltankschiffen zu verbieten.

Die Verordnung schreibt die Anwendung des Zustandsbewertungsschemas (CAS) der IMO auf Einhüllen-Öltankschiffe, die älter als 15 Jahre sind, verbindlich vor. Gemäß Artikel 5 müssen diese Öltankschiffe dem CAS entsprechen, das in Artikel 6 als das Zustandsbewertungsschema für Schiffe definiert wird, das mit der EntschlieÙung MEPC 94(46) vom 27. April 2001 in der durch die EntschlieÙung

² ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 5.

³ ABl. L 172 vom 30.6.2012, S. 3.

MEPC 99(48) vom 11. Oktober 2002 und die Entschließung MEPC 112(50) vom 4. Dezember 2003 geänderten Fassung verabschiedet wurde. Die erwartete Änderung ist in der Definition des CAS in Artikel 6 der Verordnung nicht genannt, wird aber rechtswirksam sein; die Verordnung sollte daher aktualisiert werden, um die neuen Entwicklungen auf internationaler Ebene zu berücksichtigen.

1.6.3. *Internationaler Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code)*

Zweck der Verordnung (EG) Nr. 336/2006 zur Umsetzung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs innerhalb der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates⁴ ist es, die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen und den sicheren Betrieb von Schiffen sowie die Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe zu verbessern. Dies geschieht durch die Gewährleistung der Einhaltung der Anforderungen des ISM-Codes durch die Unternehmen, die die Schiffe betreiben, mittels folgender Maßnahmen:

- a) Einrichtung, Anwendung und ordnungsgemäße Aufrechterhaltung der an Bord und an Land befindlichen Systeme zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen durch die Unternehmen und
- b) Kontrolle dieser Systeme durch die Verwaltungen des Flaggen- und des Hafenstaats.

Die Verordnung (EG) Nr. 336/2006⁵ lag der Vorlage zur Änderung des ISM-Codes zugrunde und wird daher von den Änderungen betroffen sein.

Der ISM-Code wurde zwar in Anhang I der Verordnung aufgenommen, gleichzeitig ist er jedoch in Artikel 2 Absatz 1 als der Code „in seiner jeweils geltenden Fassung“ definiert. Gemäß Artikel 5 müssen die in Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung genannten Schiffe die Anforderungen von Teil A des ISM-Codes einhalten. Daher werden sich die auf der 92. Tagung des MSC zu verabschiedenden Änderungen rechtlich unmittelbar auf die Verordnung auswirken.

1.6.4. *Änderungen des Kapitels III des SOLAS-Übereinkommens, der Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (HSC-Codes) und des Codes für Fahrzeuge mit dynamischem Auftrieb (DSC-Code) bezüglich Übungen für die Arbeit in geschlossenen Räumen und Rettungsübungen*

Zweck der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe⁶ in der durch die Richtlinie 2010/65/EG geänderten Fassung ist die Einführung eines einheitlichen Sicherheitsstandards zum Schutz von Leben und Eigentum auf neuen und vorhandenen Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, wenn beide Kategorien von Schiffen und Fahrzeugen in der Inlandfahrt eingesetzt sind, und die Festlegung von Verfahren für Verhandlungen auf internationaler Ebene im Hinblick auf eine Harmonisierung der Vorschriften für in der Auslandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe.

Laut Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie gelten die Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge ausdrücklich für in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge. Bei älteren Fahrzeugen, für die die Codes

⁴ ABl. L 64 vom 4.3.2006, S. 1.

⁵ ABl. L 64 vom 4.3.2006, S. 1.

⁶ ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge nicht gelten, kommt gemäß der Richtlinie der ältere Code für die Sicherheit von Fahrzeugen mit dynamischem Auftrieb zur Anwendung (Artikel 6 Absatz 4 Buchstabe a Ziffer iii).

Bei beiden Codes für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge werden die neuen Änderungen in Kapitel 18 (betriebliche Anforderungen) unmittelbare rechtliche Folgen für das EU-Recht haben; das Gleiche gilt für die entsprechenden Änderungen in Kapitel 17 (betriebliche Anforderungen) des Codes für Fahrzeuge mit dynamischem Auftrieb (DSC-Code).

1.7. Zuständigkeit der EU

Auf der Grundlage der genannten einschlägigen EU-Rechtsakte ist die Kommission der Auffassung, dass die Verabschiedung der Änderungen der

- (1) ergänzenden Formblätter A und B des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung,
- (2) des Zustandsbewertungsschemas (CAS) (EntschlieÙung MEPC.94(46): Änderungen aufgrund der Verabschiedung des „International Code on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers“, 2011),
- (3) des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) und
- (4) der Änderungen des Kapitels III des SOLAS-Übereinkommens, der Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (HSC-Codes) und des Codes für Fahrzeuge mit dynamischem Auftrieb (DSC-Code) bezüglich Übungen für die Arbeit in geschlossenen Räumen und Rettungsübungen

in die ausschließliche Zuständigkeit der EU fällt, die sich aus Artikel 3 Absatz 2 AEUV herleitet, da die Verabschiedung der betreffenden internationalen Instrumente die gemeinsamen Regeln beeinträchtigen oder deren Tragweite ändern könnte. Es handelt sich um folgende Auswirkungen:

- (1) Die Änderung der ergänzenden Formblätter A und B des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung wird sich unmittelbar auf die Richtlinie 2009/16/EG auswirken, da sich die in den Formblättern, die die Hafenstaatkontrolleure gemäß Artikel 13 Absatz 1 der Richtlinie überprüfen müssen, geforderten Angaben ändern werden.
- (2) Mit der Änderung des Zustandsbewertungsschemas (CAS) (EntschlieÙung MEPC.94(46)) wird im Voraus festgelegt, dass jede künftige Aktualisierung des CAS-Schemas, die gemäß Artikel 5 und Artikel 6 der Verordnung 530/2012 zur Anwendung kommt, die jüngsten Entwicklungen bei den Verfahren des erweiterten Überprüfungsprogramms (Enhanced Survey Programme) berücksichtigen muss.
- (3) Die Änderungen des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) werden sich unmittelbar auf die Fassung des Codes auswirken, der im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 336/2006 angewendet wird.
- (4) Die Änderungen des Kapitels III des SOLAS-Übereinkommens, der Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (HSC-Codes) und des

Codes für Fahrzeuge mit dynamischem Auftrieb (DSC-Code) werden sich unmittelbar auf die Richtlinie 2009/45/EG auswirken.

In Übereinstimmung mit einer gut konsolidierten Rechtsprechung dürfen die Mitgliedstaaten, auch wenn die Union nicht Mitglied der IMO ist, Verpflichtungen, die EU-Rechtsnormen beeinträchtigen könnten, die zur Verwirklichung der Vertragsziele ergangen sind, nur dann eingehen, wenn sie durch einen auf Vorschlag der Kommission ergangenen Beschluss des Rates dazu ermächtigt wurden. Daher ist für alle derartigen Verpflichtungen, ungeachtet des Gegenstands der betroffenen internationalen Instrumente, eine Ermächtigung erforderlich.

1.8. Fazit

Die Kommission schlägt daher vor, dass der Rat einen Beschluss über den Standpunkt fasst, der im Namen der Europäischen Union in den in Abschnitt 1.7 genannten Punkten zu vertreten ist, die anlässlich der 65. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt bzw. der 92. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses verabschiedet werden sollen.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 65. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt bezüglich der Änderungen der Formblätter A und B des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung und der Änderungen des Zustandsbewertungsschemas sowie auf der 92. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses bezüglich der Änderungen des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs sowie der Änderungen des Kapitels III des SOLAS-Übereinkommens und der Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge betreffend Übungen für die Arbeit in geschlossenen Räumen und Rettungsübungen 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 Europäischen Union im Bereich des Seeverkehrs sollten darauf ausgerichtet sein, die Sicherheit im Seeverkehr zu erhöhen.
- (2) Die Änderungen der ergänzenden Formblätter A und B des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung und die Änderungen des Zustandsbewertungsschemas (CAS) (Entschließung MEPC.94(46) aufgrund der Verabschiedung des „International Code on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers“/Internationaler Code für ein verbessertes Überprüfungsprogramm bei Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankern, 2011) wurden vom IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt auf seiner 64. Sitzung (MEPC 64, Oktober 2012) bereits gebilligt; es wird erwartet, dass dieser Ausschuss auf seiner 65. Sitzung (13.-17. Mai 2013) diese Änderungen verabschieden wird.
- (3) Die Änderungen des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) sowie die Änderungen des Kapitels III des SOLAS-Übereinkommens, der Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (HSC-Codes) und des Codes für Fahrzeuge mit dynamischem Auftrieb (DSC-Code) wurden vom IMO-Schiffssicherheitsausschuss auf seiner 91. Sitzung gebilligt; es wird erwartet, dass dieser Ausschuss auf seiner 92. Sitzung (Juni 2013) diese Änderungen verabschieden wird.
- (4) Nach ihrer Verabschiedung wird der Generalsekretär der IMO die Änderungen der genannten Übereinkommen den einzelnen Vertragsstaaten vorlegen, damit diese die Bindewirkung der genannten Änderungen anerkennen.
- (5) Durch die Änderungen der ergänzenden Formblätter A und B des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung (IOPP) wird eine

vorgeschriebene Angabe der Kapazität der Verbrennungsanlage gestrichen. Das IOPP-Zeugnis fällt unter Nummer 7 des Anhangs IV der Richtlinie 2009/16/EC⁷ über die Hafensaatkontrolle und ist eines der Zeugnisse, die die Hafensaatkontrolleure der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 13 Absatz 1 der Richtlinie überprüfen müssen.

- (6) Die Änderungen des Zustandsbewertungsschemas (CAS) im Zusammenhang mit Einhüllen-Öltankschiffen beinhalten, dass nunmehr auf die letzte Fassung des erweiterten Überprüfungsprogramms bei Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankern („Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers“, 2011) oder ESP (Enhanced Survey Programme) verwiesen wird. Gemäß Artikel 5 und Artikel 6 der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe⁸ ist das CAS anzuwenden.
- (7) Mit den Änderungen des ISM-Codes werden klärende Bestimmungen bezüglich der angemessenen Bemannung eines Schiffs und der Verantwortung für Aufgaben im Zusammenhang mit dem ISM-Code, die delegiert wurden, in den Code aufgenommen; außerdem werden relevante Fußnoten eingefügt. Der ISM-Code wurde zwar in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 336/2006⁹ zur Umsetzung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs innerhalb der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates aufgenommen, gleichzeitig ist er jedoch in Artikel 2 Absatz 1 als der Code „in seiner jeweils geltenden Fassung“ definiert. Gemäß Artikel 5 müssen Schiffe, die unter die Verordnung fallen, die Vorschriften des Teils A des ISM-Codes erfüllen. Daher werden sich die auf der 92. Tagung des MSC zu verabschiedenden Änderungen rechtlich unmittelbar auf die Verordnung auswirken.
- (8) Durch die Änderungen des Kapitels III des SOLAS-Übereinkommens und insbesondere der Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (HSC-Codes) und des Codes für Fahrzeuge mit dynamischem Auftrieb (DSC-Code) wird – in Regel 19 des SOLAS-Übereinkommens, Kapitel 18 der Codes für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und Kapitel 17 des Codes für Fahrzeuge mit dynamischem Auftrieb – für Besatzungsmitglieder, die in geschlossenen Räumen arbeiten, eine Verpflichtung eingeführt, an Rettungsübungen teilzunehmen. Gemäß der Richtlinie 2009/45/EG¹⁰ über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe, geändert durch die Richtlinie 2010/65/EG, gelten die Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge ausdrücklich für in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge. Bei älteren Fahrzeugen, für die die Codes für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge nicht gelten, kommt gemäß der Richtlinie der ältere DSC-Code zur Anwendung.
- (9) Die genannten Änderungen, die auf der 65. Tagung des MEPC und der 92. Tagung des MSC verabschiedet werden sollen, sind positiv zu beurteilen und sollten daher von der Union unterstützt werden.
- (10) Die Europäische Union ist weder Mitglied der IMO noch Vertragspartei eines der oben genannten Übereinkommen. Daher muss der Rat die Mitgliedstaaten ermächtigen, den Standpunkt der Union in den genannten IMO-Ausschüssen zu

⁷ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 5.

⁸ ABl. L 172 vom 30.6.2012, S. 3.

⁹ ABl. L 64 vom 4.3.2006, S. 1.

¹⁰ ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

vertreten und ihre Zustimmung zu erklären, durch die genannten Änderungen gebunden zu sein –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Anlässlich der 65. Tagung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt unterstützt die Union die Verabschiedung der Änderungen der ergänzenden Formblätter A und B des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung (IOPP) und der Änderungen des Zustandsbewertungsschemas (CAS) (MEPC-Entscheidung 94(46)) in der von diesem Ausschuss auf seiner 64. Tagung gebilligten Form, wie sie den Anhängen 13 und 16 des IMO-Dokuments MEPC 64/23/Add.1 zu entnehmen sind.

(2) Anlässlich der 92. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses unterstützt die Union die Verabschiedung der Änderungen des ISM-Codes und der einschlägigen Leitlinien sowie die Aufnahme einer neuen Schulungsverpflichtung für Rettungsmaßnahmen in geschlossenen Räumen in Kapitel III des SOLAS-Übereinkommens von 1974, den Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (HSC-Codes) und dem Code für Fahrzeuge mit dynamischem Auftrieb (DSC-Code) in der von diesem Ausschuss auf seiner 91. Tagung gebilligten Form, wie sie den Anhängen 22, 30 und 31 des IMO-Dokuments MSC 91/22/Add. 2 bzw. Anhang 4 des IMO-Dokuments MSC 92/3/1 zu entnehmen sind.

(3) Der in den Absätzen 1 und 2 dargelegte Standpunkt der Union wird von den Mitgliedstaaten vertreten, die Mitglieder der IMO sind und im Interesse der Union gemeinsam handeln.

(4) Formale und geringfügige Anpassungen des Standpunkts können ohne Änderung dieses Standpunkts vereinbart werden.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten werden ermächtigt, ihre Zustimmung zu erklären, im Interesse der Union durch diesen Beschluss sowie die in Artikel 1 Absätze 1 und 2 genannten Änderungen gebunden zu sein.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*