



Brüssel, den 12. April 2017
(OR. en)

8249/17

**Interinstitutionelles Dossier:
2017/0080 (NLE)**

MAR 77
OMI 22
EU-GNSS 16
ENV 360
CLIMA 95

VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	12. April 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2017) 174 final
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den im Namen der Europäischen Union auf der 98. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses und der 71. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation im Hinblick auf die Verabschiedung von Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/23 und II-2/9.4.1.3, der Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, des internationalen Rettungsmittel-Codes und des Anhangs V der MARPOL-Anlage VI zu vertretenden Standpunkt

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2017) 174 final.

Anl.: COM(2017) 174 final

Brüssel, den 12.4.2017
COM(2017) 174 final

2017/0080 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union auf der 98. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses und der 71. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation im Hinblick auf die Verabschiedung von Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/23 und II-2/9.4.1.3, der Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, des internationalen Rettungsmittel-Codes und des Anhangs V der MARPOL-Anlage VI zu vertretenden Standpunkt

BEGRÜNDUNG

1. EINLEITUNG

Dieser Vorschlag der Kommission betrifft die Festlegung des Standpunkts der Union für die 98. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses (MSC 98) und die 71. Tagung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC 71) in Bezug auf die Änderungen, die nachfolgend im Einzelnen erläutert werden.

1.1 Änderungen der SOLAS-Regel II-1/23

Der IMO-Schiffssicherheitsausschuss verabschiedete auf seiner 95. und 96. Tagung (MSC 95 und MSC 96) mehrere Entwürfe für Änderungen der SOLAS-Regel II-1 in Bezug auf Unterteilungs- und Leckstabilitätsvorschriften, die zusammengefasst wurden und im Beschluss (EU) 2016/2077 des Rates vom 17. Oktober 2016¹ enthalten sind.

Auf seiner 97. Tagung (MSC 97) vereinbarte der Ausschuss, die Verabschiedung der Änderungen des SOLAS-Kapitels II-1 in Bezug auf Unterteilungs- und Leckstabilitätsvorschriften bis zur 98. Tagung (MSC 98) auszusetzen, mit Ausnahme der Verabschiedung der Änderungsentwürfe für die SOLAS-Regel II-1/3-12 zum Lärmschutz. Hinsichtlich der Änderungen der Regel II-1/6 in Bezug auf die Formel für den vorgeschriebenen Unterteilungsgrad R wurde auf der MSC 97 Einigkeit darüber erzielt, dass das derzeitige Sicherheitsniveau, wie es die SOLAS-Vorschriften in Übereinstimmung mit dem Standpunkt der Union gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 2 Absatz 2 des Beschlusses (EU) 2016/2077 des Rates gewährleisten, durch etwaige künftige Änderungen der Regel II-1/6 nicht gesenkt werden sollte.

Ungeachtet der Entscheidung, die Verabschiedung des SOLAS-Kapitels II-1 aufzuschieben, vereinbarte der Ausschuss, die zur MSC 97 vorgelegten Dokumente zu behandeln und die Texte der Änderungen fertigzustellen. Der Ausschuss kam allgemein darin überein, dass der Wortlaut der Regeln II-1/22, 23 und 24 bezüglich des Bestehens mehrerer Formulierungen für ähnliche Anforderungen und der Überarbeitung bestehender Querverweise vereinheitlicht werden sollte, ohne aber den Inhalt der zuvor gebilligten Änderungen anzutasten. Diese Änderungen können als weniger wichtig betrachtet werden, aber die Regel II-1/23 betrifft besondere Anforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und war im Beschluss (EU) 2016/2077 des Rates nicht enthalten. Die Regel II-1/24 betrifft nur Frachtschiffe.

¹ Beschluss (EU) 2016/2077 des Rates vom 17. Oktober 2016 über den im Namen der Europäischen Union auf der 70. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und der 97. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) im Hinblick auf die Verabschiedung der Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens, der SOLAS-Regel II-1, der SOLAS-Regeln III/1.4, III/30 und III/37, der SOLAS-Regeln II-2/1 und II-2/10, der SOLAS-Regel II-1/3-12 sowie des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes, des Codes für Brandsicherheitssysteme und des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm von 2011 zu vertretenden Standpunkt (ABl. L 320 vom 26.11.2016, S. 36).

Diese Änderungen werden in Anhang 1 des Dokuments MSC 97/WP.5 ausgeführt. Laut Nummer 3.17 des Berichts von der MSC 97 (MSC 97/22) sollen diese Änderungen auf der MSC 98 ggf. mit den in den Dokumenten MSC 97/3/5 und MSC 97/3/4 vorgeschlagenen Änderungen und redaktionellen Verbesserungen verabschiedet werden.

1.2 Änderungen der SOLAS-Regel II-2/9.4.1.3

Die Änderungen der SOLAS-Regel II-2/9.4.1.3 dienen der Klarstellung der Anforderungen an die Feuerwiderstandsfähigkeit der Fenster auf Fahrgastschiffen, die nicht mehr als 36 Fahrgäste befördern, und auf Spezialschiffen mit mehr als 60 (aber nicht mehr als 240) Personen an Bord. Schiffe, die nicht mehr als 36 Fahrgäste befördern, sollten dasselbe Sicherheitsniveau aufweisen wie Schiffe, die mehr als 36 Fahrgäste befördern.

Die Änderungen der SOLAS-Regel II-2/9.4.1.3 werden in Anhang 13 des Berichts von der MSC 97 (MSC 97/22) ausgeführt. Laut Nummer 9.6 des Berichts von der MSC 97 sollen diese Änderungen auf der MSC 98 verabschiedet werden.

1.3 Änderungen der Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge

Die Änderungen der Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (HSC-Codes) bewirken eine Klarstellung hinsichtlich der Anwendung der Nummern 8.10.1.4 bis 8.10.1.6 der Codes von 1994 und 2000 in Bezug auf die Befreiung vom Mitführen von Bereitschaftsbooten für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge mit einer Länge von weniger als 20 m bzw. 30 m. Unter der Voraussetzung, dass die Anforderungen der Nummer 8.10.1.6 in beiden Codes erfüllt sind, was als neues Element beinhaltet, dass es möglich sein muss, eine hilflose Person in horizontaler oder fast horizontaler Körperposition aus dem Wasser zu bergen, kann demnach ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug mit einer Länge von weniger als 30 m (HSC-Code von 2000) bzw. 20 m (HSC-Code von 1994) vom Mitführen eines Bereitschaftsboots befreit werden. Die Änderungen der HSC-Codes von 1994 und 2000 werden in den Anhängen 15 und 16 des Berichts von der MSC 97 (MSC 97/22/Add.1) ausgeführt. Laut Nummer 8.25 des Berichts von der MSC 97 (MSC 97/22) sollen diese Änderungen auf der MSC 98 verabschiedet werden.

1.4 Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes und des Anhangs der EntschlieÙung MSC.81(70)²

Der internationale Rettungsmittel-Code (LSA-Code) enthält internationale Anforderungen für Rettungsmittel, die unter Kapitel III des SOLAS-Übereinkommens von 1974 fallen, z. B. für persönliche Rettungsmittel, visuelle Hilfsmittel, Überlebensfahrzeuge, Bereitschaftsboote, Aussetz- und Einbootvorrichtungen sowie Schiffsevakuierungssysteme, Leinenwurfgeräte und Generalalarm- und Rundspruchsysteme.

Die Änderungen der Nummern 6.1.1.5 und 6.1.1.6 des LSA-Codes und des Teils 1 Nummer 8.1.1 des Anhangs der EntschlieÙung MSC.81(70) gewährleisten die

² Überarbeitete Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln.

Übereinstimmung mit den statischen Prüfungen und ihren Prüflasten, denen Aussetzvorrichtungen, einschließlich ihrer Bauteile und Winden, standhalten müssen. Auf der MSC 97 wurde die Stellungnahme der 3. Tagung des Unterausschusses für Schiffssysteme und Schiffsausrüstungen (SSE 3) gebilligt, wonach die fraglichen Änderungen als kleinere Korrekturen behandelt werden sollten.

Diese Änderungen werden in Anhang 17 des Berichts von der MSC 97 (MSC 97/22/Add.1) und in Anhang 1 des IMO-Dokuments MSC 98/3/1 ausgeführt. Laut den Nummern 8.34 und 8.35 des Berichts von der MSC 97 (MSC 97/22) sollen die Änderungen auf der MSC 98 verabschiedet werden.

1.5 Änderungen des Anhangs V der MARPOL-Anlage VI

Ein Vorschlag der Union für die MEPC 67 (MEPC 67/12/7) enthielt Änderungen im bestehenden Anhang V der MARPOL-Anlage VI, in dem der Standardtext des Tanklieferscheins festgelegt ist. Die Änderung würde es erlauben, dass Schiffe, die gleichwertige Verfahren, die im Einklang mit der Regel 4 der MARPOL-Anlage VI genehmigt worden sind, an Bord einsetzen (vor allem Abgasreinigungssysteme), Kraftstoffe mit einem höherem Schwefelgehalt laden, als dies nach den Regeln 14.1 und 14.4 der MARPOL-Anlage VI zulässig wäre, was im Tanklieferschein angegeben werden muss.

Angesichts der steigenden Zahl der mit Abgasreinigungssystemen ausgerüsteten Schiffe wurden die von der Union vorgeschlagenen Änderungen als notwendig erachtet, um den Standardtext des Tanklieferscheins an die Tatsache anzupassen, dass Schiffe selbst nach dem Inkrafttreten der Schwefelgehaltsanforderung von 0,10 % in Emissions-Überwachungsgebieten ab dem 1. Januar 2015 weiterhin Kraftstoffe mit einem höheren Schwefelgehalt verbrauchen können.

Auf der MEPC 67 wurde die Notwendigkeit dieser Änderungen anerkannt, gleichzeitig wurde aber festgestellt, dass noch weiterer Diskussionsbedarf besteht. Daher wurde der EU-Vorschlag auf die zweite Tagung des Unterausschusses für die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung (PPR 2) verschoben.

In der betreffenden Arbeitsgruppe der PPR 2 fand hierzu eine ausführliche Diskussion statt, ohne dass jedoch eine Einigung über die genaue Form des geänderten Wortlauts erzielt werden konnte. Im Anschluss an die PPR 2 wurden die auf der PPR 2 geäußerten Ansichten in einem Vorschlag der Union für die PPR 3 (PPR 3/10) so weit wie möglich berücksichtigt. Der Vorschlag betrifft die Einfügung zusätzlicher Klarstellungen in Anhang V der MARPOL-Anlage VI, damit der Lieferant nach Mitteilung des Käufers auf dem Tanklieferschein vermerken kann, dass der Kraftstoff zum Verbrauch auf einem Schiff bestimmt ist, das die Anforderungen an den Schwefelgehalt mit einem gleichwertigen Verfahren erfüllt.

Diese Änderungen werden in Anhang 7 des Dokuments MEPC 70/18/Add.1 ausgeführt. Laut Nummer 5.9 des Berichts von der MEPC 70 (MSC 70/18) sollen die Änderungen auf der MEPC 71 verabschiedet werden.

2. VERABSCHIEDUNG DER ÄNDERUNGEN IM RAHMEN DER IMO

2.1 Verabschiedung der Änderungen

Die in den Nummern 1.1 bis 1.4 erläuterten Änderungen wurden auf der 97. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (21.–25. November 2016) gebilligt und sollen auf der 98. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (7.–16. Juni 2017) zur Verabschiedung vorgelegt werden. Die in Nummer 1.5 erläuterten Änderungen wurden auf der 70. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (24.–28. Oktober 2016) gebilligt und sollen auf der 71. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (3.–7. Juli 2017) zur Verabschiedung vorgelegt werden.

2.2 Annahme

Sobald die beiden Ausschüsse die in den Nummern 1.1 bis 1.5 erläuterten Änderungen gebilligt und verabschiedet haben, werden diese an die jeweiligen Vertragsparteien zur Annahme weitergeleitet.

3. EINSCHLÄGIGES UNIONSRECHT UND ZUSTÄNDIGKEIT DER UNION

3.1 Änderungen der SOLAS-Regel II-1/23

In der SOLAS-Regel II-1 sind Bauart–Bauweise, Unterteilung und Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen geregelt. Die Änderungen der SOLAS-Regel II-1/23, die auf der MSC 98 verabschiedet werden sollen, betreffen Fahrgastschiffe. Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen.

Daher würden sich die Änderungen der SOLAS-Regel II-1/23 durch die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG auf das EU-Recht auswirken.

3.2 Änderungen der SOLAS-Regel II-2/9.4.1.3

Gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG findet das SOLAS-Übereinkommen von 1974 in seiner geänderten Fassung Anwendung auf Fahrgastschiffe der Klasse A. Darüber hinaus bestimmt Anhang I Kapitel II-2 Teil B Regel 10.4 der Richtlinie 2009/45/EG für Fahrgastschiffe, die weniger als 36 Fahrgäste befördern, dass besonders auf die Feuerwiderstandsfähigkeit der Fenster zu achten ist, die offenen oder geschlossenen Bereichen für das Einbooten in die Rettungsboote und -flöße zugewendet sind, sowie der Fenster, die unterhalb dieser Bereiche so angeordnet sind, dass sie bei einer Zerstörung während eines Brandes das Aussetzen der Rettungsboote oder -flöße oder das Einbooten behindern würden.

Daher würden sich die Änderungen der SOLAS-Regel II-2/9.4.1.3 durch die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG auf das EU-Recht auswirken.

3.3 Änderungen der Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge

Gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG findet das SOLAS-Übereinkommen in seiner geänderten Fassung Anwendung auf Fahrgastschiffe der Klasse A. Außerdem ist in Artikel 6 Absatz 4 Buchstabe a dieser Richtlinie festgelegt, dass Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge den Anforderungen in Kapitel X Regel 2 und Kapitel X Regel 3 des SOLAS-Übereinkommens, die sich auf die Einhaltung der HSC-Codes von 1994 und 2000 beziehen, entsprechen müssen. Darüber hinaus ist die Einhaltung der HSC-Codes von 1994 und 2000 in Artikel 6 Absatz 4 Buchstaben b und c festgelegt. Nach Artikel 2 Buchstabe c dieser Richtlinie beziehen sich Verweise auf die HSC-Codes von 1994 und 2000 stets auf die neueste Fassung dieser Codes für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge. Folglich wirken sich Änderungen dieser Codes unmittelbar auf das EU-Recht aus.

Daher würden sich die Änderungen der Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in Bezug auf Feuerlöscheinrichtungen in Maschinenräumen durch die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG auf das EU-Recht auswirken.

3.4 Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes und des Anhangs der EntschlieÙung MSC.81(70)

Aussetzvorrichtungen und Winden werden in der Durchführungsverordnung (EU) 2017/306 der Kommission vom 6. Februar 2017 zur Angabe der Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie Prüfnormen für Schiffsausrüstung aufgeführt. In dieser Durchführungsverordnung wird im Zusammenhang mit MED/1.21, 1.23, 1.24 und 1.25 (Aussetzvorrichtungen) und MED/1.41a, 1.41b, 1.41c, 1.41d, 1.41e (Winden) auf den LSA-Code und auf die EntschlieÙung MSC.81(70) verwiesen. Diese Ausrüstung 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 sich die Änderungen des LSA-Codes und der EntschlieÙung MSC.81(70) durch die Anwendung der Richtlinie 2014/90/EU und der Durchführungsverordnung (EU) 2017/306 auf das EU-Recht auswirken.

3.5 Änderungen des Anhangs V der MARPOL-Anlage VI

Die Anforderungen der MARPOL-Anlage VI in Bezug auf die Begrenzung von SO_x-Emissionen sind durch Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe in das EU-Recht überführt worden. In Artikel 6 Absatz 9 Buchstaben b und c sowie in Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe a dieser Richtlinie wird auf den Tanklieferschein als ein wichtiges Mittel zur Gewährleistung der Einhaltung der Richtlinie verwiesen. Gleichwertige Verfahren gelten als alternative emissionsmindernde Verfahren im Sinne der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Buchstabe o der Richtlinie (EU) 2016/802 und können unter der Bedingung eingesetzt werden, dass Schiffe, die emissionsmindernde Verfahren anwenden, kontinuierlich Verringerungen der Schwefeldioxidemissionen erreichen, die mindestens denjenigen entsprechen, die durch den Einsatz von Schiffskraftstoffen erzielt worden wären, die die Anforderungen der Richtlinie erfüllen.

Daher würden sich die Änderungen des Anhangs V der MARPOL-Anlage VI durch die Anwendung der Richtlinie (EU) 2016/802 auf das EU-Recht auswirken.

3.6 Zusammenfassung

Angesichts der zwischen den vorgeschlagenen Änderungen und den einschlägigen EU-Rechtsvorschriften bestehenden Zusammenhänge vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Verabschiedung der vorstehend genannten Änderungen auf der 98. Tagung des MSC und der 71. Tagung des MEPC in die ausschließliche externe Zuständigkeit der EU fällt, die sich aus Artikel 3 Absatz 2 AEUV herleitet, da die Verabschiedung der betreffenden internationalen Instrumente gemeinsame Regeln berührt.

In Übereinstimmung mit einer gut konsolidierten Rechtsprechung dürfen die Mitgliedstaaten, auch wenn die Union nicht Mitglied der IMO und auch keine Vertragspartei der betreffenden internationalen Instrumente ist, Verpflichtungen, die EU-Rechtsnormen, die zur Verwirklichung der Vertragsziele erlassen wurden, beeinträchtigen könnten, nur dann eingehen, wenn sie durch einen auf Vorschlag der Kommission gefassten Beschluss des Rates dazu ermächtigt wurden.

4. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Kommission schlägt daher vor, dass der Rat einen Beschluss über den Standpunkt erlässt, der im Namen der Europäischen Union zu den unter den Nummern 1.1–1.5 genannten Punkten zu vertreten ist, die anlässlich der 98. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses und der 71. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt verabschiedet werden sollen.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union auf der 98. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses und der 71. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation im Hinblick auf die Verabschiedung von Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/23 und II-2/9.4.1.3, der Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, des internationalen Rettungsmittel-Codes und des Anhangs V der MARPOL-Anlage VI zu vertretenden Standpunkt

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 und 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 und die Meeresumwelt zu schützen.
- (2) Der Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) billigte auf seiner 97. Tagung Änderungen der Regeln II-1/23 und II-2/9.4.3 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), der Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (HSC-Codes), des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code) und des Anhangs der EntschlieÙung MSC.81(70). Diese Änderungen werden voraussichtlich auf der 98. Tagung des MSC im Juni 2017 (MSC 98) verabschiedet werden.
- (3) Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der IMO vereinbarte auf seiner 70. Tagung Änderungen des Anhangs V der Anlage VI des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL), damit Schiffe, welche die Anforderungen mit einem gleichwertigen Verfahren erfüllen, auf dem Tanklieferschein vermerken lassen können, dass der Kraftstoff entsprechend der Mitteilung des Käufers geliefert wird, wonach der Kraftstoff zum Verbrauch in Verbindung mit einem gleichwertigen Verfahren bestimmt ist. Diese Änderungen werden voraussichtlich auf der 71. Tagung des MEPC im Juli 2017 (MEPC 71) verabschiedet werden.
- (4) Der Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der IMO verabschiedete auf seiner 95. und 96. Tagung mehrere Entwürfe für Änderungen der SOLAS-Regel II-1 in Bezug auf

Unterteilungs- und Leckstabilitätsvorschriften, die zusammengefasst wurden und im Beschluss (EU) 2016/2077 des Rates vom 17. Oktober 2016³ enthalten sind.

- (5) Der MSC der IMO vereinbarte auf seiner 97. Tagung, die Verabschiedung der meisten Änderungen des SOLAS-Kapitels II-1 in Bezug auf Unterteilungs- und Leckstabilitätsvorschriften bis zur 98. Tagung des MSC auszusetzen; des Weiteren vereinbarte er hinsichtlich der Änderungen der Regel II-1/6 in Bezug auf die Formel für den vorgeschriebenen Unterteilungsgrad R , dass das derzeitige Sicherheitsniveau durch etwaige künftige Änderungen der Regel II-1/6 nicht gesenkt werden sollte.
- (6) Der Standpunkt der Union, der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 2 Absatz 2 des Beschluss (EU) 2016/2077 des Rates festgelegt wurde, bleibt somit gültig.
- (7) Der MSC der IMO beschloss auf seiner 97. Tagung, die Verabschiedung der Änderungen des SOLAS-Kapitels II-1 auf die 98. Tagung zu verschieben; der Ausschuss kam allgemein darin überein, dass der Wortlaut der Regeln II-1/22, 23 und 24 bezüglich des Bestehens mehrerer Formulierungen für ähnliche Anforderungen und der Überarbeitung bestehender Querverweise vereinheitlicht werden sollte, ohne aber den Inhalt der zuvor gebilligten Änderungen anzutasten. Die Regel II-1/23 betrifft besondere Anforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und wird von dem im Beschluss (EU) 2016/2077 des Rates festgelegten Standpunkt nicht erfasst. Die Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ gilt für Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in der Inlandfahrt. Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i dieser Richtlinie müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen.
- (8) Die Änderungen der SOLAS-Regel II-2/9.4.1.3 dienen der Klarstellung der Anforderungen an die Feuerwiderstandsfähigkeit der Fenster auf Fahrgastschiffen, die nicht mehr als 36 Fahrgäste befördern, und auf Spezialschiffen mit mehr als 60 (aber nicht mehr als 240) Personen an Bord. Schiffe, die nicht mehr als 36 Fahrgäste befördern, sollten dasselbe Sicherheitsniveau gewährleisten wie Schiffe, die mehr als 36 Fahrgäste befördern. Die Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates gilt für Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in der Inlandfahrt. Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i dieser Richtlinie müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen. Anhang I Kapitel II-2 Teil B Regel 10.4 dieser Richtlinie bestimmt für Fahrgastschiffe, die weniger als 36 Fahrgäste befördern, dass besonders auf die Feuerwiderstandsfähigkeit der Fenster zu achten ist, die offenen oder geschlossenen Bereichen für das Einbooten

³ Beschluss (EU) 2016/2077 des Rates vom 17. Oktober 2016 über den im Namen der Europäischen Union auf der 70. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und der 97. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) im Hinblick auf die Verabschiedung der Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens, der SOLAS-Regel II-1, der SOLAS-Regeln III/1.4, III/30 und III/37, der SOLAS-Regeln II-2/1 und II-2/10, der SOLAS-Regel II-1/3-12 sowie des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes, des Codes für Brandsicherheitsysteme und des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm von 2011 zu vertretenden Standpunkt (ABl. L 320 vom 26.11.2016, S. 36).

⁴ 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).

in die Rettungsboote und -flöße zugewendet sind, sowie der Fenster, die unterhalb dieser Bereiche so angeordnet sind, dass sie bei einer Zerstörung während eines Brandes das Aussetzen der Rettungsboote oder -flöße oder das Einbooten behindern würden.

- (9) Die Änderungen der HSC-Codes von 1994 und 2000 bewirken eine Klarstellung hinsichtlich der Anwendung der Nummern 8.10.1.4 bis 8.10.1.6 der Codes in Bezug auf die Befreiung vom Mitführen von Bereitschaftsbooten für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge mit einer Länge von weniger als 20 m bzw. 30 m. Unter der Voraussetzung, dass die Anforderungen der Nummer 8.10.1.6 in beiden Codes erfüllt sind, was als neues Element beinhaltet, dass es möglich sein muss, eine hilflose Person in horizontaler oder fast horizontaler Körperposition aus dem Wasser zu bergen, kann demnach ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug mit einer Länge von weniger als 30 m für die Zwecke des HSC-Codes von 2000 bzw. 20 m für die Zwecke des HSC-Codes von 1994 vom Mitführen eines Bereitschaftsboots befreit werden. Die Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates gilt für Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in der Inlandfahrt. Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i dieser Richtlinie müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen.
- (10) Der LSA-Code enthält internationale Anforderungen für die Rettungsmittel, die unter Kapitel III des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung fallen. Die Änderungen der Nummern 6.1.1.5 und 6.1.1.6 des LSA-Codes und des Teils 1 Nummer 8.1.1 des Anhangs der EntschlieÙung MSC.81(70) gewährleisten die Übereinstimmung mit den statischen Prüfungen und ihren Prüflasten, denen Aussetzvorrichtungen, einschließlich ihrer Bauteile und Winden, standhalten müssen, und sollten als kleinere Korrekturen behandelt werden. Aussetzvorrichtungen und Winden werden in der Durchführungsverordnung (EU) 2017/306 der Kommission⁵ aufgeführt, in der im Zusammenhang mit MED/1.21, 1.23, 1.24 und 1.25 (Aussetzvorrichtungen) und MED/1.41a, 1.41b, 1.41c, 1.41d, 1.41e (Winden) auf den LSA-Code und auf die EntschlieÙung MSC.81(70) verwiesen wird. Sie fallen daher in den Geltungsbereich der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁶.
- (11) Die Änderungen des Anhangs V der MARPOL-Anlage VI betreffen die Einfügung zusätzlicher Klarstellungen, damit Schiffe, welche die Anforderungen für den Schwefelgehalt des Kraftstoffs in Emissions-Überwachungsgebieten mit einem gleichwertigen Verfahren (durch Abgasreinigungssysteme) erfüllen, auf dem Tanklieferschein vom Lieferanten vermerken lassen können, dass der Kraftstoff zum Verbrauch auf einem Schiff bestimmt ist, das die Schwefelanforderungen mit einem gleichwertigen Verfahren erfüllt. Angesichts der steigenden Zahl der mit Abgasreinigungssystemen ausgerüsteten Schiffe sind die Änderungen notwendig, um den Standardtext des Tanklieferscheins an die Tatsache anzupassen, dass Schiffe selbst

⁵ Durchführungsverordnung (EU) 2017/306 der Kommission vom 6. Februar 2017 zur Angabe der Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie Prüfnormen für Schiffsausrüstung (ABl. L 48 vom 24.2.2017, S. 1).

⁶ 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 256 vom 28.8.2014, S. 146).

nach dem Inkrafttreten der Schwefelgehaltsanforderung von 0,10 % in Emissions-Überwachungsgebieten ab dem 1. Januar 2015 weiterhin Kraftstoffe mit einem höheren Schwefelgehalt verbrauchen können. Die Anforderungen der MARPOL-Anlage VI in Bezug auf die Begrenzung von SOx-Emissionen sind durch Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ in das EU-Recht überführt worden. In Artikel 6 Absatz 9 Buchstaben b und c sowie in Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe a dieser Richtlinie wird auf den Tanklieferschein als ein wichtiges Mittel zur Gewährleistung der Einhaltung der Richtlinie verwiesen. Gleichwertige Verfahren gelten als alternative emissionsmindernde Verfahren im Sinne der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Buchstabe o der Richtlinie (EU) 2016/802 und können unter der Bedingung eingesetzt werden, dass Schiffe, die emissionsmindernde Verfahren anwenden, kontinuierlich Verringerungen der Schwefeldioxidemissionen erreichen, die mindestens denjenigen entsprechen, die durch den Einsatz von Schiffskraftstoffen erzielt worden wären, die die Anforderungen der Richtlinie erfüllen.

- (12) Die Union ist weder Mitglied der IMO noch Vertragspartei der betreffenden Übereinkommen oder Codes. Daher muss der Rat die Mitgliedstaaten ermächtigen, den Standpunkt der Union zu vertreten und ihre Zustimmung zu erklären, durch die genannten Änderungen gebunden zu sein –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der auf der 98. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses zu vertretende Standpunkt der Union ist die Zustimmung zur Verabschiedung der folgenden Änderungen:

- a) der SOLAS-Regel II-1/23 gemäß Anhang 1 des IMO-Dokuments MSC 97/WP.5 mit den in den IMO-Dokumenten MSC 97/3/5 und MSC 97/3/4 vorgeschlagenen Änderungen;
- b) der SOLAS-Regel II-2/9.4.1.3 gemäß Anhang 13 des IMO-Dokuments MSC 97/22;
- c) der HSC-Codes von 1994 und 2000 gemäß den Anhängen 15 und 16 des IMO-Dokuments MSC 97/22/Add.1;
- d) des LSA-Codes und der Entschließung MSC.81(70) gemäß Anhang 17 des IMO-Dokuments MSC 97/22/Add.1 und gemäß Anhang 1 des IMO-Dokuments MSC 98/3/1.

Artikel 2

Der Standpunkt der Union auf der 71. Tagung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt ist die Zustimmung zur Verabschiedung der Änderungen des Anhangs V der MARPOL-Anlage VI gemäß Anhang 7 des IMO-Dokuments MEPC 70/18/Add.1.

⁷ 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).

Artikel 3

- (1) Der in den Artikeln 1 und 2 festgelegte Standpunkt der Union wird von den Mitgliedstaaten vertreten, die Mitglieder der IMO sind und im Interesse der Union gemeinsam handeln.
- (2) Geringfügige Änderungen des in den Artikeln 1 und 2 genannten Standpunkts können ohne Änderung dieses Standpunkts vereinbart werden.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten werden ermächtigt, ihre Zustimmung zu erklären, im Interesse der Union durch die in den Artikeln 1 und 2 genannten Änderungen gebunden zu sein.

Artikel 5

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*