



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 2. April 2014
(OR. de)**

8463/14

**Interinstitutionelles Dossier:
2014/0119 (NLE)**

**MAR 67
TRANS 193**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	1. April 2014
Empfänger:	Herr Uwe CORSEPIUS, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2014) 208 final
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 93. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrts- Organisation bezüglich der Annahme der Änderungen der SOLAS-Regeln II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1, 2/29, des Kapitels III, des Rettungsmittel-Codes und des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm von 2011 zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2014) 208 final.

Anl.: COM(2014) 208 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 1.4.2014
COM(2014) 208 final

2014/0119 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 93. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation bezüglich der Annahme der Änderungen der SOLAS-Regeln II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1, 2/29, des Kapitels III, des Rettungsmittel-Codes und des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm von 2011 zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. EINLEITUNG

Dieser Vorschlag der Kommission betrifft die Festlegung des Standpunkts der Union auf der 93. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der IMO (MSC) in Bezug auf die sieben Änderungen, die einzeln unter folgenden Unterüberschriften behandelt werden:

1.1. Änderungen der SOLAS-Regeln II-2/3 und II-2/9.7 über die Feuerwiderstandsfähigkeit der Lüftungskanäle für neue Schiffe

Durch diese Änderungen des Kapitels II-2 des SOLAS-Übereinkommens werden neue Anforderungen an Lüftungsanlagen in Schiffen eingeführt. Darüber hinaus sollen damit die Vorschriften über den Einbau von Brand- und Rauchklappen und für fernbediente Brandklappen präzisiert werden. Außerdem wurden neue Begriffsbestimmungen für Brandklappen und Rauchklappen angefügt.

Diese Änderungen werden in Anhang 13 des Berichts MSC 92/26/Add.1 ausgeführt. Laut Nummer 8.6 des MSC-Berichts 92/26 sollen die Änderungen anlässlich der 93. Tagung des MSC verabschiedet werden.

1.2. Änderungen der SOLAS-Regel II-2/13.4 über zusätzliche Fluchtwege aus Maschinenräumen für neue Fahrgast- und Frachtschiffe

Kapitel II-2 des SOLAS-Übereinkommens enthält Anforderungen für Fluchtwege im Brandfall. Diese Änderungen der Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens sollen gewährleisten, dass Leitern und Treppen mit offenen Profilen in Maschinenräumen, die Bestandteil von Fluchtwegen sind und nicht in einem geschützten Schacht liegen, aus Stahl bestehen. Darüber hinaus werden Vorgaben für die Fluchtwege aus Werkstätten in den Maschinenräumen eingeführt.

Diese Änderungen werden in Anhang 13 des Berichts MSC 92/26/Add.1 ausgeführt. Laut Nummer 8.17 des MSC-Berichts 92/26 sollen die Änderungen anlässlich der 93. Tagung des MSC verabschiedet werden.

1.3. Änderungen der SOLAS-Regel II-2/18 über Hubschrauberlandeplätze auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen für neue Schiffe

Kapitel II-2 des SOLAS-Übereinkommens enthält Anforderungen an Hubschraubereinrichtungen. Durch diese Änderungen des SOLAS-Übereinkommens soll das IMO-Rundschreiben MSC.1/Circ.1431 – Leitlinien für die Zulassung von Schaum-Feuerlöschgeräten für Helikoptervorrichtungen – vom 22. Juni 2012 eingeführt werden. Das Schaumausbringungssystem muss somit mit diesen Leitlinien konform sein.

Diese Änderungen werden in Anhang 13 des Berichts MSC 92/26/Add.1 ausgeführt. Laut Nummer 8.30 des MSC-Berichts 92/26 sollen die Änderungen anlässlich der 93. Tagung des MSC verabschiedet werden.

1.4. Änderungen des Kapitels III des SOLAS-Übereinkommens und damit zusammenhängende Anforderungen für die regelmäßige Wartung und Instandhaltung von Rettungsbooten und Bereitschaftsbooten für alle Schiffe

Kapitel III des SOLAS-Übereinkommens enthält Anforderungen an Rettungsmittel. Durch diese Änderungen des SOLAS-Übereinkommens sollen die Anforderungen für die regelmäßige Wartung und Instandhaltung von Rettungsbooten und Bereitschaftsbooten verbindlich vorgeschrieben werden.

Diese Änderungen werden in Anhang 31 des Berichts MSC 92/26/Add.2 ausgeführt. Laut Nummer 13.16 des MSC-Berichts 92/26 sollen die Änderungen anlässlich der 93. Tagung des MSC verabschiedet werden.

1.5. Änderungen des LSA-Codes (Rettungsmittel-Code) betreffend Referenzprüfgeräte (Reference Test Devices – RTDS) für Rettungswesten – mit entsprechenden überarbeiteten Empfehlungen zur Prüfung von Rettungsmitteln und Leitlinien für die Validierung der Entwicklung eines vollständigen Referenzprüfgeräts für Rettungswesten für Erwachsene

Im IMO Rettungsmittel-Code (LSA-Code) sind Anforderungen an Rettungsmittel festgelegt. Diese Änderungen des LSA-Codes dienen der Einführung neuer Anforderungen für Referenzprüfgeräte für Rettungswesten.

Diese Änderungen werden in Anhang 34 des Berichts MSC 92/26/Add.2 ausgeführt. Laut Nummer 13.27.1 des MSC-Berichts 92/26 sollen die Änderungen anlässlich der 93. Tagung des MSC verabschiedet werden.

1.6. Änderungen der SOLAS-Regel II-1/29 betreffend Vorschriften für Probefahrten mit Ruderanlagen

Kapitel II-1 des SOLAS-Übereinkommens enthält Anforderungen an Ruderanlagen und legt fest, wie die Einhaltung der Vorschriften nachgewiesen werden kann. Diese Änderungen des SOLAS-Übereinkommens bieten eine alternative Möglichkeit zum Nachweis der Konformität, wenn Probefahrten auf See, bei denen das Schiff bei größtem Betriebstiefgang fährt, nicht durchführbar sind. .

Diese Änderungen werden in Anhang 35 des Berichts MSC 92/26/Add.2 ausgeführt. Laut Nummer 13.29 des MSC-Berichts 92/26 sollen die Änderungen anlässlich der 93. Tagung des MSC verabschiedet werden.

1.7. Änderungen des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm (Enhanced Survey Programme) von 2011, hauptsächlich, um diesen mit den Praktiken der Klassifikationsgesellschaften/anerkannten Organisationen in Einklang zu bringen.

Das Zustandsbewertungsschema (CAS) bildet den Rahmen für eine gründlichere Überprüfung älterer Schiffe. In dem erweiterten Prüfungsprogramm bei Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankern oder ESP (Enhanced Survey Programme) ist im Einzelnen festgelegt, wie eine solche gründlichere Überprüfung durchzuführen ist. Da das CAS das ESP nutzt, um sein Ziel zu erreichen, bezieht sich das CAS auf das ESP als entsprechendes Instrument. Durch diese Änderungen des ESP-Codes soll das ESP mit der aktuellen Praxis in Einklang gebracht werden.

Diese Änderungen werden in Anhang 36 des Berichts MSC 92/26/Add.2 ausgeführt. Laut Nummer 13.33 des MSC-Berichts 92/26 sollen die Änderungen anlässlich der 93. Tagung des MSC verabschiedet werden.

2. VERABSCHIEDUNG DER ÄNDERUNGEN DER IMO

2.1. Verabschiedung der Änderungen der SOLAS-Regeln II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1, 2/29, des Kapitels III, des Rettungsmittel-Codes und des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm von 2011

Diese Änderungen wurden anlässlich der 92. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (12.-21. Juni 2013) gebilligt und sollen auf der 93. Tagung des Ausschusses (14.-23. Mai 2014) zur Verabschiedung vorgelegt werden.

2.2. Annahme und Inkrafttreten

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

3. EINSCHLÄGIGES UNIONSRECHT UND ZUSTÄNDIGKEIT DER UNION

3.1. Änderungen der SOLAS-Regeln II-2/3 und II-2/9.7 über die Feuerwiderstandsfähigkeit der Lüftungskanäle für neue Schiffe

Die Union hat die Anforderungen in Bezug auf Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung durch Anhang I Kapitel II-2 der Richtlinie 2009/45/EG¹ über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe bereits umgesetzt. Kapitel II-2 Teil A Regel 12 enthält spezielle Vorschriften für Lüftungskanäle, die aus denselben SOLAS-Bestimmungen abgeleitet sind, die nun voraussichtlich geändert werden. Darüber hinaus enthält Anhang I Kapitel II-2 Teil B Regel 9 umfassende und ausführliche Bestimmungen zu den für Lüftungskanäle in verschiedenen Teilen des Fahrgastschiffes (je nach Schiffsklasse) zu verwendenden Werkstoffen. Durch diese Änderungen von Kapitel II-2 Teil C Regel 9 des SOLAS-Übereinkommens wird die gesamte Nummer 7 über Lüftungssysteme ersetzt; dies betrifft die Definition und Prüfung von Lüftungskanaldurchführungen, einschließlich der besonderen Regelungen für Fahrgastschiffe, die mehr als 36 Fahrgäste befördern.

Aufgrund dessen müssten die in der Richtlinie 2009/45/EG festgelegten Anforderungen in Bezug auf Lüftungskanäle geändert werden, wenn die genannten Änderungen angenommen werden. Dies gilt beispielsweise für die Bestimmungen für Lüftungskanaldurchführungen in Anhang I Kapitel II-2 Teil A Regel 12 der Richtlinie und für die Lüftungssysteme von Schiffen, die mehr als 36 Fahrgäste befördern, in Teil B Regel 9.

¹ ABL L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

Daher könnten die zu verabschiedenden Änderungen des SOLAS-Übereinkommens sich auf die Anforderungen an Lüftungskanäle gemäß der Richtlinie 2009/45/EG auswirken.

3.2. Änderungen der SOLAS-Regel II-2/13.4 über zusätzliche Fluchtwege aus Maschinenräumen für neue Fahrgast- und Frachtschiffe

Die Union hat durch Anhang I Kapitel II-2 der Richtlinie 2009/45/EG, insbesondere Teil B Regel 6 (Brandschutzmaßnahmen), die Anforderungen in Bezug auf die Fluchtwege aus den Maschinenräumen für Fahrgastschiffe, die aus denselben SOLAS-Bestimmungen abgeleitet sind, die nun voraussichtlich geändert werden, bereits umgesetzt.

Aufgrund dessen müssten die in der Richtlinie 2009/45/EG festgelegten Anforderungen in Bezug auf Fluchtwege geändert werden, wenn die vorstehend genannten Änderungen angenommen werden, wobei die besonderen Bestimmungen für das Schottendeck und die Fluchtwege aus den Maschinenkontrollräumen zu berücksichtigen sind.

Daher könnten die zu verabschiedenden Änderungen des SOLAS-Übereinkommens sich auf die Anforderungen der Richtlinie 2009/45/EG an die Fluchtwege aus den Maschinenräumen für neue Fahrgastschiffe auswirken.

3.3. Änderungen der SOLAS-Regel II-2/18 über Hubschrauberlandeplätze auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen für neue Schiffe

Die Union hat die Anforderungen an die Bereitstellung von Hubschrauberlandeplätzen bereits durch Anhang I Kapitel II-2 der Richtlinie 2009/45/EG umgesetzt. Insbesondere besagt Kapitel II-2 Teil B Regel 18: „*Schiffe, die über Hubschrauberdecks verfügen, müssen die Anforderungen der Regel 18, Teil G des SOLAS-Kapitels II-2, in der Fassung vom 1. Januar 2003 erfüllen*“. Diese Anforderungen werden nun voraussichtlich geändert.

Aufgrund dessen müssten die in der Richtlinie 2009/45/EG festgelegten Anforderungen in Bezug auf Hubschrauberlandeplätze auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen für neue Schiffe geändert werden, wenn die genannten Änderungen angenommen werden.

Daher könnten die zu verabschiedenden Änderungen des SOLAS-Übereinkommens sich auf die Anforderungen der Richtlinie 2009/45/EG an Hubschrauberlandeplätze auswirken, indem ein Rahmen für die Überarbeitung dieser Regeln geschaffen wird.

3.4. Änderungen des Kapitels III des SOLAS-Übereinkommens und damit zusammenhängende Anforderungen für die regelmäßige Wartung und Instandhaltung von Rettungsbooten und Bereitschaftsbooten für alle Schiffe

Die Union hat die Anforderungen in Bezug auf Einsatzbereitschaft, Instandhaltung und Inspektion von Rettungsmitteln durch Anhang I Kapitel III Regel 12 der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe bereits umgesetzt. Regel 12.2 besagt: „*Die Instandhaltung und Inspektionen der Rettungsmittel müssen in Übereinstimmung mit den Vorschriften der SOLAS-Regel III/20 durchgeführt werden*“. Die Richtlinie schreibt somit die Einhaltung der

einschlägigen Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens vor, die nun voraussichtlich geändert werden, was sich unmittelbar auf das EU-Recht auswirken würde.

Daher wird die vorgeschlagene Änderung der einschlägigen SOLAS-Bestimmungen sich auf die Anforderungen der Richtlinie 2009/45/EG in Bezug auf die Betriebsbereitschaft, Instandhaltung und Überprüfung der Rettungsmittel auswirken.

3.5. Änderungen des LSA-Codes (Rettungsmittel-Code) betreffend Referenzprüfgeräte (Reference Test Devices, RTDS) für Rettungswesten – mit entsprechenden überarbeiteten Empfehlungen zur Prüfung von Rettungsmitteln und Leitlinien für die Validierung der Entwicklung eines vollständigen Referenzprüfgeräts für Rettungswesten für Erwachsene

Die Union hat die Anforderungen in Bezug auf Rettungsmittel durch Anhang I Kapitel III der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe bereits umgesetzt. Gemäß Kapitel III Regel 2.2 müssen alle diese Mittel „*dem (...) LSA-Code entsprechen*“.

Darüber hinaus muss gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 96/98/EG² über Schiffsausrüstung die „*in Anhang A.1 aufgeführte Ausrüstung, mit der ein Gemeinschaftsschiff (...) ausgestattet ist, (...) den Anforderungen der in diesem Anhang genannten internationalen Instrumente entsprechen*“. In der Tabelle in Anhang A.1 Nummer A.1/1.4 ist die geltende Norm für Rettungswesten die IMO-EntschlieÙung MSC.48(66) (der LSA-Code) und die geltenden Prüfnormen sind jene der IMO-EntschlieÙung A.689(17) in der geänderten Fassung.

Beide Richtlinien schreiben somit die Einhaltung der Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens vor, die nun voraussichtlich geändert werden, was sich unmittelbar auf das EU-Recht auswirken würde.

Daher werden die vorgeschlagenen Änderungen des LSA-Codes sich auf die Anforderungen gemäß der Richtlinie 2009/45/EG und der Richtlinie 96/98/EG auswirken.

3.6. Änderungen der SOLAS-Regel II-1/29 betreffend Vorschriften für Probefahrten mit Ruderanlagen

Die Union hat die Anforderungen in Bezug auf Probefahrten mit Ruderanlagen, die aus denselben SOLAS-Bestimmungen abgeleitet sind (bzw. diese wiedergeben), die nun voraussichtlich geändert werden, durch Anhang I Kapitel II-1 Teil C Regeln 6 und 7 der Richtlinie 2009/45/EG bereits umgesetzt.

Aufgrund dessen müssten die Anforderungen der Richtlinie 2009/45/EG in Bezug auf die Haupt- und die Hilfsrudieranlage überarbeitet werden, wenn die vorstehend genannten Änderungen angenommen werden, um den neuen SOLAS-Bestimmungen Rechnung zu tragen.

Daher könnten die zu verabschiedenden Änderungen des SOLAS-Übereinkommens sich auf die Anforderungen gemäß der Richtlinie 2009/45/EG auswirken.

²

ABl. L 46 vom 17.2.97, S. 25.

3.7. Änderungen des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm (Enhanced Survey Programme) von 2011, hauptsächlich, um diesen mit der Praxis der Klassifikationsgesellschaften/anerkannten Organisationen in Einklang zu bringen

Die Verordnung (EU) Nr. 530/2012³ zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe 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 Entschließung MEPC 94(46) vom 27. April 2001 in der durch die Entschließung MEPC 99(48) vom 11. Oktober 2002 und die Entschließung MEPC 112(50) vom 4. Dezember 2003 geänderten Fassung verabschiedet wurde. In dem erweiterten Prüfungsprogramm bei Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankern oder ESP (Enhanced Survey Programme) ist im Einzelnen festgelegt, wie eine solche gründlichere Überprüfung durchzuführen ist. Da das CAS das ESP nutzt, um sein Ziel zu erreichen, werden alle Änderungen der ESP-Besichtigungen unmittelbar und automatisch durch die Verordnung (EU) Nr. 530/2012 anwendbar.

Daher würden die auf der 93. Tagung des MSC zu verabschiedenden Änderungen des ESP-Codes sich durch die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 auf EU-Recht auswirken.

3.8. Zusammenfassung

Angeichts der genannten einschlägigen EU-Rechtsvorschriften vertritt die Kommission die Auffassung, dass die voraussichtliche Annahme der vorstehend genannten sieben Änderungen auf der 93. Tagung des MSC 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.

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

4. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Kommission schlägt daher vor, dass der Rat einen Beschluss über den Standpunkt fasst, der im Namen der Europäischen Union zu den unter Nummern 1.1

³

ABL. L 172 vom 30.6.2012, S. 3.

bis 1.7 genannten Änderungen zu vertreten ist, die auf der 93. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses verabschiedet werden sollen.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 93. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation bezüglich der Annahme der Änderungen der SOLAS-Regeln II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1, 2/29, des Kapitels III, des Rettungsmittel-Codes und des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm von 2011 zu vertreten ist

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.
- (2) Der IMO-Schiffssicherheitsausschuss (MSC) hat auf seiner 92. Tagung die Änderungen der SOLAS-Regeln II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1, 2/29, des Kapitels III, des Codes für Rettungsmittel und des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm von 2011 gebilligt. Diese Änderungen werden voraussichtlich auf der 93. Tagung des MSC Ausschusses im Mai 2014 angenommen.
- (3) Mit den Änderungen der SOLAS-Regeln II-2/3 und II-2/9.7 bezüglich der Feuerwiderstandsfähigkeit der Lüftungskanäle auf neuen Schiffen werden neue Anforderungen an die Lüftungssysteme in Schiffen eingeführt, was auch für Fahrgastschiffe gilt, die mehr als 36 Fahrgäste befördern. Die Bestimmungen in Anhang I Kapitel II-2 Teil A Regel 12 und Teil B Regel 9 der Richtlinie 2009/45/EG⁴ über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe, die mehr als 36 Fahrgäste befördern, in Bezug auf die Lüftungskanaldurchführungen erstrecken sich auf diese Fragen und sind von den SOLAS-Bestimmungen abgeleitet, die nunmehr voraussichtlich geändert werden.
- (4) Mit den Änderungen der SOLAS-Regel II-2/13.4 werden für neue Fahrgast- und Frachtschiffe zusätzliche Fluchtwege aus Maschinenräumen eingeführt. Die Bestimmungen der Regel 6 in Anhang I Kapitel II-2 Teil B der Richtlinie 2009/45/EG (Fluchtwege) decken diese Fragen ab und sind von den SOLAS-Bestimmungen abgeleitet, die nunmehr voraussichtlich geändert werden.

⁴

ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

- (5) Die Änderungen der SOLAS-Regel II-2/18 bezüglich der Hubschrauberlandeplätze auf neuen Ro-Ro-Fahrgastschiffen enthalten die Anforderung, dass Schaum-Feuerlöschsysteme dem IMO-Rundschreiben MSC.1/Circ. 1431 vom 22. Juni 2012 über Leitlinien für die Genehmigung von Schaum-Feuerlöschgeräten für Helikoptervorrichtungen genügen müssen. Gemäß der Regel 18 in Anhang I Kapitel II-2 Teil B der Richtlinie 2009/45/EG müssen Schiffe, die über Hubschrauberdecks verfügen, die Anforderungen der SOLAS-Regel in ihrer Fassung vom 1. Januar 2003 erfüllen, die nunmehr voraussichtlich geändert werden.
- (6) Mit den Änderungen der SOLAS-Regel 20 Kapitel III und den dazugehörigen Anforderungen an die regelmäßige Wartung und Instandhaltung von Rettungsboten und Bereitschaftsbooten für alle Schiffe sollen diese detaillierten Anforderungen verbindlich vorgeschrieben werden. Gemäß Kapitel III Anhang I der Richtlinie 2009/45/EG müssen die Instandhaltung und Inspektionen der Rettungsmittel in Übereinstimmung mit den Vorschriften der SOLAS-Regel III/20 durchgeführt werden, die nunmehr voraussichtlich geändert werden.
- (7) Mit diesen Änderungen des Rettungsmittel-Codes, der sich auf Referenzprüfgeräte (RTDS) für Rettungswesten bezieht, werden neue Anforderungen an diese RTDS eingeführt. Gemäß der Regel 2.2 Kapitel III der Richtlinie 2009/45/EG müssen alle derartigen persönlichen Rettungsmittel dem LSA-Code genügen. Gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 96/98/EG⁵ über Schiffsausrüstung muss die in ihrem Anhang A.1 aufgeführte Ausrüstung, mit der ein Gemeinschaftsschiff ausgestattet wird, den Anforderungen der in diesem Anhang genannten internationalen Instrumente entsprechen. Laut der Tabelle in Anhang A.1 Gegenstand A.1/1.4 ist als Norm für Rettungswesten die IMO-EntschlieÙung MSC 48(66) angegeben – der LSA-Code, der nunmehr voraussichtlich geändert wird.
- (8) Mit den Änderungen der SOLAS-Regel II-1/29 bezüglich der Anforderungen an den Test der Ruderanlage, werden weitere Anforderungen an den Nachweis der Konformität während Probefahrten eingeführt. Die Regeln 6 und 7 in Anhang I Kapitel II-1 Teil C der Richtlinie 2009/45/EG wurden von den Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens Kapitel II-1 Teil C Regel 29 über die Anforderungen an Haupt- und Hilfsruderanlagen, die nunmehr voraussichtlich geändert werden, übernommen.
- (9) Die Änderungen des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm 2011 bewirken eine Angleichung an die Praxis der Klassifikationsgesellschaften. Die Artikel 5 und 6 der Verordnung (EU) Nr. 530/2012⁶ zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe schreiben die Anwendung des Zustandsbewertungsschemas (CAS) der IMO auf Einhüllen-Öltankschiffen, die älter als 15 Jahre sind, verbindlich vor. In dem erweiterten Prüfungsprogramm bei Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankern oder ESP (Enhanced Survey Programme) ist im Einzelnen festgelegt, wie eine solche gründlichere Überprüfung durchzuführen ist. Da das Zustandsbewertungsschema für seine Zwecke auf das erweiterte Besichtigungsprogramm zurückgreift, sind auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 die ESP-Prüfungen automatisch anwendbar.

⁵ ABl. L 46 vom 17.2.97, S. 25.

⁶ ABl. L 172 vom 30.6.2012, S. 3.

- (10) Die Union ist weder Mitglied der IMO noch Vertragspartei der betroffenen 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

1. Anlässlich der 93. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses unterstützt die Union die Verabschiedung der Änderungen der SOLAS-Regeln II-2/3, 2/9.7, 2/13.4 und 2/18, wie sie in Anhang 13 des IMO-Dokuments MSC 92/26/Add.1 festgelegt sind, sowie die Verabschiedung der Änderungen der SOLAS-Regeln II-2/20-1, 2/29, des Kapitels III und des Rettungsmittel-Codes sowie des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm 2011, wie sie in den Anhängen 31, 34, 35 bzw. 36 des IMO-Dokuments MSC 92/26/Add.2. festgelegt sind.
2. Der in Absatz 1 festgelegte Standpunkt der Union wird von den Mitgliedstaaten vertreten, die Mitglieder der IMO sind und im Interesse der Union gemeinsam handeln.
3. Formale und geringfügige Abänderungen dieses Standpunkts können ohne Änderung dieses Standpunkts vereinbart werden.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten werden ermächtigt, ihre Zustimmung zu erklären, im Interesse der Union durch die in Artikel 1 Absatz 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*