



RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 7. Mai 2014
(OR. en)

9247/14

Interinstitutionelles Dossier:
2014/0119 (NLE)

MAR 81
TRANS 239

A-PUNKT-VERMERK

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Rat

Nr. Vordok.: 9038/14 MAR 78 TRANS 233

Nr. Komm.dok.: 8463/14 MAR 67 TRANS 193

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

– Annahme

1. Zweck des eingangs genannten Vorschlags, den die Kommission am 1. April 2014 dem Rat übermittelt hat, ist es, den Standpunkt festzulegen, den die Union auf der 93. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses (MSC 93) bezüglich der Annahme von Änderungen, die unter anderem mehrere SOLAS-Regeln betreffen, vertritt.
2. Im Anschluss an die Beratungen der Gruppe "Seeverkehr" hat der AStV den Vorschlag am 30. April 2014 geprüft und nach Klärung der noch offenen Fragen beschlossen, ihn dem Rat zur Annahme zu unterbreiten. Der Vorschlag ist als Anlage beigefügt.

3. Die britische Delegation hat erklärt, dass sie noch einen Parlamentsvorbehalt zu diesem Text hat.
 4. Auf der AStV-Tagung haben mehrere Delegationen angekündigt, dass sie Erklärungen für das Ratsprotokoll abgeben wollen. Da diese Erklärungen noch nicht alle vorliegen, werden sie in ein Addendum aufgenommen.
 5. Der Rat wird somit ersucht, den Beschluss des Rates in der beiliegenden Fassung anzunehmen.
-

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-1/29, II-2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, III/20, 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. Der Hauptrahmen für die Sicherheitsnormen sollte das internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (Solas 1974) in seiner geänderten Fassung sein, das international vereinbarte Normen für in der Auslandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge enthält.

- (2) Der IMO-Schiffssicherheitsausschuss (MSC) hat auf seiner 92. Tagung unter anderem die Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/29, II-2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, III/20, des Codes für Rettungsmittel und des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm von 2011 gebilligt. Diese Änderungen werden voraussichtlich auf der 93. Tagung des MSC 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/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ in Bezug auf die Lüftungskanaldurchführungen in Schiffen, die mehr als 36 Fahrgäste befördern, 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.
- (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 31. Mai 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.

¹ 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).

- (6) Mit den Änderungen der SOLAS-Regel 20 Kapitel III und den dazugehörigen Anforderungen an die regelmäßige Wartung und Instandhaltung von Rettungsbooten 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 (LSA), der sich auf Referenzprüfgeräte (RTD) für Rettungswesten bezieht, werden neue Anforderungen an diese RTD 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/EG des Rates² muss darüber hinaus 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-Entschließung 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.

² Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsaurüstung (ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 25).

- (9) Die obengenannten Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/29, II-2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, III/20 und des Codes für Rettungsmittel gelten für Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in der Inlandfahrt gemäß den Artikeln 1 und 3 der Richtlinie 2009/45/EG. Daher fallen diese Änderungen, soweit sie Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in der Inlandfahrt betreffen, in die ausschließliche Zuständigkeit der Union.
- (10) 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. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates³ schreiben die Anwendung des Zustandsbewertungsschemas (CAS) der IMO auf Einhüllen-Öltankschiffe, 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.
- (11) 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, soweit sie in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen, gebunden zu sein –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

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

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-1/29 und III/20, des Rettungsmittel-Codes sowie des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm 2011, wie sie in den Anhängen 31, 32, 33, 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 1 genannten Änderungen, soweit sie in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen, gebunden zu sein.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*