



Brüssel, den 13. Oktober 2014
(OR. en)

14267/14

Interinstitutionelles Dossier:
2014/0291 (NLE)

MAR 160
TRANS 475

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	13. Oktober 2014
Empfänger:	Herr Uwe CORSEPIUS, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	COM(2014) 627 final
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 94. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation bezüglich der Annahme der Änderungen des ESP-Code von 2011 zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2014) 627 final.

Anl.: COM(2014) 627 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 13.10.2014
COM(2014) 627 final

2014/0291 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 94. Tagung des
Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation
bezüglich der Annahme der Änderungen des ESP-Code von 2011 zu vertreten ist**

BEGRÜNDUNG

1. EINLEITUNG

- 1.1 Der vorliegende Vorschlag der Kommission betrifft die Festlegung des Standpunkts der Union auf der 94. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der IMO (MSC) in Bezug auf die nachstehend behandelten Änderungen des ESP-Code von 2011:
- 1.2 Das Zustandsbewertungsschema (CAS) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation bildet den Rahmen für eine gründlichere Überprüfung von Schiffen, die älter sind als 15 Jahre. In dem erweiterten Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen (Enhanced Survey Programme - ESP) ist im Einzelnen festgelegt, wie eine solche gründlichere Überprüfung durchzuführen ist. Da das CAS das ESP für die Erreichung seines Ziels nutzt, wird beim CAS auf das ESP als entsprechendes Instrument Bezug genommen. Durch die vorgeschlagenen Änderungen soll der ESP-Code mit den aktuellen Praktiken des Internationalen Dachverbands der Klassifikationsgesellschaften (IACS) in Einklang gebracht werden, ferner soll es ermöglicht werden, dass eine hydrostatische Druckprüfung des Ladetanks unter bestimmten Voraussetzungen auch durch die Schiffsbesatzung unter Aufsicht des Kapitäns durchgeführt wird und nicht in Gegenwart eines Besichtigers.
- 1.3 Diese Änderungen werden in Anhang 22 des MSC-Berichts 93/22/Add.3 ausgeführt. Laut Nummer 10.8 des MSC-Berichts 93/22 sollen diese Änderungen anlässlich der 94. Tagung des MSC verabschiedet werden.

2. VERABSCHIEDUNG DER ÄNDERUNGEN IM RAHMEN DER IMO

2.1 Annahme der Änderungen des ESP-Code von 2011

Diese Änderungen wurden anlässlich der 93. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (14.-23. Mai 2014) gebilligt und sollen auf der 94. Tagung dieses Ausschusses (17.-21. November 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 Annahme der Änderungen des Enhanced Survey Programme Code (ESP) von 2011

Die Verordnung (EU) Nr. 530/2012¹ 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 mit Einhüllen-Öltankschiffen von oder nach Häfen der Mitgliedstaaten 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 und 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 für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen (Enhanced Survey Programme - ESP) ist im Einzelnen festgelegt, wie eine solche gründlichere Überprüfung durchzuführen ist. Da das CAS das ESP nutzt, um sein Ziel zu erreichen, sind alle Änderungen der ESP-Prüfungen über die Verordnung (EU) Nr. 530/2012 unmittelbar und automatisch anwendbar.

Daher würden sich die auf der 94. Tagung des MSC zu verabschiedenden Änderungen des ESP-Codes durch die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 auf das EU-Recht auswirken.

3.2 Zusammenfassung

Angesichts der oben aufgeführten einschlägigen EU-Rechtsvorschriften vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Annahme der vorstehend genannten Änderungen auf der 94. 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 gemeinsame Regeln berührt.

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 den obigen

¹ ABl. L 172 vom 30.6.2012, S. 3.

Nummern 1.2 bis 1.3 genannten Änderungen zu vertreten ist, die auf der 94. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses verabschiedet werden sollen.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 94. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation bezüglich der Annahme der Änderungen des ESP-Code 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 93. Tagung Änderungen des Enhanced Survey Programme Code (ESP-Code) von 2011 beschlossen. Diese Änderungen werden voraussichtlich auf der 94. Tagung des MSC im November 2014 angenommen.
- (3) Durch diese Änderungen wird der ESP-Code von 2011 mit den aktuellen Praktiken des Internationalen Dachverbands der Klassifikationsgesellschaften (IACS) in Einklang gebracht und es wird ermöglicht, dass eine hydrostatische Druckprüfung des Ladetanks unter bestimmten Voraussetzungen auch durch die Schiffsbesatzung unter Aufsicht des Kapitäns durchgeführt wird und nicht in Gegenwart eines Besichtigers.
- (4) Die Artikel 5 und 6 der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates² 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 Öltankschiffen (Enhanced Survey Programme - ESP) ist im Einzelnen festgelegt, wie eine solche gründlichere Überprüfung durchzuführen ist. Da das Zustandsbewertungsschema für seine Zwecke auf das erweiterte Prüfungsprogramm zurückgreift, sind alle Änderungen der ESP-Prüfungen über die Verordnung (EU) Nr. 530/2012 automatisch anwendbar.

² Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe
(ABl. L 172 vom 30.6.2012, S. 3.)

- (5) 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 94. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der IMO (MSC) unterstützt die Union die Annahme der Änderungen des ESP-Code von 2011, wie sie dem Anhang 22 des IMO-Dokuments MSC 93/22/Add.3 zu entnehmen 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 gebunden zu sein.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*