



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 19.2.2016  
COM(2016) 77 final

2016/0048 (NLE)

Vorschlag für einen

## **BESCHLUSS DES RATES**

**über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 40. Tagung des Ausschusses zur Erleichterung der Formalitäten, der 69. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und der 96. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation im Hinblick auf die Verabschiedung der Änderungen des Übereinkommens zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs, von MARPOL-Anlage IV, der SOLAS-Regeln II-2/13 und II-2/18, des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme und des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm von 2011 zu vertreten ist**

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. EINLEITUNG**

Der von der Kommission vorgelegte Vorschlag bezieht sich auf die Festlegung des auf der 40. Tagung des Ausschusses zur Erleichterung der Formalitäten (FAL 40) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO), der 69. Tagung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC 69) und der 96. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses (MSC 96) zu vertretenden Standpunkts der Union in Bezug auf die sechs Änderungen, die nachfolgend im Einzelnen erläutert werden.

#### **1.1 Allgemeiner Überblick über das IMO-Übereinkommen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs**

Auf der 39. Tagung des Ausschusses zur Erleichterung der Formalitäten (FAL 39) wurden die Änderungen des Anhangs zum Übereinkommen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs im Hinblick auf eine Verabschiedung auf der 40. FAL-Tagung gebilligt, nachdem auf der 35. FAL-Tagung Einigung darüber erzielt wurde, das Übereinkommen einer umfassenden Überarbeitung und Modernisierung zu unterziehen, damit es aktuellen und neu entstehenden Erfordernissen der Schifffahrtsbranche in angemessener Weise Rechnung tragen und mit den Entwicklungen auf dem Gebiet der elektronischen Informations- und Datenübertragung sowie dem Konzept des einzigen Fensters Schritt halten kann.

Von besonderer Bedeutung für die EU ist die Frage, inwieweit die Angabe der Nummer eines etwaigen Sichtvermerks auf den Fahrgastlisten vorgeschrieben wird, sowie die Frage, ob die Meldepflichten auch elektronisch erfüllt werden können.

Nach wie vor bestehen zwischen dem FAL-Übereinkommen und dem EU-Recht Unterschiede in Bezug auf die Norm 2.6.1 (hinsichtlich der von den Behörden verlangten Daten in der Liste der Besatzungsmitglieder) sowie die Normen 2.23, 3.10, 3.10.2, 3.45 und die Empfehlung 3.21. Nach Artikel VIII des FAL-Übereinkommens müssen die Vertragsregierungen solche Unterschiede dem IMO-Generalsekretär melden.

Die Änderungen des FAL-Übereinkommens werden in Anhang 1 des Berichts FAL 39/16 ausgeführt. Laut Nummer 4.43 des Berichts FAL 39 werden diese Änderungen auf der 40. FAL-Tagung verabschiedet werden.

#### **1.2 Änderungen der Regeln 1 und 11 in MARPOL-Anlage IV bezüglich der für Sondergebiete geltenden Anforderungen**

Auf der 68. Tagung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC 68) wurde gemäß MARPOL-Anlage IV Regel 13 geprüft, ob hinsichtlich der Verfügbarkeit von Hafenauffangeinrichtungen genügend Meldungen eingegangen waren, damit die Ausweisung des Sondergebiets Ostsee und die für dieses Sondergebiet geltenden Bestimmungen wirksam werden können, wobei Meldungen von nur acht der neun Ostsee-Anrainerstaaten eingingen.

Es wurde übereinstimmend festgestellt, dass genügend Meldungen eingegangen waren und somit das Datum festgelegt werden könne, an dem die Bestimmungen für das im Dokument MEPC 68/10/2 festgelegte Sondergebiet in Kraft treten können. Es wurde festgestellt, dass die vorgeschlagene Ausweisung des Gebiets von der Festlegung in MARPOL-Anlage IV abwich und dass daher MARPOL-Anlage IV im

Hinblick auf die neue Festlegung des Sondergebiets geändert werden müsste, damit die im Dokument MEPC 68/10/2 festgelegte Ausweisung des Gebiets wirksam werden kann.

Diese Änderungen der Regeln 1 und 11 von MARPOL-Anlage IV sind mit Blick auf deren Verabschiedung auf der 69. Tagung des MEPC im Anhang des Dokuments MEPC 69/3/3 erläutert (siehe Absatz 10.22 im MEPC 68-Bericht (MEPC 68/21)). Die Änderungen wurden vom IMO-Sekretariat mit dem Rundschreiben Nr. 3591 vom 7. Oktober 2015 gemäß MARPOL Artikel 16 zusammen mit einem Entwurf einer MEPC-EntschlieÙung zur Verabschiedung dieser Änderungen verschickt.

### **1.3 Änderungen der SOLAS-Regel II-2/13**

Auf der 95. Tagung des MSC wurden die Änderungen der SOLAS-Regel II-2/13 gebilligt, mit denen für neue Ro-Ro-Fahrgastschiffe und andere Fahrgastschiffe mit mehr als 36 Fahrgästen festgelegt wurde, dass bereits in einem frühen Entwurfsstadium für die Bewertung der Fluchtwege eine Evakuierungsanalyse durchzuführen ist. Mit Hilfe der Analyse sollen Engpässe festgestellt und - soweit möglich - verhindert werden, die beim Verlassen des Schiffes durch normale Bewegungen der Fahrgäste und der Besatzung auf den Fluchtwegen entstehen können, wobei zu berücksichtigen ist, dass sich Besatzungsmitglieder möglicherweise auf diesen Wegen in entgegengesetzter Richtung zu den Fahrgästen bewegen müssen. Außerdem muss mit Hilfe der Analysen nachgewiesen werden, dass die Fluchtvorkehrungen flexibel genug sind, um für den Fall gewappnet zu sein, dass bestimmte Fluchtwege, Sammelplätze, Einbootungsstationen oder Überlebensfahrzeuge infolge eines Unfalls nicht mehr benutzt werden können.

Diese Änderungen werden in Anhang 14 des Berichts MSC 95/22/Add.2 ausgeführt. Laut Nummer 10.19 des MSC-Berichts 95/22 sollen diese Änderungen auf der 96. Tagung des MSC verabschiedet werden.

### **1.4 Änderungen der SOLAS-Regel II-2/18 für Hubschrauberlandeplätze auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen in Bezug auf neue Schiffe in Verbindung mit dem neuen Kapitel 17 des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme**

Kapitel II-2/18 des SOLAS-Übereinkommens enthält Anforderungen an Hubschraubereinrichtungen. Durch diese Änderungen des SOLAS-Übereinkommens soll das IMO-Rundschreiben MSC.1/Circ. 1431 – Richtlinien für die Zulassung von Schaum-Feuerlöschgeräten für Hubschraubereinrichtungen – vom 22. Juni 2012 eingeführt und verbindlich vorgeschrieben werden. Das Schaumausbringungssystem muss somit mit diesen Leitlinien konform sein. Die Änderungen wurden auf der 92. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 92) mit Blick auf ihre Verabschiedung auf seiner 93. Tagung (MSC 93) gebilligt.

Angesichts der geplanten Verabschiedung auf der 93. Tagung des MSC erließ der Rat am 8. Mai 2013 den Beschluss 2014/280/EU<sup>1</sup>, in dem er den im Namen der EU zu vertretenden Standpunkt festlegte, der Verabschiedung der Änderungen der SOLAS-Regel II-2/18 zuzustimmen.

---

<sup>1</sup> Beschluss 2014/280/EU 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-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 (ABl. L 145 vom 16.5.2014, S. 40).

Zum Zeitpunkt der Verabschiedung beschloss MSC 93 jedoch, die Änderungsentwürfe an die 2. Tagung des IMO-Unterausschusses für Schiffssysteme und Schiffsausrüstungen („Ship Systems and Equipment“) (SSE 2) zur weiteren Prüfung zurückzuverweisen.

Nach der SSE 2-Tagung wurde auf der 95. Tagung des MSC in Bezug auf die Änderungsentwürfe der SOLAS-Regel II-2/18 festgestellt, dass auch auf der SSE 2-Tagung ein neues Kapitel 17 des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code) für Schaum-Feuerlöschsysteme für Hubschraubereinrichtungen zur Billigung und Verabschiedung auf der 96. Tagung des MSC vorbereitet worden war. Aufgrund der Entscheidung, ein neues Kapitel 17 für den FSS-Code auszuarbeiten, ersuchte die SSE 2 den MSC, auf seiner 95. Tagung zu prüfen, welche Anpassungen sich daraus für die Änderungsentwürfe der SOLAS-Regel II-2/18 ergeben, die dann vom MSC eher auf seiner 96. Tagung als auf seiner 95. Tagung zusammen mit dem neuen Kapitel des FSS-Codes verabschiedet werden sollten.

Daher wurden die überarbeiteten Änderungen der SOLAS-Regel II-2/18 nochmals in diesen Vorschlag für einen Ratsbeschluss aufgenommen, da sie auf der 96. Tagung des MSC mit Blick auf ihre Verabschiedung in Verbindung mit dem neuen Kapitel 17 des FSS-Codes weiter geprüft werden.

Die Anpassungen der Änderungen der SOLAS-Regel II-2/18 sind in Anhang 2 von SSE 2/20 erläutert. Laut Nummer 12.16 des MSC-Berichts 95/22 sollen diese Änderungen auf der 96. Tagung des MSC verabschiedet werden. Das neue Kapitel 17 des FSS-Codes ist in Anhang 18 Nummer 2 des MSC-Berichts 95/22/Add.2 erläutert. Laut Nummer 12.15 des MSC-Berichts 95/22 soll das neue Kapitel auf der 96. Tagung des MSC verabschiedet werden.

#### **1.5 Überarbeitung von Kapitel 8 des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme in Bezug auf selbsttätige Berieselungs-, Feuermelde- und Feueranzeigesysteme**

Da selbsttätige Berieselungssysteme aufgrund mineralischer Ablagerungen versagen können, billigte der MSC auf seiner 95. Tagung Änderungsentwürfe für Kapitel 8 des internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code), die darauf abzielen, dass die Systemhersteller der Spezifikation der Wasserqualität besondere Aufmerksamkeit schenken, um interne Korrosion und das Verstopfen der Berieselungssysteme zu vermeiden.

Die Anweisungen der Hersteller für die Inbetriebnahme, die Inspektion und die Instandhaltung müssen Spezifikationen für die Wasserqualität enthalten, die über die gesamte Lebensdauer des Systems hinweg beibehalten und an Bord aktiv überprüft werden muss.

Diese Änderungen werden in Anhang 18 Nummer 1 des Berichts MSC 95/22/Add.2 ausgeführt. Laut Nummer 12.11 des MSC-Berichts 95/22 sollen diese Änderungen auf der 96. Tagung des MSC verabschiedet werden.

#### **1.6 Änderungen des Internationalen Codes für ein erweitertes Prüfungsprogramm („Enhanced Survey Programme Code“) (ESP) von 2011**

Das IMO-Zustandsbewertungsschema (CAS) 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 für seine

Zwecke auf das ESP zurückgreift, verweist es auf das ESP als Instrument. Mit diesen Änderungen des ESP-Codes sollen im gesamten Code die Begriffe, die sich auf anerkannte Organisationen beziehen, durchgängig harmonisiert werden. Die vorgeschlagenen Änderungen sind redaktioneller Art. Daher wurde auf der 95. Tagung des MSC vereinbart, ein Korrigendum zum Anhang 2 des Berichts MSC 94/21 mit dem Ziel auszuarbeiten, die vorstehenden Änderungen in den ursprünglichen Wortlaut der Entschließung MSC.381(94) zu den Änderungen des internationalen Codes für ein erweitertes Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen von 2011 (2011 ESP Code) einzuarbeiten.

Diese Änderungen werden in Anhang 15 des Berichts MSC 95/22/Add.2 ausgeführt. Laut Nummer 10.26 des MSC-Berichts 95/22 sollen diese Änderungen auf der 96. Tagung des MSC verabschiedet werden.

## **2. VERABSCHIEDUNG DER ÄNDERUNGEN IM RAHMEN DER IMO**

### **2.1 Verabschiedung der Änderungen**

Die in den Nummern 1.1 bis 1.6 erläuterten Änderungen wurden auf der 39. Tagung des Ausschusses zur Erleichterung der Formalitäten (22. bis 26. September 2014), auf der 68. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (11. bis 15. Mai 2015) und auf der 95. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (3. bis 12. Juni 2015) gebilligt und werden auf der 40. Tagung des Ausschusses zur Erleichterung der Formalitäten (4. bis 8. April 2016), auf der 69. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (18. bis 22. April 2016) und auf der 96. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (11. bis 20. Mai 2016) zur Verabschiedung vorgelegt.

### **2.2 Annahme**

Sobald die drei Ausschüsse die in den Nummern 1.1 bis 1.6 erläuterten Änderungen gebilligt und verabschiedet haben, werden diese an die jeweiligen Vertragsparteien zur Annahme weitergeleitet.

## **3. EINSCHLÄGIGES UNIONSRECHT UND ZUSTÄNDIGKEIT DER UNION**

### **3.1 Allgemeiner Überblick über das IMO-Übereinkommen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs**

Mit der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG sollen die Verwaltungsverfahren für den Seeverkehr vereinfacht und harmonisiert werden, indem die elektronische Übermittlung von Informationen verbindlich vorgeschrieben wird und die Meldeformalitäten rationalisiert werden. Im Anhang der Richtlinie werden die Meldeformalitäten in drei Kategorien eingeteilt: A) Rechtsakte der Union, B) FAL-Formulare und Formalitäten gemäß dem FAL-Übereinkommen und C) sonstige Formalitäten aufgrund einzelstaatlicher Rechtsvorschriften. Die Verwendung der FAL-Formulare in der EU wird bewertet, wobei die aufgrund des EU-Rechts erforderlichen Informationen und die FAL-Formulare abgeglichen werden, damit gewährleistet wird, dass die Spezifikationen für elektronische FAL-Formulare gegebenenfalls verwendet werden. Nach Artikel 7 der Richtlinie lief die Frist für die Einreichung von FAL-Formularen in Papierform am 1. Juni 2015 ab,



seitdem anerkennen die Mitgliedstaaten FAL-Formulare zur Erfüllung der Meldeformalitäten nur noch in elektronischer Form.

Das Erfordernis, in den Besatzungs- und Fahrgastlisten gegebenenfalls auch die Nummer des Sichtvermerks zu erfassen, leitet sich ab aus Anhang VI Nummer 3.1.2 der Verordnung (EG) Nr. 562/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates über einen Gemeinschaftskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen (Schengener Grenzkodex) (enthalten in Nummer A.2 des Anhangs zur Richtlinie 2010/65/EU).

Daher würde sich eine allgemeine Überprüfung des FAL-Übereinkommens auf die Richtlinie 2010/65/EU und die Verordnung (EG) Nr. 562/2006 auswirken.

### **3.2 Änderungen der Regeln 1 und 11 in MARPOL-Anlage IV bezüglich der für Sondergebiete geltenden Anforderungen**

Das Vorhandensein geeigneter Hafenauffangeinrichtungen nach Artikel 4 der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände ist eine Frage, die unter die ausschließliche Zuständigkeit der EU fällt. Die in Regel 12<sup>bis</sup> der Entschließung MEPC.200(62) festgelegte Verpflichtung zur Bereitstellung von Hafenauffangeinrichtungen betrifft einen Gegenstand, der in dieser Richtlinie geregelt ist. Sofern die Änderungen von MARPOL-Anlage IV, mit denen die Daten festgelegt werden, an denen die Ausweisung des als Sondergebiet festgelegten Teils der Ostsee wirksam wird, von der IMO verabschiedet werden, werden diese auch für die Union verbindlich.

### **3.3 Änderungen der SOLAS-Regel II-2/13 bezüglich der Evakuierungsanalyse für Fahrgastschiffe**

Die SOLAS Regel II-2/13 bezieht sich auf die Frage der Fluchtwege. Die auf der 96. Tagung des MSC zu verabschiedenden Änderungen der SOLAS-Regel II-2/13 würden sich im Zuge der Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe auch auf EU-Recht auswirken. Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen. Zudem enthält die Richtlinie 2009/45/EG detaillierte Vorschriften für Fluchtwege auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen der Klassen B, C und D, die in Anhang I Kapitel II Teil B Regel 6-1 festgelegt sind.

### **3.4 Änderungen der SOLAS-Regel II-2/18 für Hubschrauberlandeplätze auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen in Bezug auf neue Schiffe in Verbindung mit dem neuen Kapitel 17 des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme**

Die Union hat die Anforderungen an die Bereitstellung von Hubschrauberlandeplätzen 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*“. Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen. Daher müssten die in der Richtlinie 2009/45/EG festgelegten Anforderungen an Hubschrauberlandeplätze auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen für neue

Schiffe geändert werden, wenn die genannten Änderungen der SOLAS-Regel II-2/18 verabschiedet werden.

Zudem findet nach Anhang I Kapitel II-2 Teil A Regel 2 der Richtlinie 2009/45/EG der mit der EntschlieÙung MSC.98(73) verabschiedete Code für Brandsicherheitssysteme auf Schiffe der Klassen B, C und D Anwendung, die seit dem 1. Januar 2003 gebaut wurden.

Daher könnten die Änderungen des SOLAS-Übereinkommens und das neue Kapitel 17 des Codes für Brandsicherheitssysteme, die auf der 96. Tagung des MSC verabschiedet werden sollen, sich auf die Anforderungen der Richtlinie 2009/45/EG an Hubschrauberlandeplätze auswirken, indem ein Rahmen für die Überarbeitung dieser Regeln geschaffen wird.

### **3.5 Überarbeitung von Kapitel 8 des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme in Bezug auf selbsttätige Berieselungs-, Feuermelde- und Feueranzeigesysteme**

Nach Anhang I Kapitel II-2 Teil A Regel 8 der Richtlinie 2009/45/EG müssen selbsttätige Berieselungs-, Feuermelde- und Feueranzeigesysteme jederzeit sofort betriebsbereit sein und keiner zusätzlichen Maßnahme seitens der Besatzung bedürfen, um sie auszulösen. Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen.

Zudem findet nach Anhang I Kapitel II-2 Teil A Regel 8 der Richtlinie 2009/45/EG der mit der EntschlieÙung MSC.98(73) in ihrer geänderten Fassung verabschiedete Code für Brandsicherheitssysteme auf Schiffe der Klassen B, C und D Anwendung, die seit dem 1. Januar 2003 gebaut wurden.

Daher würden sich die Änderungen des Kapitels 8 des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme im Zuge der Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG auf das EU-Recht auswirken.

### **3.6 Änderungen des Internationalen Codes für ein erweitertes Prüfungsprogramm („Enhanced Survey Programme Code“) (ESP) von 2011**

Die Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates 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. Nach 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 MEPC 99(48) vom 11. Oktober 2002 und die EntschlieÙung 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 für seine Zwecke auf das

ESP zurückgreift, sind auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 alle Änderungen der ESP-Prüfungen unmittelbar und automatisch anwendbar. Daher würden sich die auf der 96. Tagung des MSC zu verabschiedenden Änderungen des ESP-Codes durch die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 auf das EU-Recht auswirken.

### **3.7 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 40. Tagung des FAL, auf der 69. Tagung des MEPC und der 96. Tagung des MSC 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 ergangen sind, beeinträchtigen könnten, nur dann eingehen, wenn sie durch einen auf Vorschlag der Kommission ergangenen Beschluss des Rates dazu ermächtigt wurden.

### **4. SCHLUSSBEMERKUNG**

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 bis 1.6 genannten Änderungen zu vertreten ist, die auf der 40. Tagung des Ausschusses zur Erleichterung der Formalitäten, der 69. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und der 96. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses verabschiedet werden sollen.



Vorschlag für einen

## **BESCHLUSS DES RATES**

**über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 40. Tagung des Ausschusses zur Erleichterung der Formalitäten, der 69. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und der 96. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation im Hinblick auf die Verabschiedung der Änderungen des Übereinkommens zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs, von MARPOL-Anlage IV, der SOLAS-Regeln II-2/13 und II-2/18, des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme 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 und die Meeresumwelt zu schützen.
- (2) Der Ausschuss zur Erleichterung der Formalitäten (FAL) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) billigte auf seiner 39. Tagung die Änderungen des Übereinkommens zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs. Diese Änderungen werden voraussichtlich auf der 40. Tagung des FAL im April 2016 verabschiedet.
- (3) Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der IMO hat auf seiner 68. Tagung übereinstimmend festgestellt, dass genügend Meldungen gemäß der Regel 12<sup>bis</sup> der MARPOL-Anlage IV eingegangen waren, damit ein Teil der Ostsee als Sondergebiet ausgewiesen werden kann, und somit das Datum festgelegt werden könne, an dem die Ausweisung dieses Sondergebiets gemäß der Regel 11.3 von Anlage IV in Kraft treten kann. Auf seiner 68. Tagung stellte der MEPC fest, dass die Regeln 1 und 11 von MARPOL-Anlage IV geändert werden müssten, damit die Ausweisung dieses Teils des Sondergebiets wirksam werden kann, weshalb entsprechende Änderungen von MARPOL-Anlage IV vorgeschlagen werden sollten. Diese Änderungen werden voraussichtlich auf der 69. Tagung des MEPC im April 2016 verabschiedet.
- (4) Der Schiffssicherheitsausschusses (MSC) der IMO billigte auf seiner 95. Tagung die Änderungen der SOLAS-Regeln II-2/13 und II-2/18, des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code) und des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm von 2011 (ESP-Code). Diese Änderungen werden voraussichtlich auf der 96. Tagung des MSC im Mai 2016 verabschiedet.

- (5) Im Zuge seiner allgemeinen Überarbeitung wird das FAL-Übereinkommen modernisiert, damit es mit den Entwicklungen auf dem Gebiet der elektronischen Informations- und Datenübertragung sowie dem Konzept des einzigen Fensters Schritt halten kann. Mit dieser Überarbeitung werden insbesondere für die Europäische Union wichtige Maßnahmen eingeführt, die die Eintragung der Sichtvermerksnummer in die Fahrgastlisten, nicht jedoch in die Besatzungslisten, und das Recht der Behörden betreffen, die elektronische Einreichung von Formularen verbindlich vorzuschreiben. Nach den Artikeln 5 und 7 der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>2</sup> dürfen die Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und beim Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten seit dem 1. Juni 2015 nur noch elektronisch über das einzige Fenster abgewickelt werden, wenngleich die Mitgliedstaaten bis zu diesem Stichtag FAL-Formblätter auf Papier zur Erfüllung der Meldeformalitäten akzeptieren konnten. Nach Rechtsakten der Union vorgeschriebene Informationspflichten müssen seit dem 1. Juni 2015 in elektronischer Form erfüllt werden. Das Erfordernis, Sichtvermerksnummern gegebenenfalls in den Besatzungs- und Fahrgastlisten zu vermerken leitet sich aus Anhang VI Nummer 3.1.2 der Verordnung (EG) Nr. 562/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>3</sup> ab. Diese Auflagen sind strenger als die einschlägigen Vorschriften in dem FAL-Übereinkommen und weichen damit von Artikel VIII dieses Übereinkommens ab. Die Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien des FAL-Übereinkommens sind, sollten daher diese Abweichung der IMO melden.
- (6) Mit den Änderungen von MARPOL-Anlage IV sollen die rechtlichen Grundlagen für die Umsetzung der von MEPC 68 erzielten Einigung geschaffen werden, in der festgestellt wurde, dass die eingegangenen Meldungen zu den verfügbaren Hafenauffangeinrichtungen ausreichen, damit die Bestimmungen zur Ausweisung des Sondergebiets in der Ostsee wirksam werden und damit die Daten festgelegt werden können, an denen die Ausweisung eines Teils der Ostsee als Sondergebiet im Einklang mit diesen Meldungen in Kraft treten kann. Artikel 4 der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>4</sup> befasst sich mit der Frage der Verfügbarkeit von Hafenauffangeinrichtungen, die auch Gegenstand von Regel 12<sup>bis</sup> der Entschließung MEPC.200(62) sind, damit das Einbringen von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen auf See, insbesondere illegale Einbringungen, durch Schiffe, die Häfen der Union anlaufen, verringert wird.
- (7) Die Änderungen der SOLAS-Regel II-2/13 beinhalten Anforderungen an neue Ro-Ro-Fahrgastschiffe und andere Fahrgastschiffe mit mehr als 36 Fahrgästen, denen zufolge bereits in einem frühen Entwurfsstadium für die Bewertung der Fluchtwege eine Evakuierungsanalyse durchzuführen ist. Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>5</sup> müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-

---

<sup>2</sup> Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG (ABl. L 283 vom 29.10.2010, S. 1).

<sup>3</sup> Verordnung (EG) Nr. 562/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über einen Gemeinschaftskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen (Schengener Grenzkodex) (ABl. L 105 vom 13.4.2006, S. 1).

<sup>4</sup> Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81).

<sup>5</sup> 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).

Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen. Zudem enthält die Richtlinie 2009/45/EG detaillierte Vorschriften für Fluchtwege auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen der Klassen B, C und D, die in Anhang I Kapitel II Teil B Regel 6-1 festgelegt sind.

- (8) Durch die Änderungen der SOLAS-Regel II-2/18 bezüglich der Hubschrauberlandeplätze auf neuen Ro-Ro-Fahrgastschiffen werden die Bestimmungen des IMO-Rundschreibens MSC.1/Circ. Nr. 1431 vom 31. Mai 2012 über Richtlinien für die Genehmigung von Schaum-Feuerlöschgeräten für Hubschraubereinrichtungen verbindlich. Gemäß Anhang I Kapitel II-2 Regel 18 der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates müssen Schiffe, die über Hubschrauberdecks verfügen, die Anforderungen der SOLAS-Regel in ihrer Fassung vom 1. Januar 2003 erfüllen, die nunmehr voraussichtlich geändert werden.
- (9) Nach dem überarbeiteten Kapitel 8 des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code) müssen die Systemhersteller der Spezifikation der Wasserqualität besondere Aufmerksamkeit schenken, um interne Korrosion und das Verstopfen der Berieselungssysteme zu vermeiden. Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig dem SOLAS-Übereinkommen von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen, das den FSS-Code beinhaltet, der auf der Grundlage von SOLAS durch die IMO-Entschliebung MSC.99(73) verbindlich vorgeschrieben ist. Zudem enthält die Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates detaillierte Vorschriften für die Feuerlöschung auf Schiffen der Klassen B, C und D, die in Anhang I Kapitel II-2 Teil A Regeln 4.5 und 4.8 festgelegt sind.
- (10) In dem neuen Kapitel 17 des FSS-Codes sind die Spezifikationen für die Schaum-Feuerlöschsysteme zum Schutz der Hubschraubereinrichtungen gemäß SOLAS-Kapitel II-2 näher festgelegt. Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig dem SOLAS-Übereinkommen von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen, das den FSS-Code beinhaltet, der auf der Grundlage von SOLAS durch die IMO-Entschliebung MSC.99(73) verbindlich vorgeschrieben ist. Zudem enthält die Richtlinie 2009/45/EG detaillierte Vorschriften für Hubschraubereinrichtungen für Schiffe der Klassen B, C und D, die in Anhang I Kapitel II Teil B Regel 18 festgelegt sind.
- (11) Mit den Änderungen des ESP-Codes von 2011 soll die Verwendung der Begriffe im Zusammenhang mit anerkannten Organisationen harmonisiert werden. Die Artikel 5 und 6 der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>6</sup> schreiben die Anwendung des Zustandsbewertungsschemas (CAS) der IMO auf Einhüllen-Öltankschiffe, die älter als 15 Jahre sind, verbindlich vor. 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 Zustandsbewertungsschema für seine Zwecke auf das erweiterte Besichtigungsprogramm zurückgreift, sind auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 die ESP-Prüfungen automatisch anwendbar.

---

<sup>6</sup> 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.).

- (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*

1. Der auf der 40. Tagung des Ausschusses zur Erleichterung der Formalitäten zu vertretende Standpunkt der Union ist die Zustimmung zur Verabschiedung der Änderungen des Übereinkommens zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs gemäß Anhang 1 des IMO-Dokuments FAL 39/16.
2. Gegebenenfalls melden die Mitgliedstaaten dem Generalsekretär der IMO nach Artikel VIII des FAL-Übereinkommens die in Absatz 1 genannten Änderungen so bald wie möglich nach deren Inkrafttreten.

#### *Artikel 2*

Der auf der 69. Tagung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt zu vertretende Standpunkt der Union ist die Zustimmung zur Verabschiedung der Änderungen der Regel 1 und Regel 11 von MARPOL-Anlage IV, wie sie im Anhang des IMO-Dokuments MEPC 69/3/3 dargelegt sind.

#### *Artikel 3*

Der auf der 96. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses zu vertretende Standpunkt der Union ist die Zustimmung zur Verabschiedung folgender Änderungen:

- der SOLAS-Regel II-2/13 gemäß Anhang 14 des IMO-Dokuments MSC 95/22/add.2.
- der SOLAS-Regel II-2/18 gemäß Anhang 2 des IMO-Dokuments SSE 2/20.
- des Kapitels 8 des Codes für Brandsicherheitssysteme gemäß Anhang 18 Nummer 1 des IMO-Dokuments 95/22/add.2.
- des Kapitels 17 des Codes für Brandsicherheitssysteme gemäß Anhang 18 Nummer 2 des IMO-Dokuments 95/22/add.2.
- des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm von 2011 gemäß Anhang 15 des IMO-Dokuments 95/22/add.2.

#### *Artikel 4*

1. Der in Artikel 1 Absatz 1 und den Artikeln 2 und 3 festgelegte Standpunkt der Union ist von den Mitgliedstaaten zu vertreten, die Mitglieder der IMO sind und im Interesse der Union gemeinsam handeln.
2. Formale und geringfügige Veränderungen an den in den Artikeln 1, 2 und 3 genannten Standpunkten können vereinbart werden, ohne dass eine Änderung dieser Standpunkte erforderlich wird.

*Artikel 5*

Die Mitgliedstaaten werden ermächtigt, ihre Zustimmung zu erklären, im Interesse der Union durch die in den Artikeln 1, 2 und 3 genannten Änderungen gebunden zu sein.

*Artikel 6*

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*