



Rat der
Europäischen Union

014557/EU XXVI. GP
Eingelangt am 12/03/18

Brüssel, den 12. März 2018
(OR. en)

7050/18

Interinstitutionelles Dossier:
2018/0056 (NLE)

MAR 34
OMI 7

VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	12. März 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	COM(2018) 122 final
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Standpunkt, der im Namen der Union anlässlich der 99. Sitzung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses hinsichtlich der Annahme von Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1 und II-1/8-1, der Genehmigung der einschlägigen Richtlinien betreffend dem Kapitän bei Überflutung zur Verfügung zu stellende computerisierte Stabilitätsunterlagen für vorhandene Fahrgastschiffe sowie der Annahme von Änderungen des Internationalen Kodex für die Anwendung von Brandprüfverfahren in der Fassung von 2010 (FTP-Code 2010) zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument **COM(2018) 122 final**.

Anl.: **COM(2018) 122 final**

Brüssel, den 12.3.2018
COM(2018) 122 final

2018/0056 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Union anlässlich der 99. Sitzung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses hinsichtlich der Annahme von Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1 und II-1/8-1, der Genehmigung der einschlägigen Richtlinien betreffend dem Kapitän bei Überflutung zur Verfügung zu stellende computerisierte Stabilitätsunterlagen für vorhandene Fahrgastschiffe sowie der Annahme von Änderungen des Internationalen Kodex für die Anwendung von Brandprüfverfahren in der Fassung von 2010 (FTP-Code 2010) zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft den Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union anlässlich der 99. Sitzung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses hinsichtlich der vorgesehenen Annahme von Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1 und II-1/8-1 und der einschlägigen Richtlinien betreffend dem Kapitän bei Überflutung zur Verfügung zu stellende computerisierte Stabilitätsunterlagen für vorhandene Fahrgastschiffe sowie des Internationalen Kodex für die Anwendung von Brandprüfverfahren in der Fassung von 2010 (2010 FTP-Code) zu vertreten ist.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO)

In dem Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) ist die Gründung der IMO verankert, deren Ziel es ist, ein Forum für die Zusammenarbeit zwischen den Regierungen bei der staatlichen Regelung und Handhabung fachlicher Angelegenheiten aller Art der internationalen Handelsschifffahrt bereitzustellen, auf die allgemeine Annahme möglichst hoher Normen hinsichtlich der Sicherheit auf See, der Leistungsfähigkeit der Schifffahrt und der Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe hinzuwirken und dabei einheitliche Rahmenbedingungen zu gewährleisten. Eine weitere Aufgabe ist die Behandlung administrativer und rechtlicher Fragen im Zusammenhang mit diesen Zielen.

Das Übereinkommen trat am 17. März 1958 in Kraft.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) von 1974, das am 25. Mai 1980 in Kraft trat. Die Union ist nicht Vertragspartei des SOLAS.

2.2. Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation

Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen mit besonderer Zuständigkeit für die Sicherheit und Gefahrenabwehr in der Schifffahrt und für die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe. Sie ist die globale Instanz für die Verabschiedung von Normen für die Sicherheit, die Gefahrenabwehr und die Umweltverträglichkeit in der internationalen Schifffahrt. Ihre Hauptrolle besteht darin, einen fairen und wirksamen Regelungsrahmen für die Schifffahrtsbranche zu schaffen, der universell verabschiedet und angewendet wird.

Die Mitgliedschaft in der Organisation steht allen Staaten offen, und alle EU-Mitgliedstaaten sind der IMO beigetreten. Die Europäische Kommission hat seit 1974 Beobachterstatus bei der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO), Grundlage dafür ist das Abkommen über die Zusammenarbeit zwischen der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschifffahrtsorganisation (IMCO)¹ und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über Angelegenheiten von beiderseitigem Interesse für die Parteien.

Der IMO-Schiffssicherheitsausschuss, dem alle IMO-Mitglieder angehören, tritt mindestens einmal jährlich zusammen. Er befasst sich mit allen Fragen im Zuständigkeitsbereich der

¹ Der Name wurde 1982 in Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) geändert.

Organisation betreffend Navigationshilfen, Bau und Ausrüstung von Schiffen, Besetzung und Bemannung von Schiffen unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit, Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen, Handhabung gefährlicher Güter, Verfahren und Erfordernisse für die Sicherheit auf See, hydrografische Unterrichtung, Schiffstagebücher und Navigationsaufzeichnungen, Untersuchungen von Seeunfällen, Bergungs- und Rettungswesen sowie alle sonstigen die Sicherheit auf See unmittelbar betreffenden Fragen.

Der IMO-Schiffssicherheitsausschuss trifft Vorkehrungen, um die ihm durch das IMO-Übereinkommen, die IMO-Versammlung oder den IMO-Rat übertragenen Aufgaben sowie alle Aufgaben innerhalb des oben genannten Zuständigkeitsbereichs wahrzunehmen, die ihm gegebenenfalls aufgrund oder im Rahmen eines anderen von der IMO akzeptierten internationalen Instruments übertragen wurden. Die Annahme der Beschlüsse des Schiffssicherheitsausschusses und seiner Unterausschüsse erfolgt mit der Mehrheit der Mitglieder.

2.3. Die vorgesehene Maßnahme des IMO-Schiffssicherheitsausschusses

Vom 16. – 25. Mai 2018 wird der Schiffssicherheitsausschuss auf seiner 99. Sitzung (MSC 99) Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1 und II-1/8-1 sowie der einschlägigen Richtlinien betreffend dem Kapitän bei Überflutung zur Verfügung zu stellende computerisierte Stabilitätsunterlagen für vorhandene Fahrgastschiffe und des Internationalen Kodex für die Anwendung von Brandprüfverfahren in der Fassung von 2010 (2010 FTP-Code) verabschieden.

Durch die vorgesehenen Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1 und II-1/8-1 soll die Anforderung der SOLAS-Regel II-1/8-1.3 betreffend dem Kapitän bei Überflutung zur Verfügung zu stellende computerisierte Stabilitätsunterlagen auf vorhandene Fahrgastschiffe ausgedehnt werden.

Durch die vorgesehene Änderung des FTP-Codes 2010 soll die darin festgelegte Unterscheidung zwischen Brandschutzanforderungen für Schiffe mit weniger als 36 Fahrgästen und Schiffen mit mehr als 36 Fahrgästen aufgehoben werden, um die Anwendung von Anforderungen für Bodenbeläge an exponierten Orten (exposed floor coverings) in Anhang 3 Tabelle 1 des FTP-Codes 2010 auf Fahrgastschiffe klarer zu gestalten und zu gewährleisten, dass die Anforderungen auch für Fahrgastschiffe mit weniger als 36 Fahrgästen gelten.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1 und II-1/8-1 und der einschlägigen Richtlinien betreffend dem Kapitän bei Überflutung zur Verfügung zu stellende computerisierte Stabilitätsunterlagen für vorhandene Fahrgastschiffe

Auf der 94. Sitzung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 94) vom 17. – 21. November 2014 in London ersuchten unter anderem die Bahamas um eine neue Initiative (MSC 94/6/1) betreffend Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1 und II-1/8-1. Diesem Ersuchen wurde stattgegeben.

Danach wurde auf der dritten Sitzung des IMO-Unterausschusses für Schiffsdesign und Schiffbau (SDC 3) vom 18. – 22. Januar 2016 in London festgestellt, dass die Arbeitsgruppe für Unterteilung von Schiffen und Leckstabilität nur sehr wenig Zeit hatte, sich mit dem Vorschlag zur Ausweitung der Anforderung in der SOLAS-Regel II-1/8-1.3 betreffend dem Kapitän bei Überflutung zur Verfügung zu stellende Stabilitätsunterlagen auf vorhandene Fahrgastschiffe zu befassen, der darauf abzielt, den Kapitän durch regelmäßig aktualisierte

Informationen über die verbleibende Leckstabilität des Schiffes nach einer Überflutung zu unterstützen.

Einerseits hatte die Arbeitsgruppe für Unterteilung von Schiffen und Leckstabilität (SDC 3) die vorgeschlagenen Änderungen der SOLAS-Regel II-1/8-1.3 als so weit ausgereift bezeichnet, dass sie für die Fertigstellung auf der 4. Sitzung des IMO-Unterausschusses für Schiffsdesign und Schiffbau (SDC 4) in Betracht kamen, andererseits verwies der SDC 3 auch auf die Notwendigkeit weiterer Überlegungen hinsichtlich der Umsetzung des Entwurfs der überarbeiteten Richtlinien über die betrieblichen Informationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen mit eigenem Antrieb oder im Schlepp (Guidelines on operational information for masters of passenger ships for safe return to port by own power or under tow - MSC.1/Circ.1400) bei vorhandenen Fahrgastschiffen und forderte zur Vorlage von Beiträgen für die SDC 4 auf.

Auf ihrer Tagung in London vom 13. – 17. Februar 2017 gelangte die SDC 4 nach ihrer Diskussion über die Anwendbarkeit der SOLAS-Regel II-1/8-1.3 auf vorhandene Fahrgastschiffe zu dem Schluss, dass alle Begrenzungen der Anwendbarkeit der derzeitigen Richtlinien, d. h. MSC.1/Circ.1400, MSC.1/Circ.1532 und MSC.1/Circ.1229, Gegenstand eines neuen Pakets von Richtlinien für Stabilitätsrechner und die landseitige Unterstützung für vor dem 1. Januar 2014 gebaute Fahrgastschiffe sein sollten.

Die SDC 4 billigte den Entwurf der Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1 und II-1/8-1 betreffend dem Kapitän bei Überflutung zur Verfügung zu stellende computerisierte Stabilitätsunterlagen für vorhandene Fahrgastschiffe (SDC 4/16, Anhang 2), konnte sich jedoch nicht auf das Verfahren für das Inkrafttreten der vorgeschlagenen Änderungen einigen, da die Komplexität der Kriterien für Stabilitätsrechner in dem neuen Richtlinienpaket sich auf das Datum auswirken würde, ab dem die Anwendung des Entwurfs der neuen Regeln auf vorhandene Fahrgastschiffe möglich wäre.

Auf der 98. Sitzung des Meeressicherheitsausschusses (MSC 98) vom 7. – 16. Juni 2017 in London wurde der Entwurf der Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1 und II-1/8-1 hinsichtlich der Annahme auf der MSC 99 mit der Auflage gebilligt, dass auf der 5. Sitzung des IMO-Unterausschusses für Schiffsdesign und Schiffbau (SDC 5) das Datum bestätigt wird, ab dem der Entwurf der SOLAS-Regel II-1/8-1.3 Anwendung findet, und dass der Entwurf der Richtlinien betreffend Stabilitätsrechner und landseitige Unterstützung für vor dem 1. Januar 2014 gebaute Fahrgastschiffe fertiggestellt wird. Auf der SDC 5 vom 22. – 26. Januar 2018 in London wurde beschlossen, dass vor dem 1. Januar 2014 gebaute Fahrgastschiffe die Anforderungen der SOLAS-Regel II-1/8-1.3.1 spätestens zum Zeitpunkt der ersten Erneuerungsbesichtigung fünf Jahre nach dem Datum des Inkrafttretens erfüllen müssen. Die SDC 5 beschloss ferner, die diesbezüglichen Richtlinien der MSC 99 zur Genehmigung vorzulegen.

Die Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1 und II-1/8-1 sind in Anhang 13 des IMO-Dokuments MSC 98/23/Add.1 aufgeführt. Laut Nummer 10.9 des Berichts über die MSC 98 (MSC 98/23) sollen die Änderungen auf der MSC 99 verabschiedet werden.

3.2. Änderungen des FTP-Codes 2010

Auf der dritten Sitzung des IMO-Unterausschusses für Schiffssysteme und Ausrüstungen (SSE 3) vom 14. – 18 März 2016 in London wurde die Auffassung vertreten, dass die Bestimmungen über die Anforderungen an Bodenbeläge an exponierten Orten (exposed floor coverings) in Anhang 3 Tabelle 1 des FTP-Codes 2010, die für Fahrgastschiffe mit mehr als 36 Fahrgäste gelten, auch für Fahrgastschiffe mit weniger als 36 Fahrgästen gelten sollten. Die SSE 3 billigte den Standpunkt, dass die Richtlinien für die Anforderungen an

Bodenbeläge an exponierten Orten, die für Fahrgastschiffe mit mehr als 36 Fahrgäste gelten, auch für Fahrgastschiffe mit weniger als 36 Fahrgästen gelten sollten. Folglich beschloss die SSE 3, die Arbeitsgruppe für Brandschutz anzuweisen, sich mit dieser Frage eingehender zu befassen und dann den Unterausschuss entsprechend zu beraten.

Hinsichtlich der Bestimmungen von Anhang 3 Tabelle 1 des FTP-Codes 2010 und unter Berücksichtigung des Standpunktes der Arbeitsgruppe für Brandschutz kam die SSE 3 überein, dass Anhang 3 Tabelle 1 des FTP-Codes 2010 auch für Fahrgastschiffe mit weniger als 36 Fahrgästen gelten sollte und eine mögliche Lösung darin bestehen könnte, den Satzteil „carrying more than 36 passengers“ (mit mehr als 36 Fahrgästen) zu streichen.

Diese Lösungsmöglichkeit wurde jedoch nicht an die 97. Sitzung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 97), die vom 21.–25. November 2016 in London stattfand, weitergegeben, da die SSE 3 diese Frage unter dem Tagesordnungspunkt „Unified interpretation of provisions of IMO safety, security, and environment related conventions“ (einheitliche Auslegung der IMO-Bestimmungen über Sicherheit, Gefahrenabwehr und Umweltübereinkünfte) behandelt hatte.

Stattdessen erörterte die MSC 98 die vorgeschlagenen Änderungen des FTP-Codes 2010 und billigte sie im Hinblick auf eine Annahme auf der MSC 99.

Die Änderungen des FTP-Codes 2010 sind in Anhang 25 des Berichts über die MSC 98 (MSC 98/23/Add.1) aufgeführt. Laut Nummer 12.47 des Berichts über die MSC 98 (MSC 98/23) sollen die Änderungen auf der MSC 99 verabschiedet werden.

3.3. Einschlägiges Unionsrecht und Zuständigkeit der Union

3.3.1. Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1 und II-1/8-1 und der einschlägigen Richtlinien betreffend dem Kapitän bei Überflutung zur Verfügung zu stellende computerisierte Stabilitätsunterlagen für vorhandene 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.

3.3.2. Änderungen des FTP-Codes 2010

Der FTP-Code 2010 enthält die internationalen Anforderungen für Laborprüfungen, Typgenehmigungen und Brandprüfverfahren für Produkte, die im SOLAS-Kapitel II-2 aufgeführt sind (dazu gehören auch Regeln über Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung). Änderungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), die dem Internationalen Kodex für die Anwendung von Brandprüfverfahren (FTP-Code 2010) Verbindlichkeit verleihen sollten, traten am 1. Juli 2012 in Kraft (Entschließung MSC.307(88)).

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

3.3.3. Zuständigkeit der EU

Die Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1 und II-1/8-1 und der einschlägigen Leitlinien betreffend dem Kapitän bei Überflutung zur Verfügung zu stellende computerisierte Stabilitätsunterlagen für vorhandene Fahrgastschiffe sowie des FTP-Codes 2010 würden das EU-Recht durch die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG beeinflussen.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die „Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat“, mit Beschlüssen festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist².

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Daneben fallen Instrumente darunter, die völkerrechtlich nicht bindend, aber „geeignet sind, den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber ... erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“.³

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der IMO-Schiffssicherheitsausschuss ist ein durch eine Übereinkunft – das Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) – eingesetztes Gremium.

Die Akte, die der IMO-Schiffssicherheitsausschuss annehmen soll, sind rechtswirksam. Die vorgesehenen Akte sind geeignet, den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich zu beeinflussen, insbesondere die Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe. Dies ist darauf zurückzuführen, dass gemäß der Richtlinie 2009/45/EG neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen müssen, wie in den Nummern 3.1 und 3.2 oben ausgeführt.

Somit würden die Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1 und II-1/8-1 und der einschlägigen Richtlinien betreffend dem Kapitän bei Überflutung zur Verfügung zu stellende computerisierte Stabilitätsunterlagen für vorhandene Fahrgastschiffe sowie des FTP-Codes 2010 das EU-Recht durch die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG beeinflussen.

Der institutionelle Rahmen des Abkommens wird durch die vorgesehenen Akte weder ergänzt noch geändert.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

² Rechtssache C-399/12 Bundesrepublik Deutschland/Rat der Europäischen Union (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, Randnr. 64.

³ Rechtssache C-399/12 Bundesrepublik Deutschland/Rat der Europäischen Union (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, Randnrn. 61-64.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Welche die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV ist, hängt in erster Linie vom Zweck und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und lässt sich einer davon als der wichtigste ermitteln, während der andere von untergeordneter Bedeutung ist, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wichtigste oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptzweck und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts betreffen den Bereich Seeverkehr. Somit ist Artikel 100 Absatz 2 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.3. Schlussfolgerung

Die Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollte Artikel 100 Absatz 2 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Union anlässlich der 99. Sitzung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses hinsichtlich der Annahme von Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1 und II-1/8-1, der Genehmigung der einschlägigen Richtlinien betreffend dem Kapitän bei Überflutung zur Verfügung zu stellende computerisierte Stabilitätsunterlagen für vorhandene Fahrgastschiffe sowie der Annahme von Änderungen des Internationalen Kodex für die Anwendung von Brandprüfverfahren in der Fassung von 2010 (FTP-Code 2010) zu vertreten ist

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Maßnahmen der Union im Bereich des Seeverkehrs sollten darauf ausgerichtet sein, die Sicherheit im Seeverkehr zu erhöhen.
- (2) Das Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ist am 17. März 1958 in Kraft getreten.
- (3) Die IMO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen mit Zuständigkeit für die Sicherheit und Gefahrenabwehr in der Schifffahrt. Nach Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation trifft der Schiffssicherheitsausschuss, ein Gremium der IMO, Vorkehrungen, um die ihm durch das IMO-Übereinkommen, die IMO-Versammlung oder den IMO-Rat übertragenen Aufgaben sowie alle Aufgaben innerhalb des oben genannten Zuständigkeitsbereichs wahrzunehmen, die ihm aufgrund oder im Rahmen eines anderen von der IMO akzeptierten internationalen Instruments übertragen werden.
- (4) Das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) ist am 25. Mai 1980 in Kraft getreten.
- (5) Nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iii des SOLAS-Übereinkommens kann der IMO-Schiffssicherheitsausschuss Änderungen zum SOLAS-Übereinkommen annehmen.
- (6) Der Schiffssicherheitsausschuss wird auf seiner 99. Sitzung vom 16. – 25. Mai 2018 (MSC 99) Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1 und II-1/8-1 sowie der einschlägigen Richtlinien über die dem Kapitän bei Überflutung zur Verfügung zu stellenden computerisierten Stabilitätsunterlagen für vorhandene Fahrgastschiffe sowie Änderungen des Internationalen Kodex für die Anwendung von Brandprüfverfahren in der Fassung von 2010 (FTP-Code) verabschiedet.
- (7) Es ist angezeigt, den Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union auf der 99. Sitzung des MSC zu vertreten ist, da die Änderungen der SOLAS-Regeln I-1/1 und II-1/8-1 sowie der einschlägigen Richtlinien über die dem Kapitän bei

Überflutung zur Verfügung zu stellenden computerisierten Stabilitätsunterlagen für vorhandene Fahrgastschiffe sowie die Änderungen des FTP-Code geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich zu beeinflussen, insbesondere die Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁴.

- (8) Die Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1 und II-1/8-1 und die Richtlinien betreffend dem Kapitän zur Verfügung zu stellende computerisierte Stabilitätsunterlagen, um diesen durch regelmäßig aktualisierte Informationen über die Reststabilität des Schiffs in beschädigtem Zustand bei Überflutung zu unterstützen, sollten zur Entwicklung von betriebsspezifischen Richtlinien für vorhandene Fahrgastschiffe führen.
- (9) Die Änderungen des FTP-Code betreffend Prüfanforderungen für Bodenbeläge an exponierten Orten (exposed floor coverings) sollten gewährleisten, dass diese Bestimmungen auch für Fahrgastschiffe mit weniger als 36 Fahrgästen gelten.
- (10) Der Standpunkt der Union wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des IMO-Schiffssicherheitsausschusses sind, gemeinsam vertreten.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Folgende Standpunkte sind im Namen der Union anlässlich der 99. Sitzung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses zu vertreten:

- (a) Billigung der Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1 und II-1/8-1 sowie der einschlägigen Richtlinien in Anhang 13 des IMO-Dokuments MSC 98/23/Add.1, die diesem Beschluss als Anhang beigefügt sind;
- (b) Billigung der Änderungen von Anhang 3 Tabelle 1 des Internationalen Kodex für die Anwendung von Brandprüfverfahren in der Fassung von 2010, dargelegt in Anhang 25 des IMO-Dokuments MSC 98/23/Add.1, die diesem Beschluss als Anhang beigefügt sind.

Artikel 2

1. Die in Artikel 1 Buchstaben a und b genannten Standpunkte werden von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des IMO-Schiffssicherheitsausschusses sind, gemeinsam vertreten.

2. Geringfügige Änderungen an den in Artikel 1 Buchstaben a und b genannten Standpunkten können ohne weiteren Beschluss des Rates vereinbart werden.

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

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).