



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 6.9.2022
COM(2022) 439 final

2022/0259 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation auf der 106. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses und auf der 79. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 und der Anlage VI zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Vorgeschlagen wird ein Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union auf der 106. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (Maritime Safety Committee, MSC) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO) (MSC 106), die vom 2. bis 11. November 2022 stattfindet, und auf der 79. Tagung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC 79), die vom 12. bis 16. Dezember 2022 stattfindet, zu vertreten ist.

Auf der MSC 105 wurde vorgesehen, auf der MSC 106 folgende Änderungen anzunehmen:

1. Änderungen des Kapitels II-2 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS);
2. Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (ESP-Code 2011).

Auf der MSC 78 wurde vorgesehen, auf der MSC 79 folgende Änderungen anzunehmen:

1. Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen zur Aufnahme weiterer Angaben zur CO₂-Intensität von Schiffen in die Datenbank der IMO über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation

Die IMO wurde mit dem Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation gegründet. Sie bietet ein Forum für die Zusammenarbeit im Bereich der Bestimmungen und Verfahren bezüglich technischer Fragen aller Art, die die internationale Handelsschiffahrt betreffen. Des Weiteren arbeitet sie auf eine allgemeine Akzeptanz der höchsten praktischen Standards in Fragen der Seeverkehrssicherheit, der Effizienz der Schiffahrt sowie der Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe hin und fördert damit zugleich einheitliche Wettbewerbsbedingungen. Zudem behandelt sie damit zusammenhängende Verwaltungs- und Rechtsfragen.

Das Übereinkommen trat am 17. März 1958 in Kraft.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens. Die Union selbst ist nicht Vertragspartei des Übereinkommens.

Alle Mitgliedstaaten sind zudem Vertragsparteien des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) von 1973, das am 2. Oktober 1983 in Kraft trat, sowie der Anlage VI, die am 18. Mai 2005 in Kraft trat. Die Union selbst ist nicht Vertragspartei des MARPOL-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-Übereinkommens.

2.2. Internationale Seeschiffahrtsorganisation

Die IMO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, die für die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe zuständig ist. Sie ist die globale Instanz für die Verabschiedung von Normen für die Sicherheit, die Gefahrenabwehr und die Umweltverträglichkeit der internationalen Schifffahrt. Ihre Hauptaufgabe besteht darin, einen fairen und wirksamen Regelungsrahmen für die Schifffahrtsbranche zu schaffen, der universell angenommen und angewendet wird.

Die Mitgliedschaft in der IMO steht allen Staaten offen, und alle EU-Mitgliedstaaten sind der IMO beigetreten. Grundlage der Beziehungen der EU zur IMO ist insbesondere das 1974 zwischen der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrtsorganisation (Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation, IMCO) und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften geschlossene Abkommen über die Zusammenarbeit.

Der IMO-Schiffssicherheitsausschuss, dem alle IMO-Mitglieder angehören, tritt mindestens einmal jährlich zusammen. Er befasst sich mit allen Fragen im Zuständigkeitsbereich der 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, Bordbücher und Navigationsaufzeichnungen, Untersuchungen von Seeunfällen, Bergungs- und Rettungswesen sowie alle sonstigen die Sicherheit auf See unmittelbar betreffenden Fragen.

Der IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt, dem alle IMO-Mitglieder angehören, tritt mindestens einmal jährlich zusammen. Er befasst sich mit Umweltfragen im Zuständigkeitsbereich der Organisation betreffend die unter das MARPOL-Übereinkommen fallende Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, einschließlich der Verschmutzung durch Öl, in loser Schüttung beförderte Chemikalien, Abwasser, Abfälle und Emissionen von Schiffen in die Luft, darunter Luftschadstoffe und Treibhausgasemissionen. Weitere Aspekte sind Ballastwasserbewirtschaftung, Bewuchsschutzsysteme, Schiffsrecycling, die Vorsorge gegen und das Eingreifen bei Verschmutzung sowie die Identifizierung von Sondergebieten und besonders sensiblen Seegebieten.

Sowohl der IMO-Schiffssicherheitsausschuss als auch der IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt treffen 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 Beschlüsse des Schiffssicherheitsausschusses und des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und ihrer Unterausschüsse werden mit der Mehrheit der Mitglieder angenommen.

2.3. Vorgesehener Akt des IMO-Schiffssicherheitsausschusses

Auf der MSC 106, die vom 2. bis 11. November 2022 stattfindet, sollen Änderungen des SOLAS-Kapitels II-2 und des ESP-Codes angenommen werden.

Durch die geplanten Änderungen des SOLAS-Kapitels II-2 sollen Lieferanten von ölhaltigem Brennstoff, die die Anforderungen an den Flammpunkt nicht erfüllt haben, Maßnahmen gegen Lieferanten von ölhaltigem Brennstoff, die erwiesenermaßen ölhaltigen Brennstoff geliefert haben, der die Mindestanforderungen an den Flammpunkt nicht erfüllt, sowie die

Dokumentation des Flammpunkts der tatsächlichen Brennstoffcharge während des Bunkerns berücksichtigt werden.

Durch die geplanten Änderungen des ESP-Codes sollen strengere Anforderungen an die Besichtigung von Ballasttanks und Leerräumen eingeführt werden, um den Sicherheitsproblemen abzuweichen, die bei der Seesicherheitsuntersuchung des Flaggenstaats zum Verlust von MV Stellar Daisy festgestellt wurden.

2.4. Vorgesehener Akt des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt

Auf der MEPC 79, die vom 12. bis 16. Dezember 2022 stattfindet, sollen Änderungen der Anlagen V und VI zum MARPOL-Übereinkommen angenommen werden.

Durch die geplanten Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen sollen weitere Angaben zur CO₂-Intensität von Schiffen in das IMO-System zur Erhebung von Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen aufgenommen werden.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Änderungen des Kapitels II-2 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See

Der Schiffssicherheitsausschuss kam auf der MSC 100 überein, in seine Zweijahresagenda einen Bericht über die Entwicklung weiterer Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Schiffen im Zusammenhang mit der Verwendung von ölhaltigem Brennstoff aufzunehmen, um die bestehenden Sicherheitsvorschriften für ölhaltigen Brennstoff und die Informationen über Sicherheitsaspekte der Verwendung von ölhaltigem Brennstoff zu überprüfen und weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Schiffen im Zusammenhang mit der Verwendung von ölhaltigem Brennstoff zu entwickeln. Der Bericht sollte 2021 abgeschlossen werden. Auf der MSC 100 wurde ferner vereinbart, dass auf der MSC 101 eine Arbeitsgruppe eingesetzt werden könnte, um die Entwicklung von Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Schiffen im Zusammenhang mit der Verwendung von ölhaltigem Brennstoff weiter voranzubringen. Der Standpunkt der Union auf der MSC 100 bestand darin, alle künftigen Entwicklungen zu unterstützen, die darauf ausgerichtet sind, im Hinblick auf mögliche Aspekte der betrieblichen Sicherheit im Zusammenhang mit der Verwendung von Brennstoffen die Brennstoffqualität zu verbessern und eine qualitätsorientierte Brennstoffversorgung zu gewährleisten.

Auf der MSC 101 wurde eine Korrespondenzgruppe für die Sicherheit von ölhaltigem Brennstoff unter der Koordinierung Deutschlands eingesetzt, die unter anderem folgende Aufgaben hatte: 1) weitere Prüfung der Ausarbeitung verbindlicher Anforderungen für die Meldung von Fällen, in denen erwiesenermaßen Lieferanten von ölhaltigem Brennstoff die von der Organisation erlassenen Anforderungen an den Flammpunkt nicht erfüllt haben, wobei auch dem Lieferanten Rückmeldung gegeben werden sollte; 2) weitere Prüfung der Ausarbeitung verbindlicher Anforderungen, um sicherzustellen, dass SOLAS-Vertragsparteien in bestätigten Fällen von Lieferungen von ölhaltigem Brennstoff, der die Anforderungen der SOLAS-Regel II-2/4.2.1 nicht erfüllt, geeignete Maßnahmen gegen Lieferanten von ölhaltigem Brennstoff treffen, unter Berücksichtigung der Regel 18.9.4 in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen; 3) weitere Prüfung der Ausarbeitung verbindlicher Anforderungen in Bezug auf die Dokumentation des Flammpunkts der tatsächlichen Brennstoffcharge während des Bunkerns, wobei eine Erklärung abzugeben ist, dass der gelieferte ölhaltige Brennstoff der SOLAS-Regel II-2/4.2.1 entspricht.

Der Standpunkt der Union auf der MSC 101 bestand darin, die in den vorgelegten Dokumenten enthaltenen Vorschläge zu unterstützen sowie vorzuschlagen, sie in der Arbeitsgruppe für Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Schiffen im Zusammenhang mit der Verwendung von ölhaltigem Brennstoff eingehender zu erörtern.

Auf der MSC 103 wurde die Korrespondenzgruppe für die Entwicklung weiterer Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Schiffen im Zusammenhang mit der Verwendung von ölhaltigem Brennstoff erneut unter der Koordinierung Deutschlands eingesetzt.

Die Gruppe wurde unter anderem beauftragt,

1. den Entwurf für Änderungen des SOLAS-Übereinkommens betreffend die Meldung von Fällen, in denen erwiesenermaßen Lieferanten von ölhaltigem Brennstoff die von der Organisation erlassenen Anforderungen an den Flammpunkt nicht erfüllt haben, wobei auch dem Lieferanten Rückmeldung gegeben werden sollte, im Hinblick auf seine Fertigstellung weiter auszuarbeiten;
2. den Entwurf für Änderungen des SOLAS-Übereinkommens betreffend Maßnahmen gegen Lieferanten von ölhaltigem Brennstoff, die erwiesenermaßen ölhaltigen Brennstoff geliefert haben, der die Mindestanforderungen an den Flammpunkt nicht erfüllt, im Hinblick auf seine Fertigstellung weiter auszuarbeiten;
3. die verbindlichen Anforderungen für die Dokumentation des Flammpunkts der tatsächlichen Brennstoffcharge während des Bunkerns im Hinblick auf ihre Fertigstellung weiter auszuarbeiten.

Der Standpunkt der Union auf der MSC 103 bestand darin, den Bericht der Korrespondenzgruppe über die verbindlichen Anforderungen zu unterstützen.

Auf der MSC 105 wurden die geplanten Änderungen (Nummer 5.13 des Berichts über die MSC 105 (MSC 105/20)) im Hinblick auf ihre Annahme auf der MSC 106 genehmigt.

Der Standpunkt der Union auf der MSC 105 bestand darin, den Vorschlag der Korrespondenzgruppe zur Entwicklung weiterer Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Schiffen im Zusammenhang mit der Verwendung von ölhaltigem Brennstoff zu unterstützen.

Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, diese Änderungen unterstützen, da sie die Sicherheit von Schiffen in Bezug auf die Verwendung von ölhaltigem Brennstoff erhöhen, indem Lieferanten von ölhaltigem Brennstoff, die die Anforderungen an den Flammpunkt nicht erfüllt haben, Maßnahmen gegen Lieferanten von ölhaltigem Brennstoffe, die erwiesenermaßen ölhaltigen Brennstoff geliefert haben, der die Mindestanforderungen an den Flammpunkt nicht erfüllt, sowie die Dokumentation des Flammpunkts der tatsächlichen Brennstoffcharge während des Bunkerns berücksichtigt werden.

3.2. Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen (ESP-Code)

Auf der MSC 103 wurde der Unterausschuss für Schiffsdesign und Schiffsbau (SDC 8) angewiesen, im Rahmen des bestehenden laufenden Outputs „Änderungen des ESP-Codes“ zu prüfen, mit welchen Änderungen des ESP-Codes die Sicherheitsprobleme gelöst werden könnten, die bei der Seesicherheitsuntersuchung des Flaggenstaats zum Verlust von MV Stellar Daisy festgestellt worden waren. Außerdem wurde auf der MSC 103 vereinbart, dass der SDC-Unterausschuss die Änderungen des ESP-Codes 2011, die zur Lösung der

Fragen im Zusammenhang mit der Besichtigung von Ballasttanks und Leerräumen vorgeschlagen worden waren, eingehend prüfen sollte und dass diese Änderungen zusammen mit anderen Änderungen, die im Rahmen des bestehenden Outputs ausgearbeitet werden, in Kraft treten sollten.

Der Standpunkt der Union auf der MSC 103 bestand darin, die Prüfung von Änderungen des ESP-Codes 2011 durch den SDC-Unterausschuss zu unterstützen.

Auf der SDC 8 wurde vereinbart, den Entwurf für Änderungen des ESP-Code 2011 der MSC 105 zur Genehmigung vorzulegen. Der Standpunkt der Union auf der SDC 8 bestand darin, die Ergebnisse der Untersuchung im Fall MV Stellar Daisy zu unterstützen.

Auf der MSC 105 wurde der Entwurf für Änderungen des ESP-Codes 2011 (Nummer 15.12 des Berichts über die MSC 105 (MSC 105/20)) im Hinblick auf seine Annahme auf der MSC 106 genehmigt.

Der Standpunkt der Union auf der MSC 105 bestand darin, die Genehmigung des Entwurfs für Änderungen des ESP-Codes 2011 im Hinblick auf seine anschließende Annahme zu unterstützen.

Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, die betreffenden Änderungen zu unterstützen, da sie die Anforderungen an die Besichtigung von Leerräumen und Ballasttanks verschärfen.

3.3. Änderungen der Anlage VI zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen)

Die Union hatte auf der MEPC 77 vorgeschlagen, Angaben zum geforderten Energieeffizienzfaktor für das vorhandene Schiff (EEXI) und dem vom Schiff erreichten Rating im CO₂-Intensitätsindex (CII) in das IMO-Datenerhebungssystem aufzunehmen. Außerdem hatte sie mögliche Änderungen des Anhangs IX der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen und einen Mandatsentwurf für einen Arbeitsbereich „Änderung des IMO-Datenerhebungssystems“ vorgeschlagen.

Auf der MEPC 77 war die zwischen den Tagungen arbeitende Gruppe zu Treibhausgasen (ISWG-GHG 11) angewiesen worden, unter anderem die Vorschläge für mögliche Änderungen des Anhangs IX der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen weiter zu prüfen.

Der Standpunkt der Union auf der Tagung des MEPC 77 bestand darin, die vorgeschlagenen Änderungen des Anhangs IX der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen zu unterstützen.

In der ISWG-GHG 11 war der Entwurf für Änderungen des Anhangs IX der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen zur Aufnahme weiterer Angaben zur CO₂-Intensität von Schiffen im Hinblick auf seine Genehmigung auf der MEPC 78 fertiggestellt worden.

Auf der MEPC 78 wurde der Entwurf für Änderungen des Anhangs IX der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen zur Aufnahme weiterer Angaben zur CO₂-Intensität von Schiffen in das IMO-System der Erhebung von Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen (Nummer 7.119 des Berichts über die MEPC 78 (MEPC 78/17)) im Hinblick auf seine Annahme auf der MEPC 79 genehmigt.

Der Standpunkt der Union auf der MEPC 78 und in der ISWG-GHG 11 bestand darin, die vorgeschlagenen Änderungen des Anhangs IX der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen zu unterstützen.

Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da Angaben zur CO₂-Intensität von Schiffen wesentliche Informationen über die Energieeffizienz und die CO₂-Intensität der weltweiten Flotte liefern und daher dem IMO-Datenerhebungssystem übermittelt werden sollten.

3.4. Einschlägiges Unionsrecht und Zuständigkeit der Union

3.4.1. Änderungen des Kapitels II-2 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See

Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe¹ müssen Fahrgastschiffe der Klasse A den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens in seiner geänderten Fassung entsprechen.

Daher würden sich die Änderungen des SOLAS-Kapitels II-2, die auf der MSC 106 angenommen werden sollen, auf die Anforderungen der Richtlinie 2009/45/EG auswirken.

3.4.2. Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen (ESP-Code)

Die Verordnung (EU) Nr. 530/2012 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe² schreibt die Anwendung des Zustandsbewertungsschemas (Condition Assessment Scheme, CAS) der IMO auf Einhüllen-Öltankschiffen, die älter als 15 Jahre sind, verbindlich vor. Im erweiterten Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen (ESP) ist im Einzelnen festgelegt, wie eine solche eingehendere Bewertung durchzuführen ist. Da das CAS für seine Zwecke auf das ESP zurückgreift, sind alle Änderungen der ESP-Untersuchungen – wie die derzeitigen Änderungen, mit denen die Besichtigungen in Bezug auf Dickenmessungen bei der ersten Erneuerungsbesichtigung von Doppelhüllen-Öltankschiffen auf verdächtige Bereiche beschränkt werden sollen – automatisch auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 anwendbar.

Daher würden sich die Änderungen des EPS-Codes 2011, die auf der MSC 106 angenommen werden sollen, auf die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 auswirken.

3.4.3. Änderungen der Anlage VI zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen)

Mit der Verordnung (EU) 2015/757³ über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (MRV-Verordnung; MRV – monitoring, reporting and verification) wird ein Rechtsrahmen für ein Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfungssystem der EU in Bezug auf die CO₂-Emissionen aus der Schifffahrt und deren Energieeffizienz geschaffen. Ziel der Verordnung ist es, robuste und überprüfbare CO₂-Emissionsdaten bereitzustellen, politische Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger zu informieren und den Markthochlauf bzw. die Verbreitung energieeffizienter Technologien und Verhaltensweisen zu fördern. Dies geschieht durch die Beseitigung von Marktbarrieren wie einem Mangel an Informationen.

¹ ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

² ABl. L 172 vom 30.6.2012, S. 3.

³ ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55.

Die dazugehörigen delegierten Verordnungen der Kommission über die Prüftätigkeiten und die Akkreditierung von Prüfstellen und die Verbesserung der Überwachungsmethoden wurden am 22. September 2016 angenommen.⁴ Zwei weitere Durchführungsverordnungen zu Ladungsparametern und Vorlagen wurden von der Kommission am 4. November 2016 angenommen.⁵

Der Energieeffizienzfaktor für das vorhandene Schiff (EEXI) und der CO₂-Intensitätsindex (CII), die in das IMO-Datenerhebungssystem aufgenommen werden sollen, sind mit der MRV-Verordnung verknüpft, da die EU-Verordnung darauf ausgerichtet ist, Informationen über die technische und betriebliche Energieeffizienz von Schiffen für jedes Schiff zu erheben und zu veröffentlichen.

Daher würden sich die Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen, die auf der MEPC 79 angenommen werden sollen, auf die Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 2015/757 auswirken.

3.4.4. Zuständigkeit der EU

Die Änderungen des SOLAS-Kapitels II-2 würden sich auf das Unionsrecht auswirken, insbesondere auf die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG.

Die Änderungen des ESP-Codes 2011 würden sich auf das EU-Recht auswirken, insbesondere auf die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 530/2012.

Die Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen würden sich auf das EU-Recht auswirken, insbesondere auf die Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 2015/757.

Der Gegenstand der vorgesehenen Akte betrifft daher einen Bereich, in dem die Union gemäß Artikel 3 Absatz 2 letzter Teilsatz AEUV die ausschließliche Außenzuständigkeit hat.

⁴ Delegierte Verordnung (EU) 2016/2071 der Kommission vom 22. September 2016 zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Methoden für die Überwachung von Kohlendioxidemissionen und der Vorschriften für die Überwachung anderer relevanter Informationen (ABl. L 320 vom 26.11.2016, S. 1) und Delegierte Verordnung (EU) 2016/2072 der Kommission vom 22. September 2016 über die Prüftätigkeiten und die Akkreditierung von Prüfstellen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen (ABl. L 320 vom 26.11.2016, S. 5).

⁵ Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 der Kommission vom 4. November 2016 über Vorlagen für Monitoringkonzepte, Emissionsberichte und Konformitätsbescheinigungen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen (ABl. L 299 vom 5.11.2016, S. 1) und Durchführungsverordnung (EU) 2016/1928 der Kommission vom 4. November 2016 über die Bestimmung der Ladung, die von anderen Kategorien von Schiffen als Fahrgastschiffen, Ro-Ro-Schiffen und Containerschiffen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen befördert wird (ABl. L 299 vom 5.11.2016, S. 22).

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV erlässt der Rat Beschlüsse „zur Festlegung der 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“.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist.⁶

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber ... erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“.⁷

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der Schiffssicherheitsausschuss und der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der IMO sind Gremien, die durch ein Übereinkommen, nämlich das Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation, eingesetzt wurden.

Die Akte, die die beiden ständigen Ausschüsse der IMO annehmen sollen, stellen rechtswirksame Akte dar. Die vorgesehenen Rechtsakte sind geeignet, den Inhalt der folgenden Rechtsvorschriften der Union maßgeblich zu beeinflussen:

- Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe. Grund: Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der genannten Verordnung müssen Fahrgastschiffe der Klasse A den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens in seiner geänderten Fassung entsprechen.
- Verordnung (EU) Nr. 530/2012 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe. Grund: Die genannte Verordnung schreibt die Anwendung des Zustandsbewertungsschemas (Condition Assessment Scheme, CAS) der IMO auf Einhüllen-Öltankschiffe, die älter als 15 Jahre sind, verbindlich vor. Im erweiterten Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen (ESP) ist im Einzelnen festgelegt, wie eine solche eingehendere Bewertung durchzuführen ist. Da das CAS für seine Zwecke auf das ESP zurückgreift, sind alle Änderungen der ESP-Untersuchungen – wie die derzeitigen Änderungen, mit denen die Besichtigungen in Bezug auf Dickenmessungen bei der ersten Erneuerungsbesichtigung von Doppelhüllen-Öltankschiffen auf verdächtige Bereiche beschränkt werden sollen – automatisch auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 anwendbar.
- Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen

⁶ Rechtssache C-399/12 Bundesrepublik Deutschland/Rat der Europäischen Union (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, Rdnr. 64.

⁷ Rechtssache C-399/12 Bundesrepublik Deutschland/Rat der Europäischen Union (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, Rdnrn. 61-64.

und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (MRV-Verordnung; MRV – monitoring, reporting and verification). Grund: Es bestehen Verknüpfungen zwischen der MRV-Verordnung und dem Energieeffizienzfaktor für das vorhandene Schiff (EEXI) und dem CO₂-Intensitätsindex (CII), die in das IMO-Datenerhebungssystem aufgenommen werden sollen.

Daher ist die Annahme der Änderungen

- des Kapitels II-2 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
- des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen (ESP-Code),
- der Anlage VI zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL)

geeignet, den Inhalt der folgenden EU-Rechtsvorschriften maßgeblich zu beeinflussen, nämlich der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe, der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe und der Verordnung (EU) 2015/757 zur Schaffung eines Rechtsrahmens für ein Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfungssystem der EU in Bezug auf die CO₂-Emissionen aus der Schifffahrt und deren Energieeffizienz (MRV-Verordnung; MRV – monitoring, reporting and verification).

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.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

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

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptzweck und Hauptgegenstand des vorgesehenen Aktes ist der 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 Europäischen Union in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation auf der 106. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses und auf der 79. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 und der Anlage VI zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe 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) Das Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO) ist am 17. März 1958 in Kraft getreten.
- (2) Die IMO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, die für die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie die Verhütung der Meeres- und Luftverschmutzung durch Schiffe zuständig ist. Alle Mitgliedstaaten der Union sind Mitglieder der IMO. Die Union selbst ist kein Mitglied der IMO.
- (3) Nach Artikel 28 Buchstabe b des IMO-Übereinkommens trifft der Schiffssicherheitsausschuss Vorkehrungen, um die ihm durch das IMO-Übereinkommen, die IMO-Versammlung oder den IMO-Rat übertragenen Aufgaben sowie alle Aufgaben innerhalb des Anwendungsbereichs dieses Artikels, die ihm aufgrund oder im Rahmen eines anderen von der IMO akzeptierten internationalen Instruments übertragen werden, wahrzunehmen.
- (4) Nach Artikel 38 Buchstabe a des IMO-Übereinkommens nimmt der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt die Aufgaben wahr, die der IMO aufgrund oder im Rahmen internationaler Übereinkommen zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe übertragen werden oder übertragen werden können, insbesondere im Hinblick auf die Annahme und Änderung von Regeln oder anderen Bestimmungen.
- (5) Der Schiffssicherheitsausschuss soll auf seiner 106. Tagung vom 4. bis 11. November 2022 Änderungen des Kapitels II-2 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (im Folgenden „SOLAS-Übereinkommen“) und des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen (im Folgenden „ESP-Code“) annehmen.

- (6) Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt soll auf seiner 79. Tagung vom 12. bis 16. Dezember 2022 Änderungen des Anhangs IX der Anlage VI zum Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden „MARPOL-Übereinkommen“) annehmen.
- (7) Es ist angebracht, den im Namen der Union auf der 106. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die geplanten Änderungen des Kapitels II-2 des SOLAS-Übereinkommens und des ESP-Codes von 2011 geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts, nämlich der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe¹ und der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe², maßgeblich zu beeinflussen.
- (8) Durch die Änderungen des SOLAS-Kapitels II-2 werden Lieferanten von ölhaltigem Brennstoff, die die Anforderungen an den Flammpunkt nicht erfüllt haben, Maßnahmen gegen Lieferanten von ölhaltigem Brennstoff, die erwiesenermaßen ölhaltigen Brennstoff geliefert haben, der die Mindestanforderungen an den Flammpunkt nicht erfüllt, sowie die Dokumentation des Flammpunkts der tatsächlichen Brennstoffcharge während des Bunkerns berücksichtigt. Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da sie die Sicherheit von Schiffen in Bezug auf die Verwendung von ölhaltigem Brennstoff erhöhen, indem Lieferanten von ölhaltigem Brennstoff, die die Anforderungen an den Flammpunkt nicht erfüllt haben, Maßnahmen gegen Lieferanten von ölhaltigen Brennstoff, die erwiesenermaßen ölhaltigen Brennstoff geliefert haben, der die Mindestanforderungen an den Flammpunkt nicht erfüllt, sowie die Dokumentation des Flammpunkts der tatsächlichen Brennstoffcharge während des Bunkerns berücksichtigt werden.
- (9) Es ist angebracht, den im Namen der Union auf der 79. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die geplanten Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts, nämlich der Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG³ (im Folgenden „MRV-Verordnung“; MRV – monitoring, reporting and verification), maßgeblich zu beeinflussen.
- (10) Durch die Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen werden weitere Angaben zur CO₂-Intensität von Schiffen in das System der IMO zur Erhebung von Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen aufgenommen. Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da Angaben zur CO₂-Intensität von Schiffen wesentliche Informationen über die Energieeffizienz und die CO₂-Intensität der weltweiten Flotte liefern und daher dem IMO-Datenerhebungssystem übermittelt werden sollten.
- (11) Der Standpunkt der Union sollte von der Kommission in ihrer Eigenschaft als IMO-Beobachterin und von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des IMO-Schiffssicherheitsausschusses und des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt sind, gemeinsam im Interesse der Union vertreten werden —

¹ ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

² ABl. L 172 vom 30.6.2012, S. 3.

³ ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union auf der 106. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO) zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungen des Kapitels II-2 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (im Folgenden „SOLAS-Übereinkommen“) gemäß Nummer 5.13 des Berichts MSC 105 (MSC 105/20) und des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (im Folgenden „ESP-Code 2011“) gemäß Nummer 15.12 des Berichts MSC 105 (MSC 105/20) zuzustimmen.

Artikel 2

Der im Namen der Union auf der 79. Tagung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt zu vertretende Standpunkt besteht darin, der Annahme der Änderungen des Anhangs IX der Anlage VI zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe gemäß Nummer 7.119 des Berichts MEPC 78 (MEPC 78/17) zuzustimmen.

Artikel 3

- (1) Der in Artikel 1 genannte Standpunkt wird von der Kommission und den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des IMO-Schiffssicherheitsausschusses sind, gemeinsam vertreten.
- (2) Der in Artikel 2 genannte Standpunkt wird von der Kommission und den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des IMO- Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt sind, gemeinsam vertreten.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Kommission und die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin*