



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 31.3.2023

COM(2023) 181 final

2023/0092 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation auf der 107. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code von 1994), des HSC-Codes von 2000, des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren (Polar-Code), des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) und des Internationalen Codes für Rettungsmittel (LSA-Code) zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft einen Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union auf der 107. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (MSC 107) vom 31. Mai bis 9. Juni 2023 zu vertreten ist.

Auf der MSC 106 wurde vorgesehen, auf der MSC 107 folgende Änderungen anzunehmen:

1. Änderungen des Kapitels II-2 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS) und des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (1994 HSC-Code) und des 2000 HSC-Codes,
2. Änderungen des Kapitels XIV des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS) und des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren (Polar-Code),
3. Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) und des STCW-Codes und
4. Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code).

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation

Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO) wurde mit dem Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation gegründet. Die IMO bietet ein Forum für die Zusammenarbeit im Bereich der Bestimmungen und Verfahren bezüglich technischer Fragen aller Art, die die internationale Handelsschifffahrt betreffen. Des Weiteren arbeitet sie auf eine allgemeine Akzeptanz der höchsten praktischen Standards in Fragen der Seeverkehrssicherheit, der Effizienz der Schifffahrt 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 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. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation

Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (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 in der internationalen Schifffahrt. Ihre Hauptrolle 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, Schiffstagebücher 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, das Recycling von Schiffen, 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 107 vom 31. Mai bis 9. Juni 2023 sollen Änderungen des SOLAS-Kapitels II-2 und der HSC-Codes von 1994 und 2000 über das Verbot von Perfluorooctansulfonsäure (PFOS), des SOLAS-Kapitels XIV und des Polar-Codes über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen, des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes über die Verwendung elektronischer Zeugnisse sowie des LSA-Codes über Belüftungsvorgaben in vollständig geschlossenen Rettungsbooten angenommen werden.

Zweck der geplanten Änderungen des SOLAS-Kapitels II-2 und der HSC-Codes von 1994 und 2000 ist, die Verwendung von PFOS enthaltenden Feuerlöschschäumen bei der Brandbekämpfung auf See zu verbieten.

Zweck der geplanten Änderungen des SOLAS-Kapitels XIV und des Polar-Codes ist die Verbesserung der Sicherheitsstandards für Schiffe, die nicht dem SOLAS-Übereinkommen unterliegen und in Polargewässern verkehren.

Mit den geplanten Änderungen des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes soll die Verwendung elektronischer Befähigungszeugnisse für Seeleute eingeführt werden, um die Arbeit zu erleichtern, den Verwaltungsaufwand für Flaggenverwaltungen,

Hafenstaatkontrollbeamte und Seeleute zu verringern und eine schnellere Identifizierung von Befähigungszeugnissen zu ermöglichen, die in betrügerischer Weise erlangt wurden.

Zweck der geplanten Änderungen des LSA-Codes ist, die Sicherheitsanforderungen in Bezug auf die Belüftungsvorgaben in vollständig geschlossenen Rettungsbooten zu verschärfen.

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 von 1974 (SOLAS) und des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code von 1994) und des HSC-Codes von 2000

Auf der MSC 101 wurde ein neues Ergebnis gebilligt, mit dem die Verwendung von PFOS in neuen Feuerlöschsystemen verboten wird, was von der Union unterstützt wurde. Es wurde auf der MSC 101 in die Post-Zweijahresagenda des Unterausschusses für Schiffssysteme und Schiffsausrüstung (SSE) aufgenommen.

Auf der 7. Tagung des SSE (SSE 7) wurde vereinbart, den Anwendungsbereich des Ergebnisses zum Thema „Entwicklung von Bestimmungen zum Verbot der Verwendung von Perfluorooctansulfonsäure (PFOS) enthaltenden Feuerlöschschäumen für die Brandbekämpfung an Bord von Schiffen“ auszuweiten, um andere Regeln des SOLAS-Kapitels II-2 und andere Instrumente im Hinblick auf die Billigung auf der MSC 102 einzubeziehen. Die Union unterstützte die Aufnahme dieses neuen Ergebnisses in die Agenda der SSE 8.

Auf der MSC 102 wurde vereinbart, den Anwendungsbereich des Ergebnisses auszuweiten und es in die Agenda der SSE 8 aufzunehmen, was von der Union unterstützt wurde.

Auf der SSE 8 wurde den Entwürfen von Änderungen des SOLAS-Kapitels II-2 und der HSC-Codes von 1994 und 2000 über das Verbot von PFOS zugestimmt. Bei der SSE 8 bestand der Standpunkt der Union darin, die vorgeschlagenen Entwürfe von Änderungen für das SOLAS-Kapitel II-2 und Änderungen der HSC-Codes von 1994 und 2000 zu unterstützen, und es wurde vorgeschlagen, sie an eine Arbeitsgruppe zu verweisen, um die Änderungen des SOLAS und der HSC-Codes abzuschließen.

Auf der MSC 106 wurden die Entwürfe von Änderungen des SOLAS-Kapitels II-2 und der HSC-Codes von 1994 und 2000 (Nummer 11.29 des Berichts der MSC 106 (MSC 106/19) im Hinblick auf seine Annahme auf der MSC 107 genehmigt.

Der Standpunkt der Union auf der MSC 106 bestand darin, die Genehmigung der Entwürfe von Änderungen des SOLAS Kapitels II-2 und der HSC-Codes von 1994 und 2000 zu unterstützen.

Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, diese Änderungen zu unterstützen, da PFOS sowohl für die menschliche Gesundheit als auch für die Meeresumwelt ein schädlicher Stoff ist und die Verwendung von PFOS-haltigen Feuerlöschschäumen bei der Brandbekämpfung auf See durch diese Änderungen verboten werden soll.

3.2. Änderungen des Kapitels XIV des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS) und des Polar-Codes

Auf der MSC 100 wurden Vorschläge zur Änderung des SOLAS-Kapitels XIV geprüft, um die verbindliche Anwendung bestimmter Vorschriften auf Fischereifahrzeuge zu erleichtern. Darüber hinaus wurde auf der MSC 100 in Erwägung gezogen, bestimmte Methoden zur

Bestimmung der Eistauglichkeit eines Schiffes als wesentliches Element der Reiseplanung verbindlich vorzuschreiben (Polar-Code, Kapitel 11), und betont, dass das Mitführen des Polar Water Operational Manual des Polar-Codes (PWO-Handbuch) oder von Teilen davon verbindlich vorgeschrieben werden kann.

Auf der MSC 100 bestand der Standpunkt der Union darin, sich mit Blick auf Fischereifahrzeuge dafür auszusprechen, dass die Vorschläge von Änderungen des SOLAS-Kapitels XIV und des Polar-Codes auf der MSC 100 weiter geprüft werden.

Auf der MSC 101 prüfte der Ausschuss die Ausweitung der Bestimmungen des Polar-Codes auf Schiffe, die nicht dem SOLAS-Übereinkommen unterliegen, sowie einen Entwurf für eine Entschließung der Versammlung, in der die Mitgliedstaaten nachdrücklich aufgefordert werden, auf freiwilliger Basis Schritte zu unternehmen, damit die Sicherheitsmaßnahmen des Polar-Codes auf nicht dem SOLAS-Übereinkommen unterliegende Schiffe Anwendung finden.

Auf der MSC 101 wurde anschließend der Entwurf einer Entschließung der Versammlung zu vorläufigen Sicherheitsmaßnahmen für Schiffe, die nicht nach dem SOLAS-Übereinkommen zugelassen sind und in Polargewässern verkehren, gebilligt und beschlossen, den Unterausschuss für Navigation, Kommunikation, Suche und Rettung auf seiner 7. Tagung (NCSR 7) zu ersuchen, die Folgen und die Machbarkeit der Anwendung der Kapitel 9 und 11 des Polar-Codes auf Schiffe, die nicht dem SOLAS-Übereinkommen unterliegen, zu prüfen und zu ermitteln, wie die Sicherheit von Schiffen, die nicht dem SOLAS-Übereinkommen unterliegen, am besten verbessert werden kann, einschließlich der möglichen Ausarbeitung von Änderungen des SOLAS-Übereinkommens und/oder des Polar-Codes.

Auf der MSC 101 bestand der Standpunkt der Union darin,

1. den Vorschlag, diese Frage zur weiteren Prüfung an den NCSR zu verweisen, grundsätzlich zu unterstützen,
2. in Bezug auf Fischereifahrzeuge die Ausarbeitung des Entwurfs einer Entschließung der Versammlung zu unterstützen.

Auf seiner 7. Tagung kam der NCSR überein, eine von Neuseeland koordinierte Korrespondenzgruppe einzusetzen.

Auf der NCSR 7 bestand der Standpunkt der Union darin, den Vorschlag zur Prüfung technischer Fragen im Zusammenhang mit der Machbarkeit und den Folgen der Anwendung der Kapitel 9 und 11 des Polar-Codes auf Schiffe, die nicht dem SOLAS-Übereinkommen unterliegen, generell zu unterstützen.

Auf der NCSR 8 kam der NCSR überein, dass

1. sich die zum Polar-Code zu erarbeitenden Entwürfe von Änderungen auf die bestehenden Teile I-A und I-B beschränken sollten, mit möglichen Folgeänderungen der Einleitung,
2. der Anwendungsbereich der einschlägigen Regeln, die in Teil I-A des Polar-Codes auszuarbeiten sind, mindestens auf alle Fahrten in Polargewässern ausgeweitet werden sollte, die Fischereifahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern und mehr, Vergnügungsboote mit einer Bruttoreaumzahl von 300 und mehr, die keinem kommerziellen Zweck dienen, sowie Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von 300 und mehr, aber unter 500 BRZ, dort unternehmen, und

3. Entwürfe von Änderungen des SOLAS-Kapitels XIV ausgearbeitet werden sollten, um die Anwendung des Polar-Codes auf andere Schiffe auszuweiten und Ausnahmen und Ermessensspielräume zu regeln.

Um hier Fortschritte zu erzielen, kam der NCSR schließlich überein, die Korrespondenzgruppe für Sicherheitsmaßnahmen für in Polargewässern verkehrende, nicht dem SOLAS-Übereinkommen unterliegende Schiffe wieder einzusetzen.

Auf der NCSR 8 bestand der Standpunkt der Union darin, die Wiedereinsetzung der Korrespondenzgruppe zu unterstützen, um den Wortlaut der Kapitel 9 und 11 weiterzuentwickeln und einen Textentwurf für eine Änderung des SOLAS-Übereinkommens, insbesondere für Fischereifahrzeuge und Vergnügungsboote, auszuarbeiten.

Auf der NCSR 9 bestand der Standpunkt der Union darin, in Bezug auf Fischereifahrzeuge und Vergnügungsboote die Entwürfe von Änderungen des SOLAS-Kapitels XIV sowie die Entwürfe von Änderungen der Teile I-A und 1-B des Polar-Codes zu unterstützen.

Auf der MSC 106 billigte der Ausschuss die geplanten Änderungen des SOLAS-Kapitels XIV und des Polar-Codes (Nummer 13.9 des Berichts MSC 106 (MSC 106/19)) im Hinblick auf die Annahme auf der MSC 107 und das Inkrafttreten am 1. Januar 2026.

Auf der MSC 106 bestand der Standpunkt der Union darin, die Entwürfe von Änderungen des SOLAS-Kapitels XIV sowie die Entwürfe von Änderungen der Teile I-A und 1-B des Polar-Codes zu unterstützen.

Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, diese Änderungen zu unterstützen, da hierdurch die Sicherheitsstandards für nicht dem SOLAS-Übereinkommen unterliegende Schiffe, die in Polargewässern verkehren, verbessert werden.

3.3. Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) und des STCW-Codes

Der Unterausschuss für Personal, Ausbildung und Wachdienst (HTW) hat auf seiner 5. Tagung (HTW 5) geprüft, einen Vorschlag für den Entwurf einer einheitlichen Auslegung der STCW-Regel I/2 vorzulegen, mit dem die Bedeutung des Begriffs „im Original“ in Bezug auf Befähigungszeugnisse von Seeleuten im Hinblick auf die Möglichkeit präzisiert werden soll, elektronische Zeugnisse für die Zwecke des STCW-Übereinkommens zu verwenden – so wie dies bereits bei anderen Übereinkommen der Fall ist. Tatsächlich hat die IMO bereits Leitlinien für die Verwendung elektronischer Befähigungszeugnisse entwickelt (FAL.5/Circ.39/Rev.2). Auf der HTW 5 bestanden jedoch unterschiedliche Auffassungen darüber, ob die vorgenannten Leitlinien bereits eine elektronische STCW-Zertifizierung zulassen.

Der Standpunkt der Union auf der HTW 5 bestand darin, den Vorschlag zu unterstützen, um die Bedeutung des Begriffs „im Original“ (Regel I/2 des STCW-Übereinkommens) zu präzisieren, damit die Anerkennung von Befähigungszeugnissen in elektronischer Form ermöglicht wird.

Der MSC kam auf seiner 100. Tagung überein, in die Zweijahresagenda des HTW-Unterausschusses und die vorläufige Tagesordnung der HTW 6 ein Ergebnis zum Thema „Ausarbeitung von Änderungen des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes für die Verwendung elektronischer Befähigungszeugnisse und Dokumente von Seeleuten“ aufzunehmen, wobei dies im Jahr 2020 in Zusammenarbeit mit dem III-Unterausschuss auf Ersuchen des HTW-Unterausschusses abgeschlossen sein soll. Ferner wurde auf der MSC 100 vereinbart, den FAL-Ausschuss (Ausschuss zur Erleichterung der Formalitäten) über das neue

Ergebnis zu informieren, da der FAL-Ausschuss die Leitlinien für die Verwendung elektronischer Zertifikate (FAL.5/Circ.39/Rev.2) gebilligt hat.

Auf der MSC 100 bestand der Standpunkt der Union darin, den Vorschlag für ein neues Ergebnis zu unterstützen, mit dem die Verwendung elektronischer Befähigungszeugnisse gemäß dem STCW-Übereinkommen und dem STCW-Code geregelt werden soll.

Auf der HTW 6 wurde darauf hingewiesen, dass die beste Lösung darin bestünde, die Erörterung dieser Frage in einer Korrespondenzgruppe einzuleiten. Der Standpunkt der EU auf der HTW 6 bestand darin, die Einrichtung einer Korrespondenzgruppe zu unterstützen.

Nach Erörterung des Berichts der Korrespondenzgruppe wurde auf der HTW 7 anerkannt, dass weitere Arbeiten und Überlegungen im Hinblick auf die Änderung der einschlägigen Regeln des STCW-Übereinkommens, der Bestimmungen der Teile A und B des STCW-Codes und die Ausarbeitung von Leitlinienentwürfen erforderlich sind. Daher wurde die Korrespondenzgruppe wieder eingesetzt.

Der Standpunkt der Union auf der HTW 7 bestand darin, die Arbeit der Korrespondenzgruppe im Allgemeinen zu unterstützen und vorzuschlagen, dass der Bericht an eine Arbeitsgruppe verwiesen wird, die auf der HTW 8 eingesetzt werden soll, um die Entwürfe von Änderungen des STCW und die Leitlinienentwürfe fertigzustellen.

Auf der HTW 8 wurde festgestellt, dass die Korrespondenzgruppe bei der Ausarbeitung der Entwürfe von Änderungen des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes über die Verwendung elektronischer Befähigungszeugnisse für Seeleute und des Entwurfs von Leitlinien für die Verwendung elektronischer Befähigungszeugnisse für Seeleute und des dazugehörigen Entwurfs des STCW.7/Rundschreibens erhebliche Fortschritte erzielt hatte. Die Union unterstützte die Arbeit der Korrespondenzgruppe und schlug vor, den Bericht an eine Arbeitsgruppe zu verweisen.

Auf der MSC 106 wurden die Entwürfe von Änderungen der Regeln I/1 und I/2 des STCW-Übereinkommens und des Abschnitts A-I/2 des STCW-Codes (Nummern 10.4 und 10.5 des Berichts MSC 106 (MSC 106/19)) im Hinblick auf ihre Annahme auf der MSC 107 genehmigt.

Auf der MSC 106 bestand der Standpunkt der Union darin, die Genehmigung der Entwürfe von Änderungen der STCW-Regeln I/1 und I/2 sowie des Abschnitts A-I/2 des STCW-Codes in Bezug auf die Verwendung elektronischer Befähigungszeugnisse zu unterstützen.

Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, diese Änderungen zu unterstützen, da die Digitalisierung der STCW-Befähigungszeugnisse die Arbeit erleichtern und den Verwaltungsaufwand für Flaggenverwaltungen, Hafenstaatskontrollbeamte und Seeleute verringern würde. Ebenso könnte sie eine schnellere Identifizierung von Befähigungszeugnissen, die in betrügerischer Weise erlangt wurden, ermöglichen.

3.4. Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code)

Der MSC legte auf seiner 97. Tagung ein neues Ergebnis in Bezug auf die Anforderungen an die Belüftung vollständig geschlossener Rettungsboote fest, was von der Union unterstützt wurde.

Der Unterausschuss für Schiffssysteme und Schiffsausrüstung (SSE) setzte auf seiner 4. Tagung unter der Koordinierung der Vereinigten Staaten die Rettungsmittel-Korrespondenzgruppe ein, um die erforderlichen Daten zu sammeln, die möglichen Kriterien zu ermitteln, auf denen die neuen Belüftungsanforderungen beruhen sollten, und die Kriterien

zu empfehlen, die für die Entwürfe von Änderungen des Kapitels IV Absatz 4.6.6.1 des LSA-Codes und für Entwürfe von Änderungen der EntschlieÙung MSC.81(70) zu verwenden sind.

Auf der SSE 4 bestand der Standpunkt der Union darin, die weiteren Beratungen in einer Arbeitsgruppe über die Entwürfe von Änderungen des LSA-Codes und der EntschlieÙung MSC.81(70) grundsätzlich zu unterstützen.

Auf seiner 5. Tagung kam der SSE überein, dass

1. für vollständig geschlossene Rettungsboote die auf Mikroklimaparametern basierende Luftwechselzahl/Luftaustauschrate das Kriterium sein sollte, das in den Entwürfen von Änderungen des LSA-Codes festgelegt wird, ohne aktive oder passive Belüftungsmethoden auszuschließen,
2. die CO₂-Konzentration 5000 ppm nicht überschreiten sollte, was eine Luftwechselzahl von mindestens 5 m³/h pro Person erfordert, und dass die neuen Belüftungsanforderungen für alle neu gebauten vollständig geschlossenen Rettungsboote gelten sollten, die nach Inkrafttreten der Änderungen an Bord eines Schiffes installiert werden, und
3. bei Rettungsbooten im Allgemeinen ein mindestens 24 Stunden lang bewohnbares Umfeld aufrechterhalten werden sollte, während für Überlebensfahrzeuge von Schiffen, die in Polargewässern verkehren, ein längerer Zeitraum erforderlich sein kann.

Schließlich wurde auf der SSE 5 vereinbart, die Entwürfe von Änderungen des LSA-Codes in Bezug auf die Belüftung vollständig geschlossener Rettungsboote dem MSC zur Genehmigung vorzulegen, sobald die entsprechenden Änderungen des LSA-Codes in Bezug auf die Belüftung von Überlebensfahrzeugen, die keine vollständig geschlossenen Rettungsboote sind, abgeschlossen sind. Die letztgenannten Änderungen wurden zur weiteren Prüfung an eine Korrespondenzgruppe verwiesen.

Auf der SSE 5 bestand der Standpunkt der Union darin, die weiteren Beratungen in einer Arbeitsgruppe über die Entwürfe von Änderungen des LSA-Codes und der EntschlieÙung MSC.81(70) zu unterstützen.

Aus Zeitgründen wurde auf der SSE 6 im Hinblick auf die Fertigstellung auf der SSE 7 eine Korrespondenzgruppe eingerichtet. Die Frist für den geplanten Abschluss wurde bis 2021 verlängert.

Auf der SSE 7 wurden die Entwürfe von Änderungen des LSA-Codes in Bezug auf die Belüftung von Überlebensfahrzeugen, bei denen es sich nicht um vollständig geschlossene Rettungsboote handelt, gebilligt. Was die EntschlieÙung MSC.81(70) angeht, so wurden die Entwürfe von Änderungen der Absätze 6.10 (Funktionsprüfung des Rettungsbootes) und 6.14 (Zusätzliche Prüfungen für vollständig geschlossene Rettungsboote) auf der SSE 7 gebilligt. Daher setzte der Unterausschuss die Rettungsmittel-Korrespondenzgruppe wieder ein, um die Entwürfe von Änderungen der überarbeiteten Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln (EntschlieÙung MSC.81(70)) für die Prüfung der Belüftungsvorrichtungen für teilweise geschlossene Rettungsboote fertigzustellen.

Auf der SSE 7 bestand der Standpunkt der Union darin, die weiteren Beratungen der LSA-Arbeitsgruppe über die Entwürfe von Änderungen des LSA-Codes und der EntschlieÙung MSC.81(70) zu unterstützen.

Auf der SSE 8 wurde:

1. der Entwurf einer MSC-EntschlieÙung zu Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code) (in Bezug auf die Belüftungsanforderungen für Überlebensfahrzeuge in Kapitel IV), einschließlich der Anwendungsbestimmung und des zugehörigen Entwurfs der MSC-EntschlieÙung, gebilligt,

2. die Entwürfe von Änderungen der überarbeiteten Empfehlung (EntschlieÙung MSC.81(70)), die auf der MSC 107 angenommen werden sollen, in Verbindung mit der Annahme der damit verbundenen Änderungen des LSA-Codes (siehe Nummer 3.21) gemäß Anhang 2 gebilligt.

Auf der SSE 8 unterstützte die Union weitere Beratungen in der LSA-Arbeitsgruppe über die Entwürfe von Änderungen der EntschlieÙung MSC.81(70), damit diese auf dieser Tagung fertiggestellt werden und die Entwürfe von Änderungen des LSA-Codes und der EntschlieÙung MSC.81(70) am 1. Januar 2026 als Paket in Kraft treten können.

Auf der MSC 106 wurden die Entwürfe von Änderungen des LSA-Codes in Bezug auf vollständig geschlossene Rettungsboote und der überarbeiteten Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln (überarbeitete Empfehlung; EntschlieÙung MSC.81(70)) für vollständig geschlossene Rettungsboote (Nummern 11.4.1 und 11.6.1 des Berichts MSC 106 (MSC 106/19)) im Hinblick auf die Annahme auf der MSC 107 gebilligt.

Auf der MSC 106 bestand der Standpunkt der Union darin, die Entwürfe von Änderungen des LSA-Codes in Bezug auf vollständig geschlossene Rettungsboote und der überarbeiteten Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln (überarbeitete Empfehlung; EntschlieÙung MSC.81(70)) für vollständig geschlossene Rettungsboote zu unterstützen und daran zu erinnern, wie wichtig es ist, die Änderungsentwürfe zu vollständig geschlossenen Rettungsbooten anzunehmen.

Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, diese Änderungen zu unterstützen, da durch sie die Sicherheitsanforderungen in Bezug auf die Belüftungsvorgaben für vollständig geschlossene Rettungsboote verschärft werden.

3.5. Einschlägliches Unionsrecht und Zuständigkeit der Union

3.5.1. Änderungen des Kapitels II-2 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS) und des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code von 1994) und des HSC-Codes von 2000

Verordnung (EU) 2019/1021 über persistente organische Schadstoffe¹. Mit der Verordnung werden neue Systeme verboten, in denen PFOS und ihre Derivate verwendet werden.

Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 über das Recycling von Schiffen². Die Verordnung über das Recycling von Schiffen enthält eine Reihe zusätzlicher Anforderungen, die über die Anforderungen des Hongkonger Übereinkommens hinausgehen, einschließlich zweier zusätzlicher gefährlicher Stoffe (PFOS und HBCDD) in ihren Anhängen.

Daher werden sich die Änderungen des SOLAS-Kapitels II-2 und der HSC-Codes von 1994 und 2000 auf die im Rahmen der Verordnung (EU) 2019/1021 und der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 geltenden Anforderungen auswirken.

¹ ABl. L 169 vom 25.6.2019, S. 45.

² ABl. L 330 vom 10.12.2013, S. 1.

3.5.2. *Änderungen des Kapitels XIV des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS) und des Polar-Codes*

Richtlinie 97/70/EG des Rates über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr³. Die Richtlinie enthält in Anhang III „Nördliche“ Regionalbestimmungen, in denen technische Vorschriften für Fischereifahrzeuge festgelegt sind, die in Gebieten einschließlich Polargewässern verkehren.

Richtlinie 2013/53/EU über Sportboote und Wassermotorräder⁴. In der Richtlinie sind der Entwurf und der Bau von Sportbooten und Wassermotorrädern mit einer Rumpflänge von 2,5 m bis 24 m bzw. von 0 m bis 4 m geregelt.

Durchführungsverordnung (EU) 2022/1157 der Kommission⁵ mit Vorschriften für die Anwendung der Richtlinie 2014/90/EU⁶ des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie der Prüfnormen für Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2021/1158 der Kommission.

Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr⁷. Die Richtlinie enthält Bestimmungen für Schiffe, die bei Eisgang verkehren. Nach Artikel 18a müssen die zuständigen Behörden 1) den Kapitänen der Schiffe, die sich in ihrem Zuständigkeitsbereich befinden, „sachdienliche Informationen über den Eisgang, die empfohlenen Strecken und die Eisbrecherdienste in ihrem Zuständigkeitsbereich“ übermitteln und 2) anhand von Belegen nachweisen können, dass Schiffe die Anforderungen an Widerstandsfähigkeit und Leistung erfüllen, die den Eisverhältnissen in dem betroffenen Gebiet entsprechen. Darüber hinaus enthält Artikel 6a Anforderungen für die Verwendung automatischer Identifizierungssysteme (AIS) (Klasse A), die für Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von mehr als 15 Metern gelten. Dieselbe Anforderung findet sich in Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates zur Einführung einer gemeinschaftlichen Kontrollregelung zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der gemeinsamen Fischereipolitik (Fischereikontrollverordnung) und gilt für unter EU-Flagge fahrende Schiffe.

Daher werden sich die Änderungen des SOLAS-Kapitels XIV und des Polar-Codes auf die Anforderungen der Richtlinie 97/70/EG, der Richtlinie 2013/53/EU, der Richtlinie 2014/90/EU und der Richtlinie 2002/59/EG auswirken.

3.5.3. *Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) und des STCW-Codes*

Die Richtlinie (EU) 2022/993 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten⁸ enthält Bestimmungen über digitale Zeugnisse:

- In Artikel 4 Absatz 11 heißt es: „Vorbehaltlich des Artikels 20 Absatz 7 muss jedes entsprechend dieser Richtlinie geforderte Zeugnis im Original an Bord des Schiffes, auf dem der Inhaber Dienst tut, in Papierform oder in digitaler Form aufbewahrt

³ ABl. L 34 vom 9.2.1998, S. 1.

⁴ ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90.

⁵ ABl. L 180 vom 6.7.2022, S. 1.

⁶ ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146.

⁷ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

⁸ ABl. L 169 vom 27.6.2022, S. 45.

werden und kann nach dem in Absatz 13 Buchstabe b dieses Artikels festgelegten Verfahren auf seine Echtheit und Gültigkeit geprüft werden.”

- Weiter heißt es in Artikel 4 Absatz 14: „Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 30 delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Richtlinie zu erlassen, wenn relevante Änderungen des STCW-Übereinkommens und von Teil A des STCW-Codes in Bezug auf digitale Zeugnisse für Seeleute in Kraft treten, um die einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinie an diese Änderungen des STCW-Übereinkommens und von Teil A des STCW-Codes anzupassen, damit die Zeugnisse und Anerkennungsvermerke für Seeleute digitalisiert werden können.”
- Artikel 6 (Gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Zeugnisse für Seeleute) lautet: „Jeder Mitgliedstaat akzeptiert die von einem anderen Mitgliedstaat oder mit dessen Genehmigung in Papierform oder in digitaler Form ausgestellten Fachkundezeugnisse und schriftliche Nachweise, damit Seeleute auf Schiffen arbeiten können, die unter seiner Flagge fahren.”

Daher werden sich die Änderungen des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes auf die Anforderungen der Richtlinie (EU) 2022/993 auswirken.

3.5.4. Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code)

Normen für Rettungsboote und Überlebensfahrzeuge sowie die Entschließung MSC.81(70) sind Teil des Anhangs zur Durchführungsverordnung (EU) 2022/1157 der Kommission mit Vorschriften für die Anwendung der Richtlinie 2014/90/EU⁹ hinsichtlich der Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie der Prüfnormen für Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2021/1158 der Kommission¹⁰.

Darüber hinaus gilt nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe¹¹ das SOLAS-Übereinkommen in seiner geänderten Fassung für Fahrgastschiffe der Klasse A, während Anhang I Kapitel III – Rettungsmittel verschiedene und umfassende Anforderungen an in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe der Klassen B, C und D enthält, die auch vollständig geschlossene Rettungsboote betreffen.

Daher werden sich die Änderungen des LSA-Codes auf die Anforderungen gemäß der Richtlinie 2014/90/EU und der Richtlinie 2009/45/EG auswirken.

3.5.5. Zuständigkeit der EU

Die Änderungen des SOLAS-Kapitels II-2 und der HSC-Codes von 1994 und 2000 würden sich auf das Unionsrecht auswirken, insbesondere auf die Anwendung der Verordnung (EU) 2019/1021 und der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013.

Die Änderungen des SOLAS-Kapitels XIV und des Polar-Codes würden sich auf das Unionsrecht auswirken, insbesondere auf die Anwendung der Richtlinie 97/70/EG, der Richtlinie 2013/53/EU, der Richtlinie 2014/90/EU, der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1170 der Kommission und der Richtlinie 2022/59/EG.

Die Änderungen des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes würden sich auf das Unionsrecht auswirken, insbesondere auf die Anwendung der Richtlinie (EU) 2022/993.

⁹ ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146.

¹⁰ ABl. L 180 vom 6.7.2022, S. 1.

¹¹ ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

Die Änderungen des LSA-Codes würden sich auf das Unionsrecht auswirken, insbesondere auf die Anwendung der Richtlinie 2014/90/EU und der Richtlinie 2009/45/EG.

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. 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 Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist.¹²

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Rechtsakte, 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“¹³.

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 dieser IMO-Ausschuss annehmen soll, stellen rechtswirksame Akte dar. Die vorgesehenen Rechtsakte sind geeignet, den Inhalt der folgenden Rechtsvorschriften der Union maßgeblich zu beeinflussen:

- Verordnung (EU) 2019/1021 über persistente organische Schadstoffe. Grund hierfür ist, dass mit der Verordnung neue Systeme verboten werden, in denen PFOS und ihre Derivate verwendet werden.
- Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 über das Recycling von Schiffen. Grund hierfür ist, dass die Verordnung eine Reihe zusätzlicher Anforderungen enthält, einschließlich zweier zusätzlicher gefährlicher Stoffe (PFOS und HBCDD) in ihren Anhängen.
- Richtlinie 97/70/EG des Rates über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr. Grund hierfür ist, dass die Richtlinie in Anhang III „Nördliche“ Regionalbestimmungen enthält, in denen technische Vorschriften für Fischereifahrzeuge festgelegt sind, die in Gebieten einschließlich Polargewässern verkehren.
- Richtlinie 2013/53/EU über Sportboote und Wassermotorräder. Grund hierfür ist, dass in der Richtlinie der Entwurf und der Bau von Sportbooten und

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

¹³ Rechtssache C-399/12 Bundesrepublik Deutschland/Rat der Europäischen Union (OIV), ECLI: EU: C:2014: 2258, Rn. 61–64.

Wassermotorrädern mit einer Rumpflänge von 2,5 m bis 24 m bzw. von 0 m bis 4 m geregelt sind.

- Richtlinie 2014/90/EU über Schiffsausrüstung. Grund hierfür ist, dass die Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie Prüfnormen für Schiffsausrüstung, die an Bord von Schiffen verwendet wird, in der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1157 der Kommission geregelt sind.
- Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr. Grund hierfür ist, dass die Richtlinie Bestimmungen für Schiffe enthält, die bei Eisgang verkehren. Nach Artikel 18a müssen die zuständigen Behörden 1) den Kapitänen der Schiffe, die sich in ihrem Zuständigkeitsbereich befinden, „sachdienliche Informationen über den Eisgang, die empfohlenen Strecken und die Eisbrecherdienste in ihrem Zuständigkeitsbereich“ übermitteln und 2) anhand von Belegen nachweisen können, dass Schiffe die Anforderungen an Widerstandsfähigkeit und Leistung erfüllen, die den Eisverhältnissen in dem betroffenen Gebiet entsprechen. Darüber hinaus enthält Artikel 6a Anforderungen für die Verwendung automatischer Identifizierungssysteme (AIS) (Klasse A), die für Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von mehr als 15 Metern gelten. Dieselbe Anforderung findet sich in Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates zur Einführung einer gemeinschaftlichen Kontrollregelung zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der gemeinsamen Fischereipolitik (Fischereikontrollverordnung) und gilt für unter EU-Flagge fahrende Schiffe.
- Richtlinie (EU) 2022/993 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten. Grund hierfür ist, dass die Richtlinie mehrere Bestimmungen über digitale Zeugnisse enthält. In Artikel 4 Absatz 11 heißt es: „Vorbehaltlich des Artikels 20 Absatz 7 muss jedes entsprechend dieser Richtlinie geforderte Zeugnis im Original an Bord des Schiffes, auf dem der Inhaber Dienst tut, in Papierform oder in digitaler Form aufbewahrt werden und kann nach dem in Absatz 13 Buchstabe b dieses Artikels festgelegten Verfahren auf seine Echtheit und Gültigkeit geprüft werden.“ Weiter heißt es in Artikel 4 Absatz 14: „Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 30 delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Richtlinie zu erlassen, wenn relevante Änderungen des STCW-Übereinkommens und von Teil A des STCW-Codes in Bezug auf digitale Zeugnisse für Seeleute in Kraft treten, um die einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinie an diese Änderungen des STCW-Übereinkommens und von Teil A des STCW-Codes anzupassen, damit die Zeugnisse und Anerkennungsvermerke für Seeleute digitalisiert werden können.“ Artikel 6 (Gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Zeugnisse für Seeleute) lautet: „Jeder Mitgliedstaat akzeptiert die von einem anderen Mitgliedstaat oder mit dessen Genehmigung in Papierform oder in digitaler Form ausgestellten Fachkundezeugnisse und schriftliche Nachweise, damit Seeleute auf Schiffen arbeiten können, die unter seiner Flagge fahren.“
- Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung. Grund hierfür ist, dass die Normen für Rettungsboote und Überlebensfahrzeuge sowie die Entschließung MSC.81(70) Teil des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1157 der Kommission sind.
- Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe. Grund hierfür ist, dass nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i das SOLAS-Übereinkommen in seiner geänderten Fassung für Fahrgastschiffe der Klasse A gilt,

während Anhang I Kapitel III – Rettungsmittel verschiedene und umfassende Anforderungen an in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe der Klassen B, C und D enthält, die auch vollständig geschlossene Rettungsboote betreffen.

Daher ist die Annahme der Änderungen

- des Kapitels II-2 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS) und des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code von 1994) und des HSC-Codes von 2000,
- des Kapitels XIV des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS) und des Polar-Codes,
- des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) und des STCW-Codes und
- des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code)

geeignet, den Inhalt der folgenden EU-Rechtsvorschriften, insbesondere der Verordnung (EU) 2019/1021 über persistente organische Schadstoffe, der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 über das Recycling von Schiffen, der Richtlinie 97/70/EG über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr, der Richtlinie 2013/53/EU über Sportboote und Wassermotorräder, der Richtlinie 2014/90/EU über Schiffsausrüstung, der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr, der Richtlinie (EU) 2022/993 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten und der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe, maßgeblich zu beeinflussen.

Der institutionelle Rahmen des Abkommens wird durch die vorgesehenen Rechtsakte 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 Beschluss ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche und der andere von untergeordneter Bedeutung, muss er 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 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 Europäischen Union in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation auf der 107. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code von 1994), des HSC-Codes von 2000, des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren (Polar-Code), des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) und des Internationalen Codes für Rettungsmittel (LSA-Code) 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 EU sind Mitglieder der IMO. Die Union 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) Der Schiffssicherheitsausschuss soll auf seiner 107. Tagung vom 31. Mai bis 9. Juni 2023 Änderungen des Kapitels II-2 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code von 1994) und des HSC-Codes von 2000, des Kapitels XIV des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren (Polar-Code), des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) und des Internationalen Codes für Rettungsmittel (LSA-Code) annehmen.

- (5) Es ist angebracht, den im Namen der Union auf der 107. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die geplanten Änderungen des Kapitels II-2 des SOLAS-Übereinkommens und der HSC-Codes von 1994 und 2000, des Kapitels XIV des SOLAS-Übereinkommens und des Polar-Codes, des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes sowie des LSA-Codes geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts, nämlich der Verordnung (EU) 2019/1021 über persistente organische Schadstoffe¹, der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 über das Recycling von Schiffen², der Richtlinie 97/70/EG über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr³, der Richtlinie 2013/53/EU über Sportboote und Wassermotorräder⁴, der Richtlinie 2014/90/EU über Schiffsausrüstung⁵, der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr⁶, der Richtlinie (EU) 2022/993 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten⁷ und der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe⁸, maßgeblich zu beeinflussen.
- (6) Mit den geplanten Änderungen des SOLAS-Kapitels II-2 und der HSC-Codes von 1994 und 2000 wird die Verwendung von PFOS enthaltenden Feuerlöschschäumen bei der Brandbekämpfung auf See verboten. Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, diese Änderungen zu unterstützen, da PFOS sowohl für die menschliche Gesundheit als auch für die Meeresumwelt ein schädlicher Stoff ist.
- (7) Mit den Änderungen des SOLAS-Kapitels XIV und des Polar-Codes werden die verbindliche Anwendung bestimmter Vorschriften auf Fischereifahrzeuge erleichtert und bestimmte Methoden zur Bestimmung der Eistauglichkeit eines Schiffes als wesentliches Element der Reiseplanung verbindlich vorgeschrieben. Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, diese Änderungen zu unterstützen, da hierdurch die Sicherheitsstandards für nicht dem SOLAS-Übereinkommen unterliegende Schiffe, die in Polargewässern verkehren, verbessert werden.
- (8) Die Änderungen des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes betreffen die Verwendung elektronischer Befähigungszeugnisse gemäß dem STCW-Übereinkommen und dem STCW-Code. Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, diese Änderungen zu unterstützen, da die Digitalisierung der STCW-Befähigungszeugnisse die Arbeit erleichtern und den Verwaltungsaufwand für Flaggenverwaltungen, Hafenstaatskontrollbeamte und Seeleute verringern würde. Ebenso könnte sie eine schnellere Identifizierung von Befähigungszeugnissen, die in betrügerischer Weise erlangt wurden, ermöglichen.
- (9) Mit den Änderungen des LSA-Codes werden neue Anforderungen an die Belüftung von Überlebensfahrzeugen, bei denen es sich nicht um vollständig geschlossene Rettungsboote handelt, eingeführt. Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, diese Änderungen zu unterstützen, da durch sie die Sicherheitsanforderungen in Bezug

¹ ABl. L 169 vom 25.6.2019, S. 45.

² ABl. L 330 vom 10.12.2013, S. 1.

³ ABl. L 34 vom 9.2.1998, S. 1.

⁴ ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90.

⁵ ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146.

⁶ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

⁷ ABl. L 169 vom 27.6.2022, S. 45.

⁸ ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

auf die Belüftungsvorgaben für vollständig geschlossene Rettungsboote verschärft werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union auf der 107. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) zu vertretende Standpunkt besteht darin, folgenden Änderungen zuzustimmen: des Kapitels II-2 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code von 1994) und des HSC-Codes von 2000, des Kapitels XIV des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren (Polar-Code), des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) und des Internationalen Codes für Rettungsmittel (LSA-Code) gemäß dem IMO-Rundschreiben Nr. 4658/Rev.1.

Artikel 2

Der in Artikel 1 genannte Standpunkt wird von der Kommission und den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des Schiffssicherheitsausschusses der IMO sind und gemeinsam im Interesse der Union handeln, gemeinsam vertreten.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Kommission und die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin*