



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 20.2.2024
COM(2024) 74 final

2024/0040 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation auf der 81. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und der 108. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL), des Ballastwasser-Übereinkommens, des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (ESP-Code 2011), des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code), des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code) und des Codes über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code) zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Vorgeschlagen wird ein Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union auf der 81. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (Marine Protection Environment Committee, MEPC 81) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO), die vom 18. bis 22. März 2024 stattfindet, und auf der 108. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (Maritime Safety Committee, MSC 108) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation, die vom 15. bis 24. Mai 2024 stattfindet, zu vertreten ist.

Auf der MEPC 81 sollen Änderungen der folgenden Instrumente angenommen werden:

1. Artikel V des Protokolls I des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen),
2. Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen
3. und das Übereinkommen über die Kontrolle und das Management von Schiffsballastwasser und Sedimenten (Ballastwasser-Übereinkommen).

Auf der MSC 108 sollen Änderungen der folgenden Instrumente angenommen werden:

1. Kapitel II-1, II-2 und V des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen),
2. Internationaler Code für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code),
3. Internationaler Code für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (ESP-Code 2011),
4. Internationaler Rettungsmittel-Code (LSA-Code),
5. Internationaler Code für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code),
6. Teil A-VI/1 des Codes über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code).

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation

Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO) wurde mit dem Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation gegründet. Sie 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 zudem Vertragsparteien des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) 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 von 1974 (SOLAS-Übereinkommen), das am 25. Mai 1980 in Kraft trat. Die Union ist nicht Vertragspartei des SOLAS-Übereinkommens.

2.2. Internationale Seeschifffahrtsorganisation

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 Seeschifffahrtsorganisation (Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation, IMCO) und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften geschlossene Abkommen über die Zusammenarbeit.

Der Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der IMO, 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 Besatzung 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 Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der IMO (MEPC), 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 die 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 Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der IMO 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. Vorgesehene Akte des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der IMO

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt soll auf seiner 81. Tagung, die vom 18. bis 22. März 2024 stattfindet, Änderungen des Artikels V des Protokolls I des MARPOL-Übereinkommens, der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen und des Ballastwasser-Übereinkommens annehmen.

Mit den geplanten Änderungen des Artikels V des Protokolls I sollen die Berichtsverfahren für den Verlust von Containern überarbeitet werden, um so Doppelmeldungen zu vermeiden.

Mit den geplanten Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen über Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt und andere Fragen im Zusammenhang mit ölhaltigen Brennstoffen soll das Problem der Vorschrift für die Prüfung und die Aufnahme von Angaben zum Flammpunkt in die Bunkerlieferbescheinigung (Bunker Delivery Note, BDN) für Brennstoffe mit niedrigem Brennpunkt, die im Widerspruch zu den jüngst auf der MSC 106 angenommenen Änderungen des Kapitels II-2 des SOLAS-Übereinkommens steht, gelöst werden. Mit den Änderungen zur Zugänglichkeit der Daten in der im Rahmen des Systems der IMO zur Erhebung von Daten (IMO DCS) für den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen eingerichteten Datenbank sowie zur Berücksichtigung von Daten über die Beförderungsleistung und einer verbesserten Granularität der Daten im IMO DCS soll die bestmögliche Nutzung der erhobenen Daten im Rahmen der Politik zur Dekarbonisierung der Schifffahrt gewährleistet werden.

Die geplanten Änderungen am Ballastwasser-Übereinkommen zielen darauf ab, die Verwendung elektronischer Schifferdienstbücher im Rahmen des Übereinkommens zu fördern.

2.4. Vorgesehene Akte des IMO-Schiffssicherheitsausschusses

Der Schiffssicherheitsausschuss soll auf seiner 108. Tagung, die vom 15. bis 24. Mai 2024 stattfindet, Änderungen der Kapitel II-1, II-2 und V des SOLAS-Übereinkommens, des IGF-Codes, des ESP-Codes 2011, des LSA-Codes, des FSS-Codes und des Teils A-VI/1 des STCW-Codes annehmen.

Ziel der geplanten Änderungen der Kapitel II-1, II-2 und V des SOLAS-Übereinkommens von 1974 ist es, ein sicheres Schleppen von Schiffen zu gewährleisten, die Brandsicherheit von Fahrgastschiffen, einschließlich Ro-Ro-Fahrgastschiffen, zu erhöhen und die Bearbeitung von Meldungen über Containerverluste zu vereinfachen.

Mit den geplanten Änderungen des IGF-Codes soll die Sicherheit von Schiffen, einschließlich Fahrgastschiffen, die Erdgas als Brennstoff verwenden, verbessert werden.

Mit den geplanten Änderungen des ESP-Codes 2011 sollen die Verfahren für die Zulassung und Zertifizierung von Unternehmen präzisiert werden, die Dickenmessungen an Schiffskörpern vornehmen.

Mit den geplanten Änderungen des LSA-Codes soll die Sicherheit im Seeverkehr erhöht werden, indem die Absenkgeschwindigkeit von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten für Fahrgastschiffe angepasst, ein angemessenes Verhalten von Rettungswesten im Wasser für die Sicherheit von Seeleuten gewährleistet und die Sicherheitsstandards für Einzelläufer- und -hakensysteme mit unter Last auslösefähigen Haken erhöht werden.

Mit der geplanten Änderung des FSS-Codes soll die Brandsicherheit von Fahrgastschiffen, insbesondere von Ro-Ro-Fahrgastschiffen, verbessert werden.

Ziel der geplanten Änderungen des Teils A-VI/1 des STCW-Codes ist es, einen sicheren Arbeitsplatz für die Seeleute zu gewährleisten.

3. IM NAMEN DER UNION AUF DER 81. TAGUNG DES AUSSCHUSSES FÜR DEN SCHUTZ DER MEERESUMWELT ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Änderungen des Artikels V des Protokolls I des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen)

Auf der MSC 103 hatten sich die Teilnehmer geeinigt, einen Punkt auf die Post-Zweijahresagenda zu setzen, der sich mit der „Entwicklung von Maßnahmen zur Erkennung und obligatorischen Meldung von auf See verloren gegangenen Containern, die die Ortung, Verfolgung und Bergung solcher Container verbessern können“ befasst, wobei zwei Sitzungen zur Erledigung dieses Punktes vorgesehen waren und der Unterausschuss für die Beförderung von Gütern und Containern (Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers, CCC) als koordinierendes Organ eingesetzt wurde.

Auf der 8. Tagung des CCC (CCC 8) wurde die Einsetzung einer Arbeitsgruppe zur Entwicklung von Maßnahmen zur Erkennung und obligatorischen Meldung von auf See verlorenen Containern vereinbart und diese unter anderem beauftragt, unter Berücksichtigung der Kommentare und Beschlüsse des Plenums den Entwurf für Änderungen des Artikels V des Protokolls I des MARPOL-Übereinkommens auf der Grundlage einer EU-Vorlage (CCC 8/11/1) auszuarbeiten.

Nach Prüfung des Berichts der Arbeitsgruppe einigten sich die Teilnehmer der CCC 8 auf den Entwurf für Änderungen des Artikels V des Protokolls I des MARPOL-Übereinkommens mit dem Ziel der gleichzeitigen Annahme durch den MEPC.

Der Standpunkt der Union bestand darin, diese Änderungen aktiv zu unterstützen, da sie in einer EU-Vorlage (CC 8/11/1 (Australien u. a.)) enthalten waren.

Auf der MEPC 80 wurde der Entwurf für Änderungen des Artikels V des Protokolls I zum MARPOL-Übereinkommen genehmigt, nachdem zur Kenntnis genommen worden war, dass auf der MSC 107 der entsprechende Entwurf für Änderungen des Kapitels V des SOLAS-Übereinkommens mit dem Ziel der Annahme auf der MEPC 81 genehmigt worden waren.

Der Standpunkt der Union bestand darin, den Entwurf für Änderungen vorbehaltlich der Annahme des entsprechenden Entwurfs für Änderungen des Kapitels V des SOLAS-Übereinkommens auf der MSC 107 aktiv zu unterstützen.

Die Union sollte daher diese Änderungen unterstützen, da es wichtig ist, ein einziges Meldesystem für den Verlust von Containern einzurichten, um doppelte Meldepflichten und Verwirrung zu vermeiden, die das Risiko bergen, dass der Verlust von Containern auf See nicht gemeldet wird.

3.2. Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen

Zu den Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen zu Brennstoffen mit niedrigem Flammpunkt und anderen Fragen im Zusammenhang mit ölhaltigen Brennstoffen:

Nachdem auf der MEPC 79 mit der Entschließung MPEPC.362(79) Änderungen an Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen angenommen wurden, nach denen der Flammpunkt in die in der Bunkerlieferbescheinigung (BDN) anzugebenden Informationen aufzunehmen ist, wurden interessierte Mitgliedstaaten und internationale Organisationen auf der MEPC 80 aufgefordert, Vorschläge zu unterbreiten, insbesondere für die Einführung einer

Ausnahmeregelung für Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt in der Regel 18.4 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen, um so die Angelegenheit im Rahmen des bestehenden Punktes 3.7 zu lösen (MEPC 79/15, Absatz 3.37).

Auf der MEPC 80 wurde unter Berücksichtigung des Berichts der Arbeitsgruppe „Luftverschmutzung und Energieeffizienz“ der Entwurf für Änderungen der Regeln 2, 14, 18 und des Anhangs I der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen mit dem Ziel genehmigt, ihn auf der MEPC 81 anzunehmen.

Der Standpunkt der Union bestand darin, die Diskussion über die Änderungsanträge an die Arbeitsgruppe „Luftverschmutzung“ zu verweisen, damit diese eingehend geprüft werden können.

Der Standpunkt der Union sollte diese Änderungen unterstützen, um das Problem der Vorschrift für die Prüfung und die Aufnahme von Angaben zum Flammpunkt in die Bunkerlieferbescheinigung (BDN) für Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt, die im Widerspruch zu den jüngst auf der MSC 106 angenommenen Änderungen des Kapitels II-2 des SOLAS-Übereinkommens steht, zu lösen.

Zu Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen über die Zugänglichkeit der Daten in der im Rahmen des Systems der IMO zur Erhebung von Daten (IMO DCS) für den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen eingerichteten Datenbank sowie über die Berücksichtigung von Daten über die Beförderungsleistung und eine verbesserte Granularität der Daten im IMO DCS:

Auf seiner 87. Tagung richtete der MEPC eine spezielle Arbeitsgruppe zur Überarbeitung des Systems der IMO zur Erhebung von Daten (IMO DCS) über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen ein und forderte interessierte Mitgliedstaaten und internationale Organisationen auf, konkrete Vorschläge für eine künftige Tagung der zwischen den Tagungen arbeitenden Arbeitsgruppe zu Treibhausgasen (Intersessional Working Group on GHG, ISWG-GHG) einzureichen (Dokument MEPC 78/17, Absatz 7.120).

Im Anschluss daran hat die zwischen den Tagungen arbeitende Gruppe zu Treibhausgasen (ISWG-GHG) auf ihrer 13. Tagung einen in Dokument ISWG-GHG 13/7 (Österreich u. a.) vorgelegten Vorschlag zur Änderung des IMO DCS erörtert, in dem mögliche künftige Änderungen des Berichterstattungsmoduls des globalen integrierten Schifffahrtinformationssystems der IMO (IMO GISIS), einschließlich zusätzlicher Berichtsparameter und verbesserter Transparenz, in Betracht gezogen werden.

Auf der MEPC 79 konnte eine breite Unterstützung für den Vorschlag festgestellt werden, Daten über die Beförderungsleistung aufzunehmen, innovative Technologien einzusetzen und den Umfang der Granularität der gemeldeten Daten zu verbessern, weswegen die ISWG-GHG 14 entsprechend beauftragt wurde, den Entwurf für Änderungen des Anhangs IX der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen unter Anwendung von Anhang 1 des Dokuments ISWG-GHG 13/7 als Grundlage weiter zu prüfen, und die Mitverfasser des Dokuments ISWG-GHG 13/7 wurden aufgefordert, sich mit den Delegationen zu beraten, die Bedenken geäußert hatten an einem möglicherweise überarbeiteten Vorschlag zu arbeiten.

Auf der ISWG-GHG 14 wurden die verschiedenen Stellungnahmen zur Kenntnis genommen und die Teilnehmer der MEPC 80 dazu aufgefordert, zur Kenntnis zu nehmen,

1. dass innerhalb der Gruppe eine breite Unterstützung für die Berücksichtigung von Daten über die Beförderungsleistung und für eine verbesserte Granularität der Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen im IMO DCS besteht,

2. dass Bedenken zu verschiedenen Fragen geäußert wurden, wie z. B. zur Unausgereiftheit und zum Zeitplan der vorgeschlagenen Änderungen, zur Tendenz, den Mechanismus zur kritischen Informationsinfrastruktur übermäßig zu verkomplizieren, zur Zugänglichkeit von Daten und zur Transparenz, und es kam zum Ausdruck, dass die Gruppe nicht in der Lage war, diese Fragen abschließend zu klären,
3. die in den Dokumenten ISWG-GHG 14/4, ISWG-GHG 14/4/1, ISWG-GHG 14/4/2 dargelegten Vorschläge sowie die in Anhang 3 des Dokuments MEPC 80/WP.6 enthaltene Zusammenstellung von Änderungsvorschlägen, die voraussichtlich auf der MEPC 80 verabschiedet werden, an die Arbeitsgruppe „Luftverschmutzung und Energieeffizienz“ zur weiteren Prüfung im Hinblick auf eine endgültige Fassung unter Berücksichtigung der auf dieser Tagung abgegebenen Kommentare weiterzuleiten.

Die Gruppe merkte an, dass diese Frage während der ISWG-GHG 15 nicht erneut erörtert werden würde und dass jedes weitere Dokument zu diesem Thema auf der MEPC 80 vorgelegt werden solle.

Auf der MEPC 80 wurde die Arbeitsgruppe „Luftverunreinigung und Energieeffizienz“ eingesetzt, um mehrere Themen zu erörtern, darunter vorgeschlagene Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen zur Überarbeitung des Systems der IMO zur Erhebung von Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen, wobei Anhang 3 des Dokuments MEPC 80/WP.6 als Grundlage dienen soll, damit der Entwurf für Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen auf dieser Tagung fertiggestellt werden kann.

Auf der MEPC 80 wurde der Entwurf für Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen mit dem Ziel genehmigt, ihn auf der MEPC 81 anzunehmen.

Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, diese Änderungen zu unterstützen, da sie die bestmögliche Nutzung der erhobenen Daten im Rahmen der Politik zur Dekarbonisierung der Schifffahrt gewährleisten und einen Kompromiss zwischen einem breiteren Zugang zu den erhobenen Daten und deren Kontrolle durch das IMO-Sekretariat darstellen. Einerseits erhalten Analysen erstellende Beratungs- und Forschungseinrichtungen vorbehaltlich der Genehmigung durch das IMO-Sekretariat Zugang zu den erhobenen Daten, andererseits wird es jedem Unternehmen ermöglicht, die Daten seiner Schiffe freiwillig an die Öffentlichkeit weiterzugeben.

3.3. Änderungen des Ballastwasser-Übereinkommens

Auf der MEPC 80 wurde die Prüfgruppe für Ballastwasser eingerichtet. Sie wurde unter anderem angewiesen, die vorgeschlagenen Richtlinien für die Verwendung elektronischer Schifferdienstbücher im Rahmen des Ballastwasser-Übereinkommens (Ballast Water Management Convention, BWM-Übereinkommen) im Anhang des Dokuments MEPC 79/4/10 zu prüfen und den Ausschuss entsprechend und je nach dem Ergebnis der Prüfung der vorgeschlagenen Richtlinien für die Verwendung elektronischer Schifferdienstbücher im Rahmen des BWM-Übereinkommens dahin gehend zu beraten, die vorgeschlagenen Folgeänderungen des BWM-Übereinkommens in Dokument MEPC 79/4/9 zu prüfen und den Ausschuss entsprechend zu beraten.

Die Arbeitsgruppe schloss den Entwurf der Richtlinien für die Verwendung elektronischer Schifferdienstbücher im Rahmen des BWM-Übereinkommens ab und forderte die Teilnehmer der MEPC 80 auf, den Entwurf einer MEPC-EntschlieÙung zu Richtlinien für die Verwendung elektronischer Schifferdienstbücher im Rahmen des BWM-Übereinkommens

anzunehmen. Im Zusammenhang mit der Fertigstellung des Entwurfs der Richtlinien befasste sich die Gruppe auch mit einigen Fragen im Zusammenhang mit den vorgeschlagenen Folgeänderungen zu den Regeln A-1 und B-2 des Übereinkommens, die sich auf bestehende elektronische Schifferdienstbücher beziehen, die möglicherweise nicht mit den Richtlinien in Einklang stehen, sowie auf die Überprüfung der Einträge durch den Kapitän.

Im Anschluss daran wurden auf der MEPC 80 der Entwurf für Änderungen der Regeln A-1 und B-2 des BWM-Übereinkommens bezüglich der Verwendung elektronischer Schifferdienstbücher im Rahmen des Übereinkommens geprüft und mit dem Ziel genehmigt, diese auf der MEPC 81 anzunehmen.

Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, diese Änderungen zu unterstützen, da das Führen elektronischer Schifferdienstbücher einen weiteren Schritt zur Digitalisierung im Rahmen des BWM-Übereinkommens darstellt.

4. IM NAMEN DER UNION AUF DER 108. TAGUNG DES SCHIFFSSICHERHEITSAUSSCHUSSES ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

4.1. Änderungen der Kapitel II-1, II-2 und V des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen)

Zu den Änderungen des Kapitels II-1 des SOLAS-Übereinkommens von 1974:

Auf der MSC 103 wurde vereinbart, dem Unterausschuss für Schiffsdesign und Schiffbau (Sub-Committee on Ship Design and Construction, SDC) einen neuen Punkt zum Thema „Entwicklung von Änderungen der Regel II-1/3-4 des SOLAS-Übereinkommens zur Anwendung von Anforderungen an die Notschleppausrüstung für Tankschiffe auf andere Schiffstypen“ mit einem geplanten Abschluss im Jahr 2023 zu übertragen.

Auf der SDC 8 legte die Union zusammen mit Australien, Kanada, Marokko, Neuseeland und Vanuatu das Dokument SDC 8/12/1 zur Unterstützung dieses Tagesordnungspunktes vor, in dem vorgeschlagen wird, den Anwendungsbereich der Regel II-1/3-4 Absatz 1 des SOLAS-Übereinkommens (der derzeit nur für Tankschiffe mit einer Tragfähigkeit von mindestens 20 000 Tonnen gilt) auf alle neuen Schiffe mit Ausnahme von Tankschiffen mit einer Tragfähigkeit von 20 000 Tonnen und mehr auszuweiten. Als Gegenvorschlag schlug China (SDC 8/12) eine Änderung der Regel II-1/3-4 des SOLAS-Übereinkommens vor, die für andere Schiffe als Tankschiffe erst ab einer Bruttoreaumzahl von mehr als 150 000 gilt.

Der Vorsitz wies darauf hin, dass die beiden Stellungnahmen zu diesem Tagesordnungspunkt zu weit auseinanderliegen. In Anbetracht des Zeitmangels sei es daher am besten, die Erörterung auf die SDC 9 zu verschieben.

Auf der SDC 9 wurde die Sachverständigengruppe für die Anwendung von Notschleppausrüstung für Tankschiffe auf andere Schiffstypen eingesetzt und sie wurde beauftragt, unter Berücksichtigung der Kommentare und Beschlüsse des Plenums den Entwurf für Änderungen der Regel II-1/3-4 des SOLAS-Übereinkommens auf der Grundlage des Dokuments SDC 8/12/1 fertigzustellen. Nach einer Erörterung und in Anbetracht der Tatsache, dass sich eine große Mehrheit für den Vorschlag in Dokument SDC 8/12/1 ausgesprochen hat, einigte sich der Unterausschuss darauf, dass neue Schiffe ab einem Schwellenwert für die Bruttoreumzahl von 20 000 Notschleppvorrichtungen nachweisen müssen. Der Unterausschuss forderte die Teilnehmer der MSC 107 auf, den Entwurf für Änderungen der Regel II-1/3-4 des SOLAS-Übereinkommens mit dem Ziel einer anschließenden Annahme zu genehmigen (SDC 9/16 Anhang 9).

Der Standpunkt der Union bestand darin, die von der Union in der Regel II-1/3-4 des SOLAS-Übereinkommens vorgeschlagenen Änderungen zu unterstützen, um den Anwendungsbereich der Regel II-1/3-4 Absatz 1 des SOLAS-Übereinkommens (der derzeit nur für Tankschiffe mit einer Tragfähigkeit von mindestens 20 000 Tonnen gilt) auf alle neuen Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl ab 20 000 auszuweiten.

Auf der MSC 107 wurde mit dem Ziel einer Annahme auf der MSC 108 dem Entwurf für Änderungen der Regel II-1/3-4 des SOLAS-Übereinkommens zugestimmt, alle neuen Schiffe ab einer Bruttoreumzahl von 20 000, mit Ausnahme von Tankschiffen, verpflichtend mit Notschleppvorrichtungen auszustatten.

Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, diese Änderungen zu unterstützen, um die Sicherheit wesentlich zu erhöhen und sicherzustellen, dass alle neuen Schiffe mit Ausnahme von Tankschiffen, insbesondere Fahrgastschiffe mit einer Bruttoreumzahl ab 20 000, in Notfällen sicher geschleppt werden können.

Zu Änderungen des Kapitels II-2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 über die Brandsicherheit, insbesondere auf Fahrgastschiffen und im Einzelnen:

zur Verhütung von Bränden und Explosionen – Regel 4:

Der Entwurf für Änderungen des Kapitels II-2 des SOLAS-Übereinkommens, die sich auf Lieferanten von ölhaltigem Brennstoff, die die Anforderungen an den Flammpunkt nicht erfüllen, auf Maßnahmen gegen Lieferanten von ölhaltigem Brennstoff, die erwiesenermaßen ölhaltigen Brennstoff geliefert haben, der die Mindestanforderungen an den Flammpunkt nicht erfüllt, sowie auf die Dokumentation des Flammpunkts der tatsächlichen Brennstoffcharge während des Bunkerns beziehen, wurde auf der MSC 105 genehmigt und auf der MSC 106 angenommen.

Auf der MSC 105 wurde ferner der aktualisierte Aktionsplan und die Einrichtung der Korrespondenzgruppe für die Entwicklung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Schiffen im Zusammenhang mit der Verwendung von ölhaltigen Brennstoffen genehmigt, damit auf der MSC 107 Bericht erstattet werden kann, um die Ausarbeitung eines Entwurfs für Schiffsrichtlinien fortzusetzen, die in Situationen angewendet werden sollen, in denen indikative Testergebnisse darauf hindeuten, dass der gelieferte ölhaltige Brennstoff möglicherweise nicht die Anforderungen an den Flammpunkt erfüllt.

Die Korrespondenzgruppe kam auf der Grundlage von Anhang 3 des Dokuments MSC 107/6 überein, die Entwicklung einer allgemeinen SOLAS-Anforderung fortzusetzen, wonach ölhaltige Brennstoffe, ähnlich wie in Regel 18.3.1.1.3 der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens, die Sicherheit von Schiffen nicht gefährden dürfen. Die Gruppe erörterte auch die in der Plenarsitzung geäußerten Bedenken in Bezug auf den Begriff „schädlich für das Personal“. Nachdem die Gruppe festgestellt hatte, dass der Begriff „schädlich für das Personal“ in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen verwendet wird, kam sie überein, diesen Begriff auch in dem Entwurf für Änderungen des SOLAS-Übereinkommens zu verwenden. Schließlich stimmte die Gruppe dem Entwurf der neuen Regel II-2/4.2.1.9 des SOLAS-Übereinkommens zu, wie er in Anhang 3 des Dokuments MSC 107/WP.10 zur Genehmigung durch den Ausschuss und zur anschließenden Annahme festgelegt ist.

Auf der MSC 107 wurden der Entwurf für Änderungen der Regel II-2/4 des SOLAS-Übereinkommens zu den Parametern von ölhaltigen Brennstoffen mit Ausnahme des Flammpunkts mit dem Ziel genehmigt, ihn auf der MSC 108 anzunehmen.

Der Standpunkt der Union auf der MSC 107 bestand darin, die Arbeiten in einer Arbeitsgruppe weiter zu erörtern, da die Korrespondenzgruppe diese Arbeiten nicht abgeschlossen hat.

Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, diese Änderungen zu unterstützen, da sie die Sicherheit der Verwendung von ölhaltigen Brennstoffen, insbesondere auf Fahrgastschiffen, erhöhen werden.

Brandunterdrückung und besondere Anforderungen – Regeln 7, 9, 20 und 23:

Die Teilnehmer der MSC 97 stimmten dem von der EU vorgeschlagenen neuen Punkt zu Bränden auf Ro-Ro-Decks von Fahrgastschiffen auf der Grundlage einer Studie über Unfälle auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen zu, in der 14 Bereiche für mögliche Maßnahmen zur Verbesserung und Änderung der Instrumente ermittelt wurden.

Auf seiner 6. Tagung konnte der Unterausschuss für Schiffssysteme und Schiffsausrüstung (Sub-Committee on Ship Systems and Equipment, SSE) den Entwurf der vorläufigen Richtlinien, die mehrere Vorschläge als direktes Ergebnis der beiden FIRESAFE-Studien enthielten, abschließen. Darüber hinaus konnten auf der SSE 6 gute Fortschritte bei der Ausarbeitung des Entwurfs für Änderungen der überarbeiteten Richtlinien zu Wartungs- und Inspektionsarbeiten an Brandschutzsystemen und -einrichtungen (MSC.1/Rundschreiben 1432) erzielt werden.

Auf der SSE 8 wurde der Entwurf für Änderungen des Kapitels II-2 des SOLAS-Übereinkommens und zum FFS-Code für neue und vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe weiterentwickelt und die Korrespondenzgruppe für Brandschutz wurde mit dem in Absatz 6.26 des Dokuments SSE 8/20 dargelegten Mandat wieder eingesetzt, um die Arbeit zwischen den Tagungen weiter voranzutreiben, außerdem wurde die Gruppe beauftragt, dieser Tagung einen Bericht vorzulegen.

Auf der SSE 9 wurde dem Entwurf für Änderungen des Kapitels II-2 des SOLAS-Übereinkommens über die Brandsicherheit auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen, wie in Anhang 5 von SSE 9/20 dargelegt, mit dem Ziel der Genehmigung auf der MSC 107 und der anschließenden Annahme auf der MSC 108 zugestimmt.

Auf der SSE 9 wurde außerdem zur Kenntnis genommen, dass sich die Gruppe mit der Branderkennung in Kontrollstationen und Fernbetriebsräumen auf Frachtschiffen befasst und sich darauf geeinigt hat, dass die Formulierung „ständig besetzte zentrale Kontrollstation“, wie im Bericht der Korrespondenzgruppe (SSE 9/6) vorgeschlagen, durch die Formulierung „alle Kontrollstationen und Frachtkontrollräume“ ersetzt werden sollte. Anschließend stimmte der Unterausschuss dem Entwurf für Änderungen der Regel II-2/7.5.5 des SOLAS-Übereinkommens, wie in Anhang 5 von SSE 9/20 dargelegt, mit dem Ziel der Genehmigung auf der MSC 107 und der Annahme auf der MSC 108 zu.

Der Standpunkt der Union auf der SSE 9 bestand darin, den Bericht der Korrespondenzgruppe für Brandschutz (SSE 9/6) generell zu unterstützen und vorzuschlagen, dieses Dokument sowie das Dokument SSE 9/6/1 (Japan) zur weiteren eingehenden Erörterung an die Arbeitsgruppe „Brandschutz“ zu verweisen, damit die Änderungen des Kapitels II-2 des SOLAS-Übereinkommens und des FSS-Codes auf dieser Tagung abgeschlossen werden können.

Auf der MSC 107 wurde der Entwurf für Änderungen des Kapitels II-2 des SOLAS-Übereinkommens zur Brandsicherheit auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen, wie in Absatz 14.16.2 des Berichts der MSC 107 (MSC 107/20) und in Anlage 33 der MSC 107/20/Add. 1 dargelegt, mit dem Ziel der Annahme auf der MSC 108 genehmigt.

Der Standpunkt der Union auf der MSC 107 bestand darin, den Entwurf zur Änderung des Kapitels II-2 des SOLAS-Übereinkommens unter Berücksichtigung der von Japan vorgeschlagenen Änderungen (MSC 107/14/4) zu unterstützen.

Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, diese Änderungen zu unterstützen, da sie durch die Verbesserung der Standards für die Brandsicherheit von Fahrgastschiffen, insbesondere von Ro-Ro-Fahrgastschiffen, erhebliche Vorteile für die Sicherheit von Menschenleben auf See mit sich bringen werden.

Zu den Änderungen des Kapitels V des SOLAS-Übereinkommens von 1974 über die Sicherheit der Schifffahrt – Regeln 31 und 32:

Auf der MSC 103 hatten sich die Teilnehmer geeinigt, einen Punkt auf die Post-Zweijahresagenda zu setzen, der sich mit der „Entwicklung von Maßnahmen zur Erkennung und obligatorischen Meldung von auf See verloren gegangenen Containern, die die Ortung, Verfolgung und Bergung solcher Container verbessern können“ befasst, wobei zwei Sitzungen zur Erledigung dieses Punktes vorgesehen waren und der Unterausschuss für die Beförderung von Gütern und Containern (CCC) als koordinierendes Organ eingesetzt wurde.

Auf der CCC 8 wurde die Einsetzung einer Arbeitsgruppe zur Entwicklung von Maßnahmen zur Erkennung und Meldung von auf See verlorenen Containern vereinbart und diese beauftragt, unter Berücksichtigung der Kommentare und Beschlüsse des Plenums, u. a. einen Entwurf für Änderungen des Kapitels V des SOLAS-Übereinkommens, auf der Grundlage einer EU-Vorlage (CCC 8/11/1) auszuarbeiten.

Auf der CCC 8 wurde der in Anlage 7 zum Dokument CCC 8/18 enthaltene Entwurf für Änderungen des Kapitels V des SOLAS-Übereinkommens fertiggestellt und vereinbart, ihn auf der MSC 107 zur Genehmigung und anschließenden Annahme vorzulegen. Der Unterausschuss schloss sich darüber hinaus der Auffassung der Arbeitsgruppe an, dass der Entwurf für die Änderungen am 1. Januar 2026 in Kraft treten sollte, sofern die Änderungen vor dem 1. Juli 2024 in Übereinstimmung mit dem auf der MSC 104 vereinbarten Ad-hoc-Änderungszyklus zur Halbzeit angenommen wurden (CCC 8/WP.5 Absatz 18).

Der Standpunkt der Union auf der CCC 8 bestand darin, den Vorschlag in CCC 8/11/1 (Australien u. a.) aktiv zu unterstützen und vorzuschlagen, dass dieser zusammen mit den Dokumenten CCC 8/INF.7 (Niederlande) und CCC 8/INF.9 (Frankreich) zur technischen Erörterung an die Arbeitsgruppe für die Entwicklung von Maßnahmen zur Erkennung und obligatorischen Meldung von auf See verlorenen Containern verwiesen wird.

Auf der MSC 107 wurde der Entwurf für Änderungen des Kapitels V des SOLAS-Übereinkommens zur Meldung des Verlusts von Containern mit dem Ziel genehmigt, diese auf der MSC 108 anzunehmen.

Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da sie die Bearbeitung von Meldungen zur Erfüllung der rechtlichen Verpflichtungen über den Verlust von Containern vereinfachen, eine Meldepflicht des Flaggenstaates an die IMO vorsehen, die Sicherheit der Schifffahrt erhöhen und Umweltverschmutzung verhindern.

4.2. Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code)

Auf der CCC 8 wurde die Einsetzung einer Arbeitsgruppe zur Änderung des IGF-Codes und zur Überarbeitung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, die Flüssiggas als Massengut befördern (IGC-Code) vereinbart und die Gruppe beauftragt, unter Berücksichtigung der Kommentare und Beschlüsse des Plenums mehrere Entwürfe für Änderungen des IGF-Codes fertigzustellen.

Auf der CCC 8 wurde dem Entwurf für Änderungen des IGF-Codes, wie in Anlage 3 zu CCC 8/18 dargelegt, zugestimmt und er soll auf der MSC 107 zur Genehmigung und anschließenden Annahme vorgelegt werden. In diesem Zusammenhang unterstützte der

Unterausschuss die Empfehlung der Arbeitsgruppe, vorbehaltlich der Annahme auf der MSC 108 ein MSC-Rundschreiben über die frühzeitige Umsetzung des Entwurfs für Änderungen der Absätze 4.2.2 und 8.4.1 bis 8.4.3 des IGF-Codes herauszugeben (CCC 8/WP.4 Absatz 14).

Der Standpunkt der Union auf der CCC 8 bestand darin, die Einsetzung einer Arbeitsgruppe zu unterstützen, die die im Bericht der Korrespondenzgruppe (CCC 8/3) dargelegten Änderungen des IGF-Codes abschließen und die Dokumente CCC 8/3/1-3 (IACS) und CCC 8/3/4 (Republik Korea) berücksichtigen soll, außerdem unterstützte sie die Einsetzung einer Arbeitsgruppe zur Ausarbeitung von Sicherheitsbestimmungen für neue alternative Brennstoffe, insbesondere zur Fertigstellung des Entwurfs vorläufiger Richtlinien für Schiffe, die LPG-Brennstoffe verwenden, und zur Weiterentwicklung des Entwurfs vorläufiger Richtlinien für Schiffe, die Wasserstoff als Brennstoff verwenden.

Auf der MSC 107 wurde der Entwurf für Änderungen des IGF-Codes mit dem Ziel genehmigt, ihn auf der MSC 108 anzunehmen, zusammen mit einem MSC-Rundschreiben zur vorzeitigen Umsetzung des Entwurfs für Änderungen der Absätze 4.2.2 und 8.4.1 bis 8.4.3 des IGF-Codes.

Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da sie die Sicherheit von Schiffen, einschließlich Fahrgastschiffen, die Erdgas als Brennstoff verwenden, erhöhen werden.

4.3. 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 106 wurden Änderungen zu den Teilen A und B der Anhänge A und B des ESP-Codes 2011 angenommen, die auf der SDC 8 in Übereinstimmung mit dem auf der MSC 92 vereinbarten Verfahren für regelmäßige Aktualisierungen des Codes ausgearbeitet worden waren, das regelmäßige Aktualisierungen des ESP-Codes 2011 aus dem Vierjahreszyklus für das Inkrafttreten von SOLAS-Änderungen ausnimmt (MSC 92/26 Absatz 13.31). Die Änderungen sollten als am 1. Januar 2024 angenommen gelten und am 1. Juli 2024 in Kraft treten.

Auf der SDC 9 wurde Dokument SDC 9/6 (China) erörtert, in dem vorgeschlagen wird, die Verfahren für die Zulassung und Zertifizierung von Unternehmen für Dickenmessungen an Schiffskörpern zu ändern, um den Verwaltungen das Recht einzuräumen, Unternehmen für Dickenmessungen an Schiffskörpern zu prüfen. Im Anschluss an die Beratungen stimmte der Unterausschuss dem Entwurf einer MSC-Entschließung über Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (ESP-Code 2011), wie in Anlage 3 von SDC 9/16 dargelegt, zu, der auf der MSC 107 zur Genehmigung und anschließenden Annahme vorgelegt werden soll.

Der Standpunkt der Union auf der SDC 9 bestand darin, den Vorschlag zu unterstützen.

Auf der MSC 107 wurde der Entwurf für Änderungen des ESP-Codes 2011 im Hinblick auf seine Annahme auf der MSC 108 genehmigt.

Der Standpunkt der Union auf der MSC 107 bestand darin, den Vorschlag zu unterstützen.

Daher sollte die Union diese Änderungen unterstützen, da sie die Verfahren für die Zulassung und Zertifizierung von Unternehmen, die sich mit der Dickenmessung an Schiffskörpern befassen, in den Anhängen der 2019 vorgenommenen Änderungen des ESP-Codes 2011 klarstellen, wobei sie sich auf die Verwaltung und nicht auf eine von der Verwaltung anerkannte Organisation beziehen.

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

Zu den Änderungen der Mindest- und Höchstgeschwindigkeit für das Absenken von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten (Absätze 6.1.2.8 und 6.1.2.10 des LSA-Codes):

Auf der MSC 99 wurde das Dokument MSC 99/20/2 (Japan) erörtert und vereinbart, den Punkt „Ausarbeitung von Änderungen des LSA-Codes zur Überarbeitung der Absenkgeschwindigkeit von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten für Frachtschiffe“ auf die Post-Zweijahresagenda zu setzen, wobei zwei Sitzungen zur Erledigung dieses Punktes vorgesehen waren und der SSE-Unterausschuss als koordinierendes Organ eingesetzt wurde (MSC 99/22 Absätze 20.14 bis 20.18). Der Ausschuss kam ferner überein, dass die zu erarbeitenden Änderungen für alle Frachtschiffe, auf die Kapitel III des SOLAS-Übereinkommens Anwendung findet, sowie für alle Aussetzvorrichtungen mit Läufer- und Windenantrieb gelten sollen; bei dem zu ändernden Instrument handelt es sich um den LSA-Code Absatz 6.1.2.8.

Auf der SSE 9 wurde erneut darauf hingewiesen, dass sich der Punkt auf Änderungen für Frachtschiffe beschränkt, und es wurde die Schlussfolgerung der LSA-Arbeitsgruppe zur Kenntnis genommen, dass der Entwurf der überarbeiteten Anforderungen an die Mindestabsenkgeschwindigkeit von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten keine Auswirkungen auf Fahrgastschiffe haben werde, für die bereits eine Begrenzung der Davit-Höhe gemäß Regel III/24 des SOLAS-Übereinkommens gelte. Der Unterausschuss forderte daher die Teilnehmer der MSC 107 dazu auf, die Anwendung des oben genannten Entwurfs für Änderungen des Kapitels VI des LSA-Codes für die überarbeiteten Absätze 6.1.2.8 und 6.1.2.10 auf Fahrgastschiffe auszuweiten, sodass für diese ebenfalls die maximale Absenkgeschwindigkeit gilt, und er stellte fest, dass die Gruppe den Entwurf für Änderungen so ausgearbeitet hatte, dass er sowohl für Fracht- als auch für Fahrgastschiffe gelten könnte.

Anschließend stimmte der Unterausschuss dem Entwurf einer MSC-EntschlieÙung über Änderungen des LSA-Codes für die Mindest- und Höchstabsenkgeschwindigkeit von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten sowie des Kontroll- und Überwachungsbogens und des Aufzeichnungsformats, wie in Anlage 4 zum Dokument SSE 9/20 dargelegt, mit dem Ziel der Genehmigung auf der MSC 107 und der anschließenden Annahme auf der MSC 108 zu.

Auf der MSC 107 wurde vereinbart, den Entwurf für Änderungen des Absatzes 6.1.2.10 des LSA-Codes, wie in Dokument MSC 107/14/5 vorgeschlagen, zu ändern, und es wurde der Entwurf für Änderungen des LSA-Codes (Absätze 6.1.2.8 und 6.1.2.10) mit dem Ziel genehmigt, ihn auf der MSC 108 anzunehmen.

Der Standpunkt der Union auf der MSC 107 bestand darin, diese Entscheidung zu unterstützen, da sie die Sicherheit auf Fahrgastschiffen erhöhen wird.

Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, die Änderungen zu unterstützen, da sie die Sicherheit im Seeverkehr fördern, indem sie die Absenkgeschwindigkeit von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten für Fahrgastschiffe anpassen.

Zu den Änderungen zum Verhalten von Rettungswesten im Wasser (Absatz 2.2.1.6.2 des LSA-Codes):

Auf der MSC 101 war ein Punkt zum Thema „Entwicklung von Änderungen des LSA-Codes und zur EntschlieÙung MSC.81(70) zum Verhalten von SOLAS-Rettungswesten im Wasser“ auf die Post-Zweijahresagenda des Ausschusses gesetzt worden, der darauf abzielte, das Verhalten von Rettungswesten im Wasser zu verbessern, um die Risiken zu mindern, denen

Seeleute beim Eintauchen in das Wasser ausgesetzt sind; hierzu wurden zwei Sitzungen vorgesehen und der Unterausschuss wurde als koordinierendes Organ eingesetzt.

Auf der SSE 9 wurden dem in Anlage 4 zum Dokument SSE 9/20 enthaltenen Entwurf für Änderungen des Kapitels II des LSA-Codes mit dem Ziel der Genehmigung auf der MSC 107 und der anschließenden Annahme auf der MSC 108 zugestimmt.

Der Standpunkt der Union auf der SSE 9 bestand darin, dabei zu unterstützen, die einschlägigen Abschnitte von SSE 9/3 (Anhänge 2 und 3 des Berichts der LSA-Korrespondenzgruppe) sowie die im Rahmen dieses Tagesordnungspunkts vorgelegten Dokumente zur eingehenden Analyse an die LSA-Arbeitsgruppe zu verweisen, damit sie auf dieser Tagung fertiggestellt werden können.

Auf der MSC 107 wurde der Entwurf für Änderungen des Kapitels II des LSA-Codes über das Verhalten von Rettungswesten im Wasser genehmigt, damit er auf der MSC 108 angenommen werden kann.

Der Standpunkt der Union bestand darin, dabei zu unterstützen, die einschlägigen Abschnitte des Dokuments SSE 9/3 (Anhänge 2 und 3 des Berichts der LSA-Korrespondenzgruppe) sowie die im Rahmen dieses Tagesordnungspunkts vorgelegten Dokumente zur eingehenden Analyse an die LSA-Arbeitsgruppe zu verweisen, damit sie auf dieser Tagung abgeschlossen werden.

Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, die Änderungen zu unterstützen, da mit ihnen die Sicherheit im Seeverkehr erhöht wird, indem ein angemessenes Verhalten von Rettungswesten im Wasser für die Sicherheit von Seeleuten gewährleistet wird.

Zu den Änderungen für Einzelläufer- und -hakensysteme in Rettungsbootbeschlügen (Absätze 4.4.7.6.8 und 4.4.7.6.17 des LSA-Codes)

Auf der MSC 99 wurde das Dokument MSC 99/20/2 (Japan) erörtert und vereinbart, den Punkt „Ausarbeitung von Änderungen des LSA-Codes zur Überarbeitung der Absenkgeschwindigkeit von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten für Frachtschiffe“ auf die Post-Zweijahresagenda zu setzen, wobei zwei Sitzungen zur Erledigung dieses Punktes vorgesehen waren und der SSE-Unterausschuss als koordinierendes Organ eingesetzt wurde (MSC 99/22 Absätze 20.14 bis 20.18).

Auf der SSE 7 wurde der Entwurf für Änderungen des Absatzes 4.4.7.6.17 des LSA-Codes zu Einzelläufer- und -hakensystemen mit Auslösefähigkeit unter Last geprüft, dem grundsätzlich zugestimmt wurde (SSE 7/WP.3 Anhang 5).

Auf der MSC 106 wurde das Dokument MSC 106/11/1 (Bahamas u. a.) erörtert, in dem eine unvorhergesehene Folge der vorgeschlagenen Streichung von Absatz 4.4.7.6.8 hinsichtlich der Entlastungshaken festgestellt wurde, und die Mitglieder kamen überein, dass eine weitere Erörterung durch die SSE 9 erforderlich ist. Darüber hinaus hat der Ausschuss den Anwendungsbereich des Punktes neu definiert, um weitere Unterabsätze von Absatz 4.4.7.6 des LSA-Codes aufzunehmen, um die erforderliche Klarheit für eine einheitliche Anwendung der Anforderungen zu schaffen und ihn in „Änderungen des LSA-Codes zu Einzelläufer- und -hakensystemen mit Auslösefähigkeit unter Last“ umzubenennen.

Auf der SSE 9 wurde dem Entwurf für Änderungen der Absätze 4.4.7.6.8 und 4.4.7.6.17 (bereits auf der SSE 7 zugestimmt) des Kapitels IV des LSA-Codes zu Einzelläufer- und -hakensystemen, wie in Anlage 4 zu SSE 9/20 dargelegt, mit dem Ziel zugestimmt ihn auf der MSC 107 zu genehmigen und anschließend auf der MSC 108 anzunehmen. In diesem Zusammenhang kam der Unterausschuss überein, dass Vollhaken mit einer federbelasteten Schutzvorrichtung am Hakenmaul als den Anforderungen des Absatzes 4.4.7.6.8 des LSA-

Codes in der geänderten Fassung entsprechend gelten sollten, wenn der Mechanismus automatisch zurückgestellt wird.

Der Standpunkt der Union auf der SSE 9 bestand darin, dass die einschlägigen Dokumente in der Arbeitsgruppe weiter erörtert werden müssen.

Auf der MSC 107 wurde der Entwurf für Änderungen der Absätze 4.4.7.6.8 und 4.4.7.6.17 des LSA-Codes zu Einzelläufer- und -hakensystemen mit dem Ziel genehmigt, ihn auf der MSC 108 anzunehmen.

Der Standpunkt der Union bestand darin, die Änderungen zu unterstützen.

Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, die Änderungen des LSA-Codes zu unterstützen, da mit ihnen die Sicherheit im Seeverkehr durch Erhöhung der Sicherheitsstandards für Einzelläufer- und -hakensysteme mit unter Last auslösefähigen Haken erhöht wird, indem die in Absatz 4.4.7.6.17 vorgesehenen Ausnahmen aufgehoben werden.

4.5. Änderungen des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code)

Die Teilnehmer der MSC 97 stimmten dem von der EU vorgeschlagenen neuen Punkt zu Bränden auf Ro-Ro-Decks von Fahrgastschiffen auf der Grundlage einer Studie über Unfälle auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen zu, in der 14 Bereiche für mögliche Maßnahmen zur Verbesserung und Änderung der Instrumente ermittelt wurden.

Auf der SSE 6 gelang es, den Entwurf der vorläufigen Richtlinien, die mehrere Vorschläge als direktes Ergebnis der beiden FIRESAFE-Studien enthielten, abzuschließen. Darüber hinaus konnten auf der SSE 6 gute Fortschritte bei der Ausarbeitung des Entwurfs für Änderungen der überarbeiteten Richtlinien zu Wartungs- und Inspektionsarbeiten an Brandschutzsystemen und -einrichtungen (MSC.1/Rundschreiben 1432) erzielt werden. Schließlich wurden die vorläufigen Richtlinien auf der MSC 101 genehmigt.

Auf der SSE 7 wurde der Entwurf für Änderungen des FSS-Codes (Kapitel 7 und 9) grundsätzlich genehmigt, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Korrespondenzgruppe die Frage der zusätzlichen Anforderungen an lineare Wärmemelder im FSS-Code weiter prüfen wird.

Auf der SSE 8 wurde der Entwurf für Änderungen des Kapitels II-2 des SOLAS-Übereinkommens und zum FFS-Code für neue und vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe weiterentwickelt und die Korrespondenzgruppe für Brandschutz wurde mit dem in Absatz 6.26 des Dokuments SSE 8/20 dargelegten Mandat wieder eingesetzt, um die Arbeit zwischen den Tagungen weiter voranzutreiben, außerdem wurde die Gruppe beauftragt, dieser Tagung einen Bericht vorzulegen.

Auf der SSE 9 wurde der Entwurf für Änderungen des FSS-Codes, wie in Anlage 6 zum Dokument SSE 9/20 dargelegt, mit dem Ziel genehmigt, ihn auf der MSC 107 zuzustimmen und im Anschluss auf der MSC 108 zusammen mit dem damit verbundenen Entwurf für Änderungen des SOLAS-Übereinkommens anzunehmen.

Der Standpunkt der Union auf der SSE 9 bestand darin, den Bericht der Korrespondenzgruppe für Brandschutz (SSE 9/6) generell zu unterstützen und vorzuschlagen, dieses Dokument sowie das Dokument SSE 9/6/1 (Japan) zur weiteren eingehenden Erörterung an die Arbeitsgruppe „Brandschutz“ zu verweisen, damit die Änderungen des Kapitels II-2 des SOLAS-Übereinkommens und des FSS-Codes auf dieser Tagung abgeschlossen werden können.

Auf der MSC 107 wurde der Entwurf für Änderungen des FSS-Codes über Brandsicherheitssysteme auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen mit dem Ziel genehmigt, ihn zusammen mit dem dazugehörigen Entwurf für Änderungen des SOLAS-Übereinkommens auf der MSC 108 anzunehmen.

Der Standpunkt der Union bestand darin, diese Änderungen zu unterstützen.

Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, diese Änderungen zu unterstützen, da sie durch die Verbesserung der Brandsicherheit von Fahrgastschiffen, insbesondere von Ro-Ro-Fahrgastschiffen, erhebliche Vorteile für den Schutz des menschlichen Lebens auf See bieten werden.

4.6. Änderungen des Codes über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten

Auf der MSC 105 wurde bestätigt, dass die gemeinsame dreigliedrige Arbeitsgruppe der ILO/IMO (Joint Tripartite Working Group, JTWG) die Entwicklung von Schulungsbestimmungen gegen Mobbing und Belästigung im maritimen Sektor, einschließlich sexueller Übergriffe und sexueller Belästigung (Sexual Assault and Sexual Harassment, SASH), im Rahmen ihres neuen Mandats (MSC 105/20 Ziffer 16.14.1) prüfen und den Unterausschuss für Personal, Ausbildung und Wachdienst (HTW) anweisen sollte, vorrangig STCW-Ausbildungsbestimmungen zur Bekämpfung von Mobbing und Belästigung im maritimen Sektor, einschließlich SASH, als Teil des neuen Punkts zur „Umfassende Überprüfung des STCW-Übereinkommens und -Codes von 1978“ auszuarbeiten, wobei die in Abstimmung mit der JTWG durchzuführenden Arbeiten zu berücksichtigen sind.

Auf der HTW 9 wurde dem Entwurf für Änderungen der Tabelle A-VI/1-4 des STCW-Codes zur Verhütung von Mobbing und Belästigung, einschließlich SASH, und der Reaktion darauf, wie in Anlage 7 der HTW 9/15 dargelegt, mit dem Ziel zugestimmt, ihn auf der MSC 107 zu genehmigen und auf der MSC 108 anzunehmen. Der Unterausschuss kam ferner überein, den Entwurf für Änderungen von der JTWG prüfen zu lassen, und verwies ihn vor ihrer Annahme durch den Ausschuss zur abschließenden Prüfung zurück an die HTW 10.

Der Standpunkt der Union auf der HTW 9 bestand darin, die Dokumente HTW 9/7/1 (Vereinigte Staaten) und HTW 9/7/8 (Bahamas u. a.) inhaltlich unter Berücksichtigung des Dokuments HTW 9/7/5 (Republik Korea) zu unterstützen und zu bestätigen, wie wichtig es ist, das Thema „Belästigung und psychologische Sicherheit“ zu behandeln; die Union wies darauf hin, dass die drei Dokumente im Einklang mit den Ergebnissen der MSC 105 vorrangig in der Arbeitsgruppe erörtert werden sollten, bevor die allgemeine Überprüfung in Betracht gezogen wird.

Auf der MSC 107 wurde der Entwurf für Änderungen der Tabelle A-VI/1-4 des STCW-Codes zur Verhinderung von und Reaktion auf Mobbing und Belästigung mit dem Ziel genehmigt, ihn auf der MSC 108 anzunehmen. In diesem Zusammenhang nahm der Ausschuss zur Kenntnis, dass auf der HTW 9 vereinbart wurde, den oben genannten Entwurf für Änderungen auch an die zweite Sitzung der gemeinsamen dreigliedrigen IAO/IMO-Arbeitsgruppe zur Ermittlung und Behandlung von Problemen der Seeleute und des Personals (JTWG) zu verweisen, damit diese ihn berücksichtigt und Empfehlungen an die Teilnehmer der MSC 108 ausspricht, bevor diese ihn auf dieser Tagung annehmen.

Der Standpunkt der Union bestand darin, den Entwurf für Änderungen zu unterstützen.

Die Position der Union sollte darin bestehen, diese Änderungen zu unterstützen, da sie einen sicheren Arbeitsplatz für die Seeleute gewährleisten, indem durch sie in Teil A-VI/1 über „Verbindliche Mindestanforderungen für die Einführungslehrgänge sowie für die Grundausbildung und -unterweisung in Sicherheitsangelegenheiten für alle Seeleute“ eine

neue Befähigung „Beitrag zur Verhütung von und Reaktion auf Mobbing und Belästigung, einschließlich sexueller Übergriffe und sexueller Belästigung“ eingefügt wird.

5. EINSCHLÄGIGES UNIONSRECHT UND ZUSTÄNDIGKEIT DER UNION

5.1. Änderungen des Artikels V des Protokolls I des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen)

Mit der Richtlinie 2002/59/EG in ihrer geänderten Fassung wird ein gemeinschaftliches Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr eingerichtet.¹ Nach Artikel 17 müssen die Mitgliedstaaten alle geeigneten Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass der Kapitän eines innerhalb ihrer Such- und Rettungszone/ausschließlichen Wirtschaftszone oder eines äquivalenten Gebiets fahrenden Schiffes der für das betreffende geografische Gebiet zuständigen Küstenstation folgende Vorfälle sofort meldet: „d) alle auf See treibende(n) Schlämme von umweltschädlichen Stoffen, Container oder Stückgüter, die beobachtet werden.“ Dies soll sicherstellen, dass die zuständigen Behörden (der betroffenen Küstenstaaten) in Kenntnis gesetzt werden, damit rechtzeitig Maßnahmen ergriffen werden können. Daher gibt es auf EU-Ebene bereits ein verbindliches System (SafeSeaNet) für die Meldung verloren gegangener Container. Dieses System zur Meldung von Vorfällen ist seit 2012 gängige Praxis.

Darüber hinaus sieht die Richtlinie 2009/18/EG zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr² vor, dass die Seeunfalluntersuchungsstellen der Mitgliedstaaten von den zuständigen Behörden und/oder den Beteiligten unverzüglich über sämtliche Unfälle und Vorkommnisse, die unter diese Richtlinie fallen, zu unterrichten ist. Dies schließt den Verlust von Containern auf See ein.

Daher können die Änderungen des Artikels V des Protokolls I des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) die Anforderungen der Richtlinie 2002/59/EG und der Richtlinie 2009/18/EG entscheidend beeinflussen.

5.2. Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen

In der Richtlinie (EU) 2016/802 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- und Brennstoffe³ werden die Anforderungen an den Schwefelgehalt von Kraft- und Brennstoffen und die Durchführungsbestimmungen der überarbeiteten Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens behandelt.

Darüber hinaus schafft die Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr⁴ (MRV-Verordnung der EU) den Rechtsrahmen für ein EU-System zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (Monitoring, Reporting and Verification, MRV) der Treibhausgasemissionen. Ziel der Verordnung ist es, robuste und überprüfbare Daten zu Treibhausgasemissionen und Energieeffizienzindikatoren bereitzustellen, die politischen Entscheidungsträger zu informieren und die Marktakzeptanz energieeffizienter Technologien und Verhaltensweisen zu fördern. Dies geschieht durch die Beseitigung von Marktbarrieren wie einem Mangel an Informationen. Die Verordnung ist am 1. Juli 2015 in Kraft getreten.

¹ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

² ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114.

³ ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58.

⁴ ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55.

In der Verordnung (EU) 2021/1119 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität („EU-Klimagesetz“)⁵ wird als verbindliches Klimaziel der Union festgelegt, dass die Netto-Treibhausgasemissionen – d. h. die Emissionen nach Abzug des Abbaus von Treibhausgasen – bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 gesenkt werden müssen. Sie umfasst auch das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 und ein angestrebtes Ziel für negative Nettoemissionen nach diesem Zeitpunkt.

Auf der Grundlage der Vorschläge der Kommission im Rahmen des Pakets *Fit für 55* zur Verringerung der Treibhausgasemissionen haben die EU-Gesetzgeber die folgenden Rechtsakte verabschiedet, die speziell auf die Treibhausgasemissionen des Schifffahrtssektors abzielen:

- die Überarbeitung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union⁶ und den Beschluss (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union⁷ durch die Änderung der Richtlinie (EU) 2023/959⁸ zur Ausweitung des EU-Emissionshandelssystems (ETS) auf den Seeverkehrssektor, die am 1. Januar 2024 in Kraft treten wird (zusammen mit den erforderlichen Änderungen der MRV-Verordnung der EU⁹ zur Überarbeitung der Überwachungs- und Berichterstattungsvorschriften, auch durch die Überarbeitung der einschlägigen Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte).
- Verordnung (EU) 2023/1805 befasst sich mit der Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Brennstoffe im Seeverkehr¹⁰ (im Folgenden „FuelEU Maritime“-Verordnung) und schreibt deren Verwendung auf Schiffen vor, die ab dem 1. Januar 2025 Häfen der Union anlaufen.

Die Einhaltung der neuen Verpflichtungen, die sich aus der Ausweitung des EU-Emissionshandelssystems (ETS) auf den Seeverkehr und aus der „FuelEU Maritime“-Verordnung ergeben, wird auf dem Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfsystem aufbauen, das mit der MRV-Verordnung der EU eingeführt wurde.

Diese Rechtsakte der EU sind wiederum eng mit den IMO-Maßnahmen zu Treibhausgasemissionen verknüpft – etwa dem IMO-Datenerhebungssystem, dem Energieeffizienz-Kennwert für Bestandsschiffe (EEXI) und dem Kohlenstoffintensitätsindikator (CII) –, die darauf abzielen, Informationen über die technische und betriebliche Energieeffizienz für jedes einzelne Schiff zu sammeln und zu veröffentlichen.

Jede IMO-Maßnahme im Bereich der Treibhausgasemissionen, die die Überwachung und Prüfung von und die Berichterstattung über Treibhausgasemissionen aus der Schifffahrt

⁵ ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1.

⁶ ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32.

⁷ ABl. L 264 vom 9.10.2015, S. 1.

⁸ ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 134.

⁹ Verordnung (EU) 2023/957 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 zur Einbeziehung von Seeverkehrstätigkeiten in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung in Bezug auf Emissionen von zusätzlichen Treibhausgasen und Emissionen von zusätzlichen Schiffstypen (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 105).

¹⁰ ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 48.

vorschreibt, könnte sich auf die MRV-Verordnung der EU sowie die EU-ETS-Richtlinie und die „FuelEU Maritime“-Verordnung auswirken.

Die Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen sind daher geeignet, die nach Richtlinie (EU) 2016/802, der Verordnung (EU) 2015/757, Richtlinie 2003/87/EG, Beschluss (EU) 2015/1814 und Verordnung (EU) 2023/1805 geltenden Anforderungen entscheidend zu beeinflussen.

5.3. Änderungen des Ballastwasser-Übereinkommens

Die Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle¹¹ soll sicherstellen, dass Schiffe die EU-weiten und internationalen Sicherheits- und Umweltvorschriften für den Seeverkehr einhalten, und mit ihr werden gemeinsame Kriterien für Schiffsüberprüfungen festgelegt.

Nach einem Vorschlag der Kommission zur Überarbeitung der Richtlinie wird das Ballastwasser-Übereinkommen in die Liste der Übereinkommen aufgenommen (Artikel 2 Punkt 1), deren Anwendung die Hafenstaatkontrollbeamten bei ihren Überprüfungen von Schiffen unter ausländischer Flagge sicherstellen müssen (Artikel 13). Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs¹² betrifft die Gefahr der Beeinträchtigung nicht nur die geltenden Vorschriften, sondern auch ihre voraussichtliche künftige Entwicklung.

Daher können die Änderungen des Ballastwasser-Übereinkommens die Anforderungen der Richtlinie 2009/16/EG entscheidend beeinflussen.

5.4. Änderungen der Kapitel II-1, II-2 und V des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen)

Durch Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe¹³ wird das SOLAS-Übereinkommen auf Fahrgastschiffe der Klasse A angewendet, während in Anhang I Kapitel II-2 „Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung“ verschiedene und umfangreiche Anforderungen für Fahrgastschiffe der Klassen B, C und D in der Inlandfahrt festgelegt sind.

Darüber hinaus enthält Anlage I die Regeln II-1/A-1/5 (Abschnitt 1) und II-1/A-1/3-4 (Abschnitt 2) nach denen Schiffe der Klasse B über ein schiffsspezifisches Notschleppverfahren verfügen müssen. Dieses Verfahren ist für den Einsatz in Notfällen an Bord mitzuführen und muss auf den an Bord vorhandenen Vorrichtungen und der zur Verfügung stehenden Ausrüstung beruhen; siehe die „Richtlinien für Eigner/Betreiber zur Erstellung von Notschleppverfahren“ (MSC.1/Rundschreiben 1255).

Richtlinie 2002/59/EG in ihrer geänderten Fassung verpflichtet die Mitgliedstaaten, alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass der Kapitän eines innerhalb ihrer Such- und Rettungszone/ausschließlichen Wirtschaftszone oder eines äquivalenten Gebiets fahrenden Schiffes der für das betreffende geografische Gebiet zuständigen Küstenstation folgende Vorfälle unverzüglich meldet: „d) alle auf See treibende(n) Schlämme von umweltschädlichen Stoffen, Container oder Stückgüter, die beobachtet werden.“ Dies soll sicherstellen, dass die zuständigen Behörden (der betroffenen Küstenstaaten) in Kenntnis gesetzt werden, damit rechtzeitig Maßnahmen ergriffen werden können. Daher gibt es auf EU-Ebene bereits ein verbindliches System (SafeSeaNet) für die Meldung verloren

¹¹ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

¹² Gutachten 1/03 des Gerichtshofs vom 7. Februar 2006, Lugano-Übereinkommen, Nr. 126.

¹³ ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

gegangener Container. Dieses System zur Meldung von Vorfällen ist seit 2012 gängige Praxis.

Darüber hinaus sieht die Richtlinie 2009/18/EG zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr vor, dass die Seeunfalluntersuchungsstellen der Mitgliedstaaten von den zuständigen Behörden und/oder den Beteiligten unverzüglich über sämtliche Unfälle und Vorkommnisse, die unter diese Richtlinie fallen, zu unterrichten ist. Dies schließt den Verlust von Containern auf See ein.

Aus diesem Grund können die Änderungen der Kapitel II-1, II-2 und V des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen) die Anforderungen der Richtlinien 2009/45/EG, 2002/59/EG und 2009/18/EG entscheidend beeinflussen.

5.5. Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code)

Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe, die in der Inlandsfahrt eingesetzt werden, gilt das SOLAS-Übereinkommen in seiner geänderten Fassung für Fahrgastschiffe der Klasse A. Da der IGF-Code ein verbindlicher Code im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens ist, gilt er auch für Fahrgastschiffe im Rahmen dieser Richtlinie.

Darüber hinaus umfasst Anhang I der Richtlinie 2009/45/EG zwei Regeln zu Schiffen, die Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden:

- Regel II-1/G/1: anwendbar auf neue Schiffe der Klassen B, C und D [und Bestandsschiffe der Klasse B] – „Schiffe, die für die Verwendung gasförmiger oder flüssiger Brennstoffe, deren Flammpunkt unter dem gemäß Regel II-2/A/10 Unterabsatz 1.1 zulässigen Wert liegt, umgebaut wurden oder die sich zur Verwendung dieser Brennstoffe verpflichten, müssen ungeachtet ihres Baudatums die Anforderungen des IGF-Codes gemäß der Regel II-1/2.28 des SOLAS-Übereinkommens erfüllen.“
- Regel II-1/G/57: Anforderungen an Schiffe, die Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden – „Schiffe, die gasförmige oder flüssige Brennstoffe verwenden, deren Flammpunkt unter dem gemäß Regel II-2/4.2.1.1 zulässigen Wert liegt, müssen die Anforderungen des IGF-Codes gemäß der Regel II-1/2.28 des SOLAS-Übereinkommens erfüllen.“

Die Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), sind daher geeignet, die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG entscheidend zu beeinflussen.

5.6. Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (ESP-Code 2011)

Die Verordnung (EU) Nr. 530/2012 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe¹⁴ 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

¹⁴ ABl. L 172 vom 30.6.2012, S. 3.

Öltankschiffen (Enhanced Survey Programme, 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 auch auf Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 anwendbar.

Daher können die Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (ESP-Code 2011) die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 entscheidend beeinflussen.

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

Die Richtlinie 2014/90/EU über Schiffsausrüstung¹⁵ stellt den freien Verkehr solcher Ausrüstung innerhalb der Union durch eine einheitliche Anwendung der einschlägigen internationalen Instrumente für Schiffsausrüstung sicher, die an Bord von EU-Schiffen gebracht werden soll. In diesem Zusammenhang wurde die Durchführungsverordnung (EU) 2023/1667 angenommen, die sich auch auf Rettungsmittel und Rettungswesten bezieht und in der auf den LSA-Code und die Entschließung MSC.81(70) Bezug genommen wird.

Darüber hinaus müssen nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG Fahrgastschiffe in der Inlandfahrt den Anforderungen des SOLAS-Abkommens für Fahrgastschiffe der Klasse A entsprechen. Außerdem müssen nach derselben Richtlinie Schiffe der Klassen B, C und D die wichtigsten Bestimmungen des LSA-Codes und des Kapitels III des SOLAS-Übereinkommens einhalten.

Die Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code) sind daher geeignet, die Anwendung der Richtlinie 2014/90/EU und der Richtlinie 2009/45/EG entscheidend zu beeinflussen.

5.8. Änderungen des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code)

Durch Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG wird das SOLAS-Übereinkommen in seiner geänderten Fassung, einschließlich des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code), auf Fahrgastschiffe der Klasse A angewendet, während in Anhang I Kapitel II-2 zu Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung verschiedene und umfangreiche Anforderungen für Fahrgastschiffe der Klassen B, C und D in der Inlandfahrt festgelegt sind.

Die Änderungen des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code) sind daher geeignet, die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG entscheidend zu beeinflussen.

5.9. Änderungen des Codes über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten

Das STCW-Übereinkommen wird durch Richtlinie (EU) 2022/993 in das Unionsrecht übernommen. Die Ausbildungs- und Zertifizierungsanforderungen an Seefahrer sind im EU-Recht in Richtlinie (EU) 2022/993 geregelt. Artikel 3 der Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass Seeleute, die an Bord eines Schiffes Dienst tun, eine Ausbildung erhalten, die mindestens die

¹⁵ ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146.

Anforderungen des STCW-Übereinkommens gemäß Anhang I der Richtlinie abdeckt, gegebenenfalls einschließlich der anwendbaren Bestimmungen des STCW-Codes (Artikel 1 Absatz 21 der Richtlinie).

Daher können die Änderungen des Codes über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code) die Anwendung der Richtlinie (EU) 2022/993 entscheidend beeinflussen.

5.10. Zuständigkeit der EU

Der Gegenstand der vorgesehenen Akte betrifft einen Bereich, für den die Union nach Artikel 3 Absatz 2 letzter Satzteil AEUV die ausschließliche Außenkompetenz hat, da die vorgesehenen Akte „gemeinsame Regeln beeinträchtigen oder deren Tragweite verändern“ könnten.

6. RECHTSGRUNDLAGE

6.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

6.1.1. 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.¹⁶

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 sind, aber „geeignet, den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber ... erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“¹⁷.

6.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der IMO und der IMO-Schiffssicherheitsausschusses sind Gremien, die durch ein Übereinkommen, 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 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr. Grund: Die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass der Kapitän eines innerhalb ihrer Such- und Rettungszone/ausschließlichen Wirtschaftszone oder eines äquivalenten Gebiets fahrenden Schiffes der für das betreffende geografische Gebiet zuständigen Küstenstation folgende Vorfälle unverzüglich meldet: „d) alle auf See treibende(n) Schlämme von umweltschädlichen Stoffen, Container oder Stückgüter, die

¹⁶ Rechtssache C-399/12 Bundesrepublik Deutschland/Rat der Europäischen Union (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

¹⁷ Rechtssache C-399/12 Bundesrepublik Deutschland/Rat der Europäischen Union (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61-64.

beobachtet werden.“ Dies soll sicherstellen, dass die zuständigen Behörden (der betroffenen Küstenstaaten) in Kenntnis gesetzt werden, damit rechtzeitig Maßnahmen ergriffen werden können. Daher gibt es auf EU-Ebene bereits ein verbindliches System (SafeSeaNet) für die Meldung verloren gegangener Container.

- Richtlinie 2009/18/EG zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr. Grund: Die Mitgliedstaaten müssen in ihren Rechtsvorschriften vorschreiben, dass ihre jeweilige Untersuchungsstelle unverzüglich von den zuständigen Behörden und/oder den Beteiligten über sämtliche Unfälle und Vorkommnisse, die unter diese Richtlinie fallen, zu unterrichten ist. Dies schließt den Verlust von Containern auf See ein.
- Richtlinie (EU) 2016/802 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe. Grund: Die Richtlinie behandelt Anforderungen an den Schwefelgehalt von Brennstoffen und Durchführungsbestimmungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens in der geänderten Form.
- Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen. Grund: Die Verordnung schafft den rechtlichen Rahmen für ein EU-System zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung von Treibhausgasemissionen (MRV). Die Einhaltung der neuen Verpflichtungen, die sich aus der Ausweitung des EU-Emissionshandelssystems auf den Seeverkehr und der „FuelEU Maritime“-Verordnung ergeben, wird auf dem Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfsystem aufbauen, das mit der MRV-Verordnung der EU eingeführt wurde.
- Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und der Beschluss (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union, beide in der durch Richtlinie (EU) 2023/959 geänderten Fassung, die das EU-Emissionshandelssystem auf den Seeverkehr ausweitet. Grund: Die Richtlinie ist eng mit den IMO-Maßnahmen zu Treibhausgasemissionen verknüpft – etwa dem IMO-Datenerhebungssystem, dem Energieeffizienz-Kennwert für Bestandsschiffe (EEXI) und dem Kohlenstoffintensitätsindikator (CII) –, die darauf abzielen, Informationen über die technische und betriebliche Energieeffizienz für jedes einzelne Schiff zu sammeln und zu veröffentlichen.
- Verordnung (EU) 2023/1805 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr. Grund: Die Richtlinie ist eng mit den IMO-Maßnahmen zu Treibhausgasemissionen verknüpft – etwa dem IMO-Datenerhebungssystem, dem Energieeffizienz-Kennwert für Bestandsschiffe (EEXI) und dem Kohlenstoffintensitätsindikator (CII) –, die darauf abzielen, Informationen über die technische und betriebliche Energieeffizienz für jedes einzelne Schiff zu sammeln und zu veröffentlichen.
- Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle. Grund: Das Ballastwasser-Übereinkommen wird auf Vorschlag der Kommission in die Liste der Übereinkommen aufgenommen (Artikel 2 Nummer 1), deren Anwendung Hafenstaatkontrollbeamten bei ihren Überprüfungen von Schiffen unter ausländischer Flagge sicherstellen müssen (Artikel 13). Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs betrifft die Gefahr der Beeinträchtigung nicht nur die geltenden Vorschriften, sondern auch ihre voraussichtliche künftige Entwicklung.

- Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe. Grund: Durch Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i wird das SOLAS-Übereinkommen sowie der FSS-Code auf Fahrgastschiffe der Klasse A angewendet, während in Anhang I Kapitel II-2 zu Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung verschiedene und umfassende Anforderungen für Fahrgastschiffe der Klassen B, C und D in der Inlandfahrt festgelegt sind. Da zudem der IGF-Code im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens verpflichtend ist, ist er auch auf die unter diese Richtlinie fallenden Fahrgastschiffe anzuwenden. Schiffe der Klassen B, C und D müssen außerdem die wichtigsten Bestimmungen des LSA-Codes und des Kapitels III des SOLAS-Übereinkommens einhalten.
- Verordnung (EU) Nr. 530/2012 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe. Grund: Die Verordnung schreibt die Anwendung des Zustandsbewertungsschemas (CAS) der IMO auf über 15 Jahre alte Einhüllen-Öltankschiffe 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 auch auf Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 anwendbar.
- Richtlinie 2014/90/EU über Schiffsausrüstung. Grund: Die Normen für Rettungswesten und Rettungsmittel sowie die Entschließung MSC.81(70) sind Teil des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1667 der Kommission.
- Richtlinie (EU) 2022/993 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten. Grund: Durch die Richtlinie wird das STCW-Übereinkommen und der STCW-Code in das Unionsrecht übernommen.

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.

6.2. Materielle Rechtsgrundlage

6.2.1. 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.

6.2.2. 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.

6.3. 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 81. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und der 108. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL), des Ballastwasser-Übereinkommens, des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (ESP-Code 2011), des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code), des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code) und des Codes über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-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 Union sind Mitglieder der IMO. Die Union selbst ist kein Mitglied der IMO.
- (3) 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.
- (4) 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.

- (5) Auf der 81. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der IMO vom 18. bis 22. März 2024 sollen Änderungen des Artikels V des Protokolls I des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen), der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen über Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt und andere Fragen im Zusammenhang mit ölhaltigen Brennstoffen, über die Zugänglichkeit der Daten in der im Rahmen des Systems der IMO zur Erhebung von Daten (IMO DCS) für den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen eingerichteten Datenbank sowie über die Berücksichtigung von Daten über die Beförderungsleistung und eine verbesserte Granularität der Daten im IMO DCS sowie über das Ballastwasser-Übereinkommen angenommen werden.
- (6) Auf der 108. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses vom 15. bis 24. Mai 2024 sollen Änderungen der Kapitel II-1, II-2 und V des Internationalen Übereinkommens über den Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennelemente mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (ESP-Code 2011), des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA) und des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS Code) sowie des Teils A-VI/1 des Codes über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) angenommen werden.
- (7) Es ist angezeigt, den Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union auf der 81. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der IMO zu vertreten ist, da die vorgesehenen Rechtsakte geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich zu beeinflussen – nämlich der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr¹, der Richtlinie 2009/18/EG zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr², der Richtlinie (EU) 2016/802 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe³, der Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen⁴, der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft⁵, des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union⁶, der Verordnung (EU) 2023/1805 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr⁷ und der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle⁸.
- (8) Aus diesem Grund sollte die Union die Änderungen des Artikels V des Protokolls I des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch

¹ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

² ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114.

³ ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58.

⁴ ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55.

⁵ ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32.

⁶ ABl. L 264 vom 9.10.2015, S. 1.

⁷ ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 48.

⁸ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) unterstützen, da es wichtig ist, ein einheitliches Meldesystem für den Verlust von Containern einzurichten sowie doppelte Meldepflichten und Verwirrung zu vermeiden, die das Risiko bergen, dass der Verlust von Containern auf See nicht gemeldet wird.

- (9) Die Union sollte die Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen über Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt und andere Fragen im Zusammenhang mit ölhaltigen Brennstoffen unterstützen, da mit diesen das Problem der Vorschrift für die Prüfung und die Aufnahme von Angaben zum Flammpunkt in die Bunkerlieferbescheinigung (BDN) für Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt, die im Widerspruch zu den jüngst auf der MSC 106 angenommenen Änderungen des Kapitels II-2 des SOLAS-Übereinkommens steht, gelöst wird. Die Union sollte ferner die Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen über die Zugänglichkeit der Daten in der im Rahmen des Systems der IMO zur Erhebung von Daten (IMO DCS) für den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen eingerichteten Datenbank sowie über die Berücksichtigung von Daten über die Beförderungsleistung und eine verbesserte Granularität der Daten im IMO DCS unterstützen, da sie die bestmögliche Nutzung der erhobenen Daten im Rahmen der Politik zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs gewährleisten und einen Kompromiss zwischen einem breiteren Zugang zu den erhobenen Daten und deren Kontrolle durch das IMO-Sekretariat darstellen. Einerseits erhalten Analysen erstellende Beratungs- und Forschungseinrichtungen vorbehaltlich der Genehmigung durch das IMO-Sekretariat Zugang zu den erhobenen Daten, andererseits wird es jedem Unternehmen ermöglicht, die Daten seiner Schiffe freiwillig an die Öffentlichkeit weiterzugeben.
- (10) Die Union sollte die Änderungen des Ballastwasser-Übereinkommens unterstützen, da mit diesen eine stärkere Nutzung der Digitalisierung im Zusammenhang mit der Führung elektronischer Aufzeichnungen im Rahmen des Übereinkommens gewährleistet wird.
- (11) Es ist angezeigt, den Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union auf der 108. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses zu vertreten ist, da die vorgesehenen Rechtsakte geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich zu beeinflussen – nämlich der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe⁹, Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr¹⁰, der Richtlinie 2009/18/EG zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr¹¹, der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe¹², der Richtlinie 2014/90/EU über Schiffsausrüstung¹³ und der Richtlinie (EU) 2022/993 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten¹⁴.
- (12) Aus diesem Grund sollte die Union die Änderungen der Kapitel II-1, II-2 und V des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen) unterstützen, da mit diesen die Sicherheit maßgeblich

⁹ ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

¹⁰ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

¹¹ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114.

¹² ABl. L 172 vom 30.6.2012, S. 3.

¹³ ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146.

¹⁴ ABl. L 169 vom 27.6.2022, S. 45.

verbessert wird, indem sichergestellt wird, dass alle neuen Schiffe mit Ausnahme von Tankschiffen, jedoch einschließlich Fahrgastschiffen, ab einer Bruttoreaumzahl von 20 000 über eine geeignete Ausrüstung für das Abschleppen in Notfällen verfügen, sowie allgemein die Standards für die Brandsicherheit von Fahrgastschiffen, einschließlich Ro-Ro-Fahrgastschiffen, und die Sicherheit der Verwendung von ölhaltigen Brennstoffen auf Fahrgastschiffen verbessert werden. Zudem wird mit diesen Änderungen die Bearbeitung von Meldungen über den Verlust von Containern gemäß den rechtlichen Verpflichtungen vereinfacht, eine Meldepflicht des Flaggenstaates an die IMO eingeführt, die Sicherheit der Schifffahrt erhöht und Umweltverschmutzung vorgebeugt.

- (13) Die Union sollte die Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), unterstützen, da mit ihnen die Sicherheit von Schiffen, einschließlich Fahrgastschiffen, die Erdgas als Brennstoff verwenden, erhöht wird.
- (14) Die Union sollte die Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (ESP-Code 2011) unterstützen, da mit diesen die Verfahren für die Genehmigung und Zertifizierung von Unternehmen, die Dickenmessungen an Schiffskörpern durchführen, in den Anhängen der Änderungen des ESP-Codes 2011 von 2019 modifiziert werden, indem auf eine Verwaltung und nicht auf eine von der Verwaltung anerkannte Organisation Bezug genommen wird. Dies wird zur Klärung des Verfahrens beitragen.
- (15) Die Union sollte die Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA) unterstützen, da mit ihnen die Sicherheit im Seeverkehr durch Anpassung der Absenkgeschwindigkeit von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten für Fahrgastschiffe, die Gewährleistung eines angemessenen Verhaltens von Rettungswesten im Wasser für die Sicherheit von Seeleuten und die Erhöhung der Sicherheitsstandards für Einzelläufer- und -hakensysteme mit unter Last auslösefähigen Haken durch Aufhebung der in Absatz 4.4.7.6.17 vorgesehenen Ausnahmen erhöht wird.
- (16) Die Union sollte die Änderungen des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code) unterstützen, da sie erhebliche Vorteile für den Schutz des menschlichen Lebens auf See bieten, indem die Brandsicherheit von Fahrgastschiffen und insbesondere von Ro-Ro-Fahrgastschiffen erhöht wird.
- (17) Die Union sollte die Änderungen des Teils A-VI/1 des Codes über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code) unterstützen, da sie einen sicheren Arbeitsplatz für die Seeleute gewährleisten, indem in Teil A-VI/1 über „Verbindliche Mindestanforderungen für die Einführungslehrgänge sowie für die Grundausbildung und -unterweisung in Sicherheitsangelegenheiten für alle Seeleute“ eine neue Befähigung „Beitrag zur Verhütung von und Reaktion auf Mobbing und Belästigung, einschließlich sexueller Übergriffe und sexueller Belästigung“ eingefügt wird.
- (18) Der Standpunkt der Union sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder der IMO sind, und der Kommission gemeinsam vertreten werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union auf der 81. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) zu vertretende Standpunkt besteht darin, der Annahme von Änderungen der folgenden Texte zuzustimmen:

- a) Artikel V des Protokolls I des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen), wie im Anhang des IMO-Dokuments MEPC 81/3/1 dargelegt,
- b) Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen über Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt und andere Fragen im Zusammenhang mit ölhaltigen Brennstoffen, über die Zugänglichkeit der Daten in der im Rahmen des Systems der IMO zur Erhebung von Daten (IMO DCS) für den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen eingerichteten Datenbank sowie über die Berücksichtigung von Daten über die Beförderungsleistung und eine verbesserte Granularität der Daten im IMO DCS, wie im Anhang des IMO-Dokuments MEPC 81/3/2 dargelegt,
- c) Ballastwasser-Übereinkommen, wie im Anhang des IMO-Dokuments MEPC 81/3 dargelegt.

Artikel 2

Der im Namen der Union auf der 108. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) zu vertretende Standpunkt besteht darin, der Annahme von Änderungen der folgenden Texte zuzustimmen:

- a) Kapitel II-1, II-2 und V des Internationalen Übereinkommens zum Schutz menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen), wie in den Anhängen 1 und 2 des IMO-Dokuments MSC 108/3 dargelegt,
- b) Internationaler Code für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), wie in Anhang 3 des IMO-Dokuments MSC 108/3 dargelegt,
- c) Internationaler Code für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (ESP-Code 2011), wie in Anhang 5 des IMO-Dokuments MSC 108/3 dargelegt,
- d) Internationaler Rettungsmittel-Code (LSA), wie in Anhang 6 des IMO-Dokuments MSC 108/3 dargelegt,
- e) Internationaler Code für Brandsicherheitssysteme (FSS), wie in Anhang 7 des IMO-Dokuments MSC 108/3 dargelegt,
- f) Teil A-VI/1 des Codes über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code), wie im Anhang des IMO-Dokuments MSC 108/3/2 dargelegt.

Artikel 3

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

- (2) Der in Artikel 2 genannte Standpunkt wird von der Kommission und den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des IMO-Schiffssicherheitsausschusses sind, gemeinsam im Interesse der Union 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*