



Brüssel, den 19. März 2026
(OR. en)

7530/26

Interinstitutionelles Dossier:
2026/0073 (NLE)

MAR 33
OMI 10
ENV 259

VORSCHLAG

Absender: Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 19. März 2026

Empfänger: Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: COM(2026) 127 final

Betr.: Vorschlag für einen
BESCHLUSS DES RATES
über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation auf der 84. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) und auf der 111. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code 1994), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 2000 (HSC-Code 2000), 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) sowie des Protokolls von 1988 zum Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 (Freibord-Protokoll von 1988) zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument COM(2026) 127 final.

Anl.: COM(2026) 127 final

7530/26

TREE.2.A

DE



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 19.3.2026

COM(2026) 127 final

2026/0073 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation auf der 84. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) und auf der 111. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code 1994), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 2000 (HSC-Code 2000), 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) sowie des Protokolls von 1988 zum Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 (Freibord-Protokoll von 1988) zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Vorgeschlagen wird ein Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union auf der 84. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (Marine Protection Environment Committee, MEPC) (MEPC 84) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO), die vom 27. April bis 1. Mai 2026 stattfindet, und auf der 111. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (Maritime Safety Committee, MSC) (MSC 111) der IMO, die vom 13. bis 22. Mai 2026 stattfindet, zu vertreten ist.

Auf der MEPC 84 sollen Änderungen der Anlage VI zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden „MARPOL-Übereinkommen“) angenommen werden.

Auf der MSC 111 sollen folgende Änderungen angenommen werden:

- a) Änderungen der Kapitel IV und V und des Anhangs (Zeugnisse) des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (im Folgenden „SOLAS-Übereinkommen“),
- b) Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code 1994),
- c) Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 2000 (HSC-Code 2000),
- d) Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (ESP-Code 2011),
- e) Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code),
- f) Änderungen der Anlage B des Protokolls von 1988 zum Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 (Freibord-Protokoll von 1988).

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation, das MARPOL-Übereinkommen und das SOLAS-Übereinkommen

Die IMO wurde mit dem Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (im Folgenden „IMO-Übereinkommen“) gegründet. Sie bietet ein Forum für die Zusammenarbeit bei der Regelung und Handhabung fachlicher Angelegenheiten aller Art der internationalen Handelsschiffahrt. Zudem wirkt sie auf die allgemeine Annahme möglichst hoher Normen hinsichtlich der Sicherheit auf See, der Leistungsfähigkeit der Schiffahrt und der Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe hin und fördert damit einheitliche Wettbewerbsbedingungen. Sie behandelt auch Verwaltungs- und Rechtsfragen in diesem Zusammenhang.

Das Übereinkommen trat am 17. März 1958 in Kraft.

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

Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden „MARPOL-Übereinkommen“) wurde 1973 unterzeichnet und trat als ein Übereinkommen der IMO am 2. Oktober 1983 in Kraft. Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des MARPOL-Übereinkommens, und 25 Mitgliedstaaten sind auch

Vertragsparteien der Anlage VI¹, 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 und Gefahrenabwehr in der internationalen Schifffahrt und deren Umweltverträglichkeit. 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 nur Staaten offen. Alle Mitgliedstaaten der EU sind Mitglieder der IMO. Auch wenn die EU kein Mitglied der IMO ist, beruhen die Beziehungen der Europäischen Kommission zur IMO heute auf der IMO-Entschließung A.1168(32), in der die Verfahren und Bedingungen für die Zusammenarbeit zwischen der IMO und zwischenstaatlichen Organisationen festgelegt sind. Auf der Grundlage dieser IMO-Entschließung und weiterer Vereinbarungen seit 1974 nimmt die Europäische Kommission als Beobachterin an allen Sitzungen des IMO-Ausschusses und seiner Unterausschüsse teil.

Der MEPC, dem alle IMO-Mitglieder angehören, tritt mindestens einmal jährlich zusammen. Er befasst sich mit Umweltfragen im Zuständigkeitsbereich der Organisation, d. h. der unter das MARPOL-Übereinkommen fallenden 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 Ausweisung von Sondergebieten und besonders sensiblen Seegebieten.

Nach Artikel 38 Buchstabe a des IMO-Übereinkommens nimmt der MEPC die ihm durch das IMO-Übereinkommen, die IMO-Versammlung oder den IMO-Rat übertragenen Aufgaben sowie alle Aufgaben innerhalb des oben genannten Zuständigkeitsbereichs wahr, die ihm gegebenenfalls aufgrund oder im Rahmen eines anderen von der IMO zugelassenen internationalen Instruments übertragen wurden. Die Annahme der Beschlüsse des MEPC und seiner Unterausschüsse erfolgt mit der Mehrheit der Mitglieder.

Auf der MEPC 84 werden Änderungen des MARPOL-Übereinkommens gemäß dessen Artikel 16 Absatz 2 Buchstaben b, c und d angenommen.

Der MSC, dem alle IMO-Mitglieder angehören, tritt mindestens einmal jährlich zusammen. Er befasst sich mit allen Fragen im Zuständigkeitsbereich der Organisation betreffend Navigationshilfen, Bau und Ausrüstung von Schiffen, Besetzung und Bemannung von Schiffen unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit, Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen, Handhabung gefährlicher Güter, Verfahren und Erfordernisse für die Sicherheit auf See, hydrografische Unterrichtung, Bordbücher und

¹ Österreich und Ungarn haben die Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen noch nicht ratifiziert.

Navigationsaufzeichnungen, Untersuchungen von Seeunfällen, Bergungs- und Rettungswesen sowie mit allen sonstigen die Sicherheit auf See unmittelbar betreffenden Fragen.

Nach Artikel 28 Buchstabe b des IMO-Übereinkommens trifft der MSC Vorkehrungen, um die ihm durch das IMO-Übereinkommen, die IMO-Versammlung oder den IMO-Rat übertragenen Aufgaben sowie alle Aufgaben innerhalb des oben genannten Zuständigkeitsbereichs wahrzunehmen, die ihm gegebenenfalls aufgrund oder im Rahmen eines anderen von der IMO akzeptierten internationalen Instruments übertragen wurden. Die Annahme der Beschlüsse des MSC und seiner Unterausschüsse erfolgt mit der Mehrheit der Mitglieder.

Auf der MSC 111 werden Änderungen gemäß Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des SOLAS-Übereinkommens und Artikel VI Absatz 2 Buchstabe d des Freibord-Protokolls von 1988 angenommen.

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

Der MEPC soll auf seiner 84. Tagung Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen annehmen, die Folgendes betreffen:

- Ausweisung des Nordostatlantiks als neues Emissions-Überwachungsgebiet (Emission Control Area, ECA) (Regeln 13 und 14 sowie Anhang VII der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen);
- Zugänglichkeit der Datenbank des IMO-Datenerhebungssystems über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen (IMO Data Collection System, IMO-DCS) und Überprüfungsklausel der kurzfristigen Maßnahme zur Verringerung der Treibhausgasemissionen (im Folgenden „THG-Emissionen“) (Regeln 20, 25, 27 und 28).

Diese Änderungen sollten auf der zweiten außerordentlichen Tagung des MEPC (MEPC/ES.2) vom 14. bis 17. Oktober 2025 angenommen werden.

Im Vorfeld der MEPC/ES.2 nahm der Rat der Europäischen Union den Beschluss (EU) 2025/2093 vom 10. Oktober 2025 über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation auf der zweiten außerordentlichen Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) zu vertreten ist² an.

Gemäß dem Beschluss 2025/2093 des Rates bestand der Standpunkt der Union auf der MEPC/ES.2 darin, der Annahme folgender Änderungen zuzustimmen:

- a) Änderungen der Regeln 13 und 14 sowie des Anhangs VII der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens im Hinblick auf die Ausweisung des Nordostatlantiks als neues Emissions-Überwachungsgebiet (Emission Control Area, ECA);
- b) Änderungen der Regeln 20, 25, 27 und 28 der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens im Hinblick auf die Zugänglichkeit der Datenbank des IMO-Datenerfassungssystems über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen (IMO Data Collection System, IMO-DCS) und

² ABl. L, 2025/2093, 16.10.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2093/oj>.

- c) Aufnahme des neuen Kapitels 5 in Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens betreffend den Netto-Null-Rahmen der IMO.

Da die MEPC/ES.2 um ein Jahr vertagt wurde, hat die IMO die vorstehend unter Buchstaben a und b genannten Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen dem MEPC zur Annahme auf seiner 84. Tagung übermittelt. Zu diesem Zweck wird der vorliegende Vorschlag vorgelegt.

Zusammen mit der MEPC/ES.2 wurde auch die Annahme des neuen Kapitels 5 der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens betreffend den Netto-Null-Rahmen der IMO unter Buchstabe c vertagt.

2.4. Vorgesehener Akt des IMO-Schiffssicherheitsausschusses

Der MSC soll auf seiner 111. Tagung folgende Änderungen annehmen:

- a) Änderungen der Kapitel IV und V und des Anhangs (Zeugnisse) des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (im Folgenden „SOLAS-Übereinkommen“),
- b) Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code 1994),
- c) Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 2000 (HSC-Code 2000),
- d) Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (ESP-Code 2011),
- e) Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code),
- f) Änderungen der Anlage B des Protokolls von 1988 zum Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 (Freibord-Protokoll von 1988).

3. IM NAMEN DER UNION AUF DER MEPC 84 ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Änderungen der Regeln 13 und 14 sowie des Anhangs VII der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen

Die EU-Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission haben zusammen mit dem Vereinigten Königreich, Island, Dänemark (Grönland) und den Färöern dem MEPC 83 ein Dokument vorgelegt, in dem vorgeschlagen wird, den Nordostatlantik gemäß Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens als Emissions-Überwachungsgebiet für Schwefeloxide, Partikelmasse und Stickoxide auszuweisen. Die Kommission hat sich zusammen mit den Anrainerstaaten unter der Koordinierung der portugiesischen Delegation aktiv in die vorbereitenden Arbeiten eingebracht.

Die Technische Gruppe für die Ausweisung von Sondergebieten und besonders sensiblen Seegebieten hatte festgestellt, dass das als Emissions-Überwachungsgebiet vorgeschlagene Seegebiet die in Anhang III Abschnitt 3 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen festgelegten Kriterien erfüllt. Nach Kenntnisnahme des Ergebnisses der Technischen Gruppe wurde die Ausweisung des Nordostatlantiks als Emissions-Überwachungsgebiet für Stickoxide (NO_x), Schwefeloxide (SO_x) und Partikelmasse (PM) auf der MEPC 83 im Hinblick auf die Annahme auf der nächsten Tagung des MEPC gebilligt. Die Mitteilung über

diese Änderungen durch das IMO-Sekretariat erfolgte in IMO-Rundschreiben Nr. 5085 vom 24. Oktober 2025.

Die Union sollte den in den überarbeiteten Änderungsentwürfen enthaltenen Vorschlag zur Ausweisung des Nordostatlantiks als Emissions-Überwachungsgebiet für NO_x, SO_x und PM gemäß Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen unterstützen, da er zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Emission von NO_x, SO_x und PM durch Schiffe beitragen und entsprechende Vorteile für Gesundheit und Umwelt gewährleisten wird, während gleichzeitig die wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Seeverkehrssektor beherrschbar bleiben.

3.2. Änderungen der Regeln 20, 25, 27 und 28 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen

Auf der MEPC 82 war die Korrespondenzgruppe zur Überprüfung der kurzfristigen Maßnahme zur Verringerung der THG-Emissionen unter gemeinsamer Koordinierung Brasiliens, Japans und der Europäischen Kommission eingerichtet worden.

Die zwischen den Tagungen tätige Arbeitsgruppe „Luftverunreinigung und Energieeffizienz“ (Intersessional Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency, ISWG-APEE) befasste sich auf ihrer ersten Tagung (ISWG-APEE 1) unter anderem mit der Zugänglichkeit der Daten in der Datenbank des IMO-DCS und der Überprüfungsklausel der kurzfristigen Maßnahme zur Verringerung der THG-Emissionen.

In Bezug auf die Zugänglichkeit der Daten in der Datenbank des IMO-DCS wurde auf der ISWG-APEE 1 der Bericht der Korrespondenzgruppe geprüft, in der vereinbart worden war, die Zugänglichkeit der Daten in der Datenbank des IMO-DCS in Phase 1 zu verbessern. Nach der Prüfung arbeitete die Gruppe Entwürfe für Änderungen der Regel 27 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen aus.

Auf der MEPC 83 wurde die Arbeitsgruppe „Luftverunreinigung und Energieeffizienz“ unter anderem damit beauftragt, die Entwürfe für Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen und der dazugehörigen Leitlinien für die Zugänglichkeit der Datenbank des IMO-DCS fertigzustellen.

Nach Kenntnisnahme weiterer Prüfungen der Arbeitsgruppe in Bezug auf die auf der ISWG-APEE 1 ausgearbeiteten Entwürfe für Änderungen der Regel 27 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen und der zugehörigen Leitlinien für die Zugänglichkeit der Datenbank des IMO-DCS wurden die Entwürfe für Änderungen der Regel 27 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen über die Zugänglichkeit der Datenbank des IMO-DCS auf der MEPC 83 im Hinblick auf ihre Annahme auf der nächsten Tagung des MEPC gebilligt. Die Mitteilung über diese Änderungen durch das IMO-Sekretariat erfolgte in IMO-Rundschreiben Nr. 5005 vom 11. April 2025.

Die Union beantragte mit einschlägigem Vorschlag (ISWG-GHG 13/7) eine Änderung der Datenbank des IMO-DCS in Bezug auf die Granularität der Daten, zusätzliche Daten und deren Zugänglichkeit. Die Änderungsentwürfe stehen in Bezug auf die verbesserte Zugänglichkeit mit dem Vorschlag ISWG-GHG 13/7 in Einklang.

Der Standpunkt der Union auf der ISWG-APEE 1 und der MEPC 83 bestand darin, die Entwürfe für die Änderungen der Regel 27 zu unterstützen.

Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da sie die Zugänglichkeit der Daten in der Datenbank des IMO-DCS weiter verbessern werden, womit eine robuste Umsetzung des Rahmens für den Kohlenstoffintensitätsindikator (Carbon Intensity Indicator, CII) gewährleistet und dessen Überprüfung erleichtert wird.

In Bezug auf die Klauseln über die Überprüfung der kurzfristigen Maßnahme wurden auf der ISWG-APEE 1 Entwürfe für Änderungen der Regeln 20, 25 und 28 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen ausgearbeitet, wobei die Anlage zum Dokument MEPC 83/6/11, die von der Korrespondenzgruppe für die Aktualisierung der Bezugnahme auf die IMO-Strategie und die Überprüfung der kurzfristigen Maßnahme zur Verringerung der GHG-Emissionen erstellt worden war, als Grundlage diente.

Auf der MEPC 83 wurden die Entwürfe für Änderungen der Regeln 20, 25 und 28 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen im Hinblick auf ihre Annahme auf der nächsten Tagung des MEPC gebilligt. Die Mitteilung über diese Änderungen durch das IMO-Sekretariat erfolgte in IMO-Rundschreiben Nr. 5085 vom 24. Oktober 2025.

Der Standpunkt der Union auf der ISWG-APEE 1 und der MEPC 83 bestand darin, die Entwürfe für Änderungen gemäß MEPC 83/6/11 zu unterstützen.

Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da sie sich aus der Annahme der IMO-Strategie von 2023 zur Verringerung der THG-Emissionen und dem Abschluss der Überprüfung der kurzfristigen Maßnahmen durch die IMO ergeben und eine weitere Überprüfung dieser Regeln ermöglichen.

4. IM NAMEN DER UNION AUF DER MSC 111 ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

4.1. Änderungen der Kapitel IV und V und des Anhangs (Zeugnisse) des SOLAS-Übereinkommens sowie Änderungen des HSC-Codes 1994 und des HSC-Codes 2000

Auf der MSC 103 wurde der Unterausschuss für Navigation, Kommunikation, Suche und Rettung (Navigation, Communications and Search and Rescue, NCSR) mit der Ausarbeitung von Änderungen der Kapitel IV und V des SOLAS-Übereinkommens sowie von Leistungsnormen und Leitlinien zur Einführung eines Datenaustauschsystems auf UKW-Kanälen (Very High Frequency data exchange system, VDES) beauftragt.

Der NCSR begann auf seiner 10. Tagung (NCSR 10) mit der Erörterung dieser Arbeiten und prüfte, ob das VDES außer im Rahmen von Kapitel V des SOLAS-Übereinkommens im Rahmen von Kapitel IV des SOLAS-Übereinkommens eingeführt werden sollte. Der Standpunkt der Union bestand darin, dass der NCSR zwar der Einführung des VDES im Rahmen von Kapitel V des SOLAS-Übereinkommens Vorrang einräumen könne, es jedoch wichtig sei, auch die Einführung des VDES im Rahmen von Kapitel IV des SOLAS-Übereinkommens zu prüfen.

Der NCSR kam überein, eine Korrespondenzgruppe unter der Koordinierung Japans einzusetzen, um eine technische, regulatorische und operative Analyse des VDES, einschließlich seiner Kommunikationskomponente und der damit verbundenen Kosten, durchzuführen, die erforderlichen Entwürfe von Leistungsnormen und Entwürfe für Änderungen der Kapitel IV und V des SOLAS-Übereinkommens auszuarbeiten und etwaige Folgeänderungen an anderen Instrumenten zu ermitteln.

Auf der NCSR 11 wurden die Beratungen darüber fortgesetzt, ob und wie das VDES in die Kapitel IV und V des SOLAS-Übereinkommens aufgenommen werden sollte, wobei die von der Korrespondenzgruppe ausgearbeiteten Optionen berücksichtigt wurden. Die von Japan koordinierte Korrespondenzgruppe für das VDES wurde auf der NCSR 11 wieder eingesetzt, um die Entwürfe für Änderungen des SOLAS-Übereinkommens, einschließlich der sich daraus ergebenden Folgeänderungen, fertigzustellen. Der Standpunkt der Union auf der NCSR 11 bestand darin, die Einsetzung der Arbeitsgruppe „Navigation“ zu unterstützen, um

die Beratungen über die Änderungen des SOLAS-Übereinkommens fortzusetzen, und die Wiedereinsetzung der Korrespondenzgruppe zu unterstützen, um die erforderlichen Arbeiten zwischen den Tagungen weiterzuführen.

Auf der NCSR 12 wurde der Bericht der Korrespondenzgruppe über die Entwürfe für Änderungen des SOLAS-Übereinkommens, einschließlich der sich daraus ergebenden Folgeänderungen an verbindlichen und nicht verbindlichen Instrumenten, geprüft und die Übereinkunft erzielt, die betreffenden Arbeiten zur Fertigstellung an eine Arbeitsgruppe zu verweisen. Nach Prüfung des Berichts der Arbeitsgruppe stimmte der NCSR den Entwürfen für Änderungen des Kapitels V und des Anhangs des SOLAS-Übereinkommens zu. Den Entwürfen für Folgeänderungen der HSC-Codes 1994 und 2000 stimmte er ebenfalls zu. Nach Prüfung der Einschätzung der Arbeitsgruppe hinsichtlich der Billigung der genannten Entwürfe für Änderungen des SOLAS-Übereinkommens kam der NCSR überein, auf der MSC 110 zur Billigung dieser Änderungen als dringliche Angelegenheit aufzurufen, damit sie auf der MSC 111 angenommen werden und am 1. Januar 2028 in Kraft treten können. Der Standpunkt der Union auf der NCSR 12 bestand darin, die Arbeit der Korrespondenzgruppe zu unterstützen und vorzuschlagen, ihren Bericht zur weiteren Prüfung an eine Arbeitsgruppe zu verweisen.

Auf der MSC 110 wurden die Entwürfe für Änderungen des Kapitels V und des Anhangs des SOLAS-Übereinkommens zur Einführung des VDES mit dem Ziel genehmigt, diese auf der MSC 111 anzunehmen. Der MSC billigte ferner die Entwürfe für die sich daraus ergebenden Folgeänderungen der HSC-Codes 1994 und 2000 mit dem Ziel, diese zusammen mit den bereits genannten Entwürfen für Änderungen des SOLAS-Übereinkommens auf der MSC 111 anzunehmen. Die Mitteilung über diese Änderungen durch das IMO-Sekretariat erfolgte in IMO-Rundschreiben Nr. 5063 vom 29. September 2025.

Der Standpunkt der Union auf der MSC 110 bestand darin, die Entwürfe für Änderungen zu unterstützen.

Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da es effizienter ist, spezielle Kanäle für anwendungsspezifische Meldungen (application specific messages, ASM) des VDES zu nutzen, das VDES über zusätzliche Kapazitäten für den Austausch von mehr digitalen Daten verfügt und somit der künftig steigenden Nachfrage nach der Nutzung digitaler Daten in der Seefunkkommunikation gerecht werden kann. Darüber hinaus bringt der Austausch digitaler Daten nicht nur für die Gefahrenabwehr und die Lageerfassung, sondern auch für die Sicherheit und die Effizienz der Schifffahrt, den Schutz der Meeresumwelt und die Verringerung der Belastung der Seeleute zahlreiche Vorteile mit sich. Das VDES bietet eine erhebliche Steigerung der Vorteile des automatischen Identifizierungssystems (automatic identification system, AIS) und gilt als Wegbereiter für die E-Navigation. Die Fähigkeit zum Austausch von ASM und anderen Informationen zwischen Schiffen und Behörden an Land wird durch die Einführung des VDES erheblich verbessert.

In Bezug auf die Änderungen der SOLAS-Regeln IV/5, V/4 und V/5 wurden auf der NCSR 12 die Überlegungen der Gemeinsamen IMO/ITU-Expertengruppe zur Ausarbeitung von Entwürfen für Änderungen des SOLAS-Übereinkommens zur Kenntnis genommen. Zudem wurden auf der NCSR 12 die von der Gemeinsamen IMO/ITU-Expertengruppe ausgearbeiteten Optionen zur Änderung des SOLAS-Übereinkommens unter Berücksichtigung verschiedener Dokumente, einschließlich der Vorlage der Union für die NCSR 12, die Kommentare zu den von der Gemeinsamen IMO/ITU-Expertengruppe vorgestellten Optionen enthielt, geprüft. Auf der NCSR 12 wurde die Angelegenheit zur weiteren Überprüfung und Fertigstellung der Änderungen des SOLAS-Übereinkommens an die Arbeitsgruppe verwiesen. Zudem wurde auf der NCSR 12 den Entwürfen für Änderungen

der SOLAS-Regeln IV/5, V/4 und V/5 in Bezug auf die Anforderung der Verbreitung von maritimen Sicherheitsinformationen (Maritime Safety Information, MSI) und von Suche und Rettung (Search and Rescue, SAR) betreffenden Informationen über alle betriebsbereiten anerkannten mobilen Satellitendienste (recognized mobile satellite services, RMSS) und der Begründung für die Vorlage der oben genannten Entwürfe für Änderungen auf der MSC 110 zur Genehmigung im Hinblick auf ihre Annahme auf dem MSC 111 und das Inkrafttreten am 1. Januar 2028 zugestimmt. Der Standpunkt der Union auf der 12. Tagung des NCSR bestand darin, die Vorlage der Union mit Entwürfen für Änderungen des SOLAS-Übereinkommens in Bezug auf die Verbreitung von MSI und SAR betreffenden Informationen über alle betriebsbereiten anerkannten mobilen Satellitendienste zu unterstützen.

Auf der MSC 110 wurden die Entwürfe für Änderungen der SOLAS-Regeln IV/5, V/4 und V/5 über die Anforderung der Verbreitung von MSI und SAR betreffenden Informationen über alle betriebsbereiten mobilen Satellitendienste, die von der Organisation für die Nutzung im Rahmen des weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystems (Global Maritime Distress and Safety System, GMDSS) anerkannt sind, im Hinblick auf eine anschließende Annahme auf der MSC 111 gebilligt. Die Mitteilung über diese Änderungen durch das IMO-Sekretariat erfolgte in IMO-Rundschreiben Nr. 5063 vom 29. September 2025.

Der Standpunkt der Union auf der MSC 110 bestand darin, die Entwürfe für Änderungen zu unterstützen.

Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da im Rahmen der Einführung neuer anerkannter mobiler Satellitendienste eindeutig festgelegt werden muss, dass maritime Sicherheitsinformationen sowie Informationen über Suche und Rettung über alle betriebsbereiten anerkannten mobilen Satellitendienste zu verbreiten sind.

4.2. Änderungen des ESP-Codes 2011

Der Unterausschuss für Schiffsdesign und Schiffsbau (Ship Design and Construction, SDC) erörterte auf seiner 10. Tagung (SDC 10) die vorgesehenen Änderungen des ESP-Codes 2011 und kam überein, eine zwischen den Tagungen tätige Korrespondenzgruppe mit der Prüfung des Vorschlags für Änderungen des ESP-Codes zu betrauen. Der Standpunkt der Union auf der SDC 10 bestand in dem Vorschlag, die zur Diskussion stehenden Änderungen des ESP-Codes entweder in einer Korrespondenzgruppe zu erörtern oder an eine auf der SDC 11 einzusetzende Arbeitsgruppe zu verweisen.

Auf der SDC 11 wurde der Bericht der Korrespondenzgruppe über Änderungen des ESP-Codes 2011 geprüft, um den Einsatz von Ferninspektionstechniken (remote inspection techniques, RIT) zu ermöglichen, und die Angelegenheit an eine Arbeitsgruppe verwiesen. Nach Prüfung des Berichts der Arbeitsgruppe wurde der Entwurf für Änderungen des ESP-Codes 2011 zur Aufnahme von Ferninspektionstechniken auf der SDC 11 im Hinblick auf die Genehmigung auf der MSC 110 und die anschließende Annahme auf der MSC 111 gebilligt. Der Standpunkt der Union auf der SDC 11 bestand darin, den Bericht der Korrespondenzgruppe über den Einsatz von Ferninspektionstechniken und den Verweis an eine Arbeitsgruppe zu unterstützen.

Auf der MSC 110 wurden die Entwürfe für Änderungen des ESP-Codes 2011 zur Ermöglichung des Einsatzes von RIT im Hinblick auf eine Annahme auf der MSC 111 und ein Inkrafttreten am 1. Januar 2028 gebilligt. Die Mitteilung über diese Änderungen durch das IMO-Sekretariat erfolgte in IMO-Rundschreiben Nr. 5063 vom 29. September 2025.

Der Standpunkt der Union auf der MSC 110 bestand darin, die Entwürfe für Änderungen zu unterstützen.

Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da die betreffenden Techniken für mehr Effizienz, Flexibilität und Zuverlässigkeit bei den täglichen Besichtigungs- und Inspektionstätigkeiten sorgen, ohne das Ergebnis dieser Tätigkeiten zu beeinträchtigen.

4.3. Änderungen des LSA-Codes

Der Unterausschuss für Schiffssysteme und -ausrüstung (Ship Systems and Equipment, SSE) hat sich auf seiner 10. Tagung (SSE 10) grundsätzlich darauf geeinigt, Entwürfe für Änderungen des LSA-Codes in Bezug auf die Anforderungen an die Konstruktion und die Prüfung von Prototypen für die Geräte, die bei Funktionsprüfungen von Aussetzvorrichtungen für Freifallrettungsboote ohne Aussetzen des Rettungsbootes eingesetzt werden, auszuarbeiten, damit diese auf der SSE 11 fertiggestellt werden können, und die LSA-Korrespondenzgruppe beauftragt, die Entwürfe für Änderungen fertigzustellen. Der Standpunkt der Union auf der SSE 10 bestand darin, den Verweis der Erörterung an die Arbeitsgruppe zu unterstützen.

Auf der SSE 11 wurden nach Billigung der Arbeit der Korrespondenzgruppe die Entwürfe für Änderungen geprüft und die Arbeitsgruppe mit der Fertigstellung beauftragt. Auf der SSE 10 wurde den Entwürfen für Änderungen des LSA-Codes im Hinblick auf die Billigung auf der MSC 110 und die Annahme auf der MSC 111 zugestimmt. Der Standpunkt der Union auf der SSE 11 bestand darin, den Bericht der Korrespondenzgruppe und die Einsetzung einer LSA-Arbeitsgruppe zu unterstützen, um die Entwürfe für Änderungen des LSA-Codes auf der SSE 11 fertigzustellen.

Nach Prüfung der Entwürfe für Änderungen des LSA-Codes wurden diese auf der MSC 110 im Hinblick auf ihre Annahme auf der MSC 111 gebilligt. Die Mitteilung über diese Änderungen durch das IMO-Sekretariat erfolgte in IMO-Rundschreiben Nr. 5063 vom 29. September 2025.

Der Standpunkt der Union auf der MSC 110 bestand darin, die Entwürfe für Änderungen zu unterstützen.

Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da sie den Schutz des menschlichen Lebens auf See erleichtern, indem sie das Vertrauen in den wirksamen und effizienten Betrieb des Freifallrettungsboots im Falle der Aufgabe des Schiffes stärken.

4.4. Änderungen des Freibord-Protokolls von 1988

Auf der MSC 107 wurde die Aufnahme eines neuen Ergebnisses zur Änderung des Freibord-Protokolls von 1988 genehmigt, um darin die Anforderung zu verankern, dass zur Minimierung von Sicherheitsrisiken Schutzgeländer an Deck anzubringen sind. Der Ausschuss billigte dieses neue Ergebnis. Der Standpunkt der Union auf der MSC 107 bestand darin, die Aufnahme dieses neuen Ergebnisses zu unterstützen.

Auf der SDC 10 wurde dem Entwurf für Änderungen der Regel 25 des Freibord-Protokolls von 1988 zwar grundsätzlich zugestimmt, jedoch festgestellt, dass für die Fertigstellung weitere Arbeiten erforderlich seien, und vereinbart, den Ausschuss zu ersuchen, das Zieljahr für die Fertigstellung des Ergebnisses auf 2025 zu verschieben und den Tagesordnungspunkt auf der vorläufigen Tagesordnung der SDC 11 zu behalten. Der Standpunkt der Union auf der SDC 10 bestand darin, den Vorschlag zur Änderung der Regel 25 des Freibord-Protokolls von 1988 zu unterstützen.

Auf der SDC 11 wurde den Entwürfen für Änderungen der Regel 25 des Freibord-Protokolls von 1988 im Hinblick auf die Genehmigung auf der MSC 110 und die anschließende Annahme auf der MSC 111 zugestimmt, wobei die geänderten Regeln voraussichtlich am 1. Januar 2028 in Kraft treten werden. Der Standpunkt der Union auf der SDC 11 bestand darin, den Vorschlag zur Änderung der Regel 25 des Freibord-Protokolls von 1988 zu unterstützen.

Auf der MSC 110 wurde den Entwürfen für Änderungen der Regel 25 des Freibord-Protokolls von 1988 in Bezug auf die Anforderung, Schutzgeländer an Deck anzubringen, im Hinblick auf die Annahme auf der MSC 111 zugestimmt. Die Mitteilung über diese Änderungen durch das IMO-Sekretariat erfolgte in IMO-Rundschreiben Nr. 5063 vom 29. September 2025.

Der Standpunkt der Union auf der MSC 110 bestand darin, die Entwürfe für Änderungen zu unterstützen.

Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da mit der Anbringung von Schutzgeländern mit drei Relingdurchzügen an Deck der Schutz der Besatzung wirksam erhöht, das Risiko des Überbordgehens sowie von Verletzungen der Besatzungsmitglieder verringert und die Schiffssicherheit mit minimalen wirtschaftlichen Kosten verbessert werden kann.

5. EINSCHLÄGIGES UNIONSRECHT UND ZUSTÄNDIGKEIT DER UNION

5.1. Einschlägiges Unionsrecht

5.1.1. Änderungen der Regeln 13 und 14 sowie des Anhangs VII der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen

Mit der Richtlinie (EU) 2016/802 wird eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe angestrebt³. Ziel ist die Verhütung und Bekämpfung der Luftverunreinigung durch schädliche Emissionen aus der Verbrennung flüssiger Kraft- oder Brennstoffe mit hohem Schwefelgehalt, die der menschlichen Gesundheit und der Umwelt schaden und zu sauren Niederschlägen beitragen. In den Artikeln 6 und 13 sowie Anhang I wird im Hinblick auf den maximalen Schwefelgehalt von Kraft- bzw. Brennstoffen für Schiffe und SO_x-Emissionen von Schiffen in Unionsgewässern auf die Regeln in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen verwiesen.

Gemäß der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie⁴ müssen die Mitgliedstaaten die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um bis zum Jahr 2020 einen „guten Zustand der Meeresumwelt“ zu erreichen oder zu erhalten. „Guter Umweltzustand“ ist der Umweltzustand, den Meeresgewässer aufweisen, bei denen es sich um ökologisch vielfältige und dynamische Ozeane und Meere handelt, die im Rahmen ihrer jeweiligen Besonderheiten sauber, gesund und produktiv sind und deren Meeresumwelt auf nachhaltigem Niveau genutzt wird, sodass die Nutzungs- und Betätigungsmöglichkeiten der gegenwärtigen und der zukünftigen Generationen erhalten bleiben“ (Artikel 3 Nummer 5 der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie). Die Feststellung eines guten Umweltzustands setzt unter anderem voraus, dass die vom Menschen verursachte Eutrophierung auf ein Minimum reduziert ist; das betrifft insbesondere

³ Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe, ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58, <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj>.

⁴ Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie), ABl. L 164 vom 25.6.2008, S. 19, <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/56/oj>.

deren negative Auswirkungen wie Verlust der biologischen Vielfalt, Verschlechterung des Zustands der Ökosysteme, schädliche Algenblüten sowie Sauerstoffmangel in den Wasserschichten nahe dem Meeresgrund. Die Verringerung der Stickstoffeinträge aus der Seeschifffahrt durch die Anwendung der Tier-III-Anforderungen, die sich aus der Ausweisung des Nordostatlantiks als NO_x-Emissions-Überwachungsgebiet ergibt, wird es den am Nordostatlantik gelegenen EU-Mitgliedstaaten erleichtern, einen „guten Umweltzustand“ im Sinne der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie zu erreichen.

In der (2024 überarbeiteten) Luftqualitätsrichtlinie⁵ sind unter anderem Grenzwerte für NO₂ festgelegt, mit denen schädliche Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die menschliche Gesundheit und/oder die Umwelt vermieden, verhütet oder verringert werden sollen. In der Luftqualitätsrichtlinie wird anerkannt, dass es zur Verwirklichung der Ziele jener Richtlinie von besonderer Bedeutung ist, den Ausstoß von Schadstoffen an der Quelle zu bekämpfen, insbesondere durch Maßnahmen zur Begrenzung von Abgasemissionen aus verschiedenen mobilen und ortsfesten Quellen mithilfe von Qualitätsnormen für Motoren oder Kraft- bzw. Brennstoffe. Die Union hat eine Reihe von Rechtsvorschriften zur Regelung der Emissionen durch Motorennormen für unterschiedliche Straßenfahrzeuge (Pkw, leichte Nutzfahrzeuge und Lkw – Euro-Normen⁶) und für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte (Binnenschiffe und Lokomotiven – Richtlinie über nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte⁷) festgelegt.

Die Änderungen der Regeln 13 und 14 sowie des Anhangs VII der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen im Hinblick auf die Ausweisung eines Emissions-Überwachungsgebiets sind daher geeignet, den Inhalt der Richtlinie (EU) 2016/802 maßgeblich zu beeinflussen. Die Ausweisung eines Emissions-Überwachungsgebiets im Hoheitsgebiet von EU-Mitgliedstaaten würde insofern die Anwendung der genannten Richtlinie beeinflussen, als in deren Artikeln 6 und 13 und Anhang I im Hinblick auf den maximalen Schwefelgehalt von Kraft- bzw. Brennstoffen für Schiffe und SO_x-Emissionen von Schiffen in Unionsgewässern auf die Regeln in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen verwiesen wird.

5.1.2. Änderungen der Regeln 20, 25, 27 und 28 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen

Mit der Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen⁸ (im

⁵ Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa, ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1, <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>.

⁶ Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge, ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>.

Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>.

⁷ Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG, ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53, <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj>.

⁸ Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung

Folgenden „MRV-Verordnung der EU“ – Monitoring, Reporting, Verification, MRV) wurde der Rechtsrahmen für ein Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfungssystem der EU für THG-Emissionen geschaffen. Ziel der Verordnung ist es, robuste und überprüfbare Daten zu THG-Emissionen und Energieeffizienzindikatoren bereitzustellen, die politischen Entscheidungsträger mit fundiertem Wissen zu versorgen und den Markthochlauf bzw. die Verbreitung energieeffizienter Technologien und Verhaltensweisen zu fördern, indem Marktbarrieren wie der Mangel an Informationen beseitigt werden. Die Verordnung ist am 1. Juli 2015 in Kraft getreten. Mit der Verbesserung der Zugänglichkeit der Datenbank des IMO-DCS über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen für die Öffentlichkeit und der Einführung der Überprüfungs Klausel der kurzfristigen Maßnahme zur Verringerung der THG-Emissionen soll die Kohlenstoffintensität der internationalen Schifffahrt im Einklang mit den Zielvorgaben der IMO-Strategie zur Verringerung der THG-Emissionen von Schiffen gesenkt werden. Die Verbesserung der Kohärenz bzw. Qualität der an die Datenbank des IMO-DCS übermittelten Daten und die Erweiterung des Datenzugangs für die Öffentlichkeit wirken sich auf die Erhebung und Meldung von Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen aus und sind daher geeignet, die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung in Bezug auf THG-Emissionen der Schifffahrt im Rahmen der MRV-Verordnung der EU zu beeinflussen.

Im EU-Klimagesetz⁹ sind verbindliche Klimaziele der Union (im Vergleich zu 1990) festgelegt, nämlich eine Verringerung der Netto-THG-Emissionen (Emissionen nach Abzug des Abbaus) um mindestens 55 % bis 2030 und um 90 % bis 2040 (Vorschlag der Kommission). Das Gesetz 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 THG-Emissionen haben die EU-Gesetzgeber die folgenden Rechtsakte verabschiedet, die speziell auf die THG-Emissionen im Schifffahrtssektor ausgerichtet sind:

- Richtlinie (EU) 2023/959¹⁰ zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG¹¹ über das EU-Emissionshandelssystem, mit der dieses ab dem 1. Januar 2024 auf den Seeverkehr ausgeweitet wird (zusammen mit den erforderlichen Änderungen der Überwachungs- und Berichterstattungs Vorschriften der MRV-Verordnung der EU¹² sowie der einschlägigen Durchführungs- und delegierten Rechtsakte),

dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG, ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55, <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>.

⁹ Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“), ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

¹⁰ Richtlinie (EU) 2023/959 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union, ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 134, <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>.

¹¹ Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (Text von Bedeutung für den EWR), ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32, <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>.

¹² 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

- Verordnung (EU) 2023/1805 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr¹³ (im Folgenden „FuelEU Maritime“-Verordnung“), mit der die Einführung solcher Kraftstoffe auf EU-Häfen anlaufenden Schiffen ab dem 1. Januar 2025 vorgeschrieben wird.

Die Einhaltung der neuen Verpflichtungen, die sich aus der Ausweitung des EU-Emissionshandelssystems 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 THG-Maßnahmen der IMO verknüpft – etwa dem IMO-DCS, dem Energieeffizienz-Kennwert für Bestandsschiffe (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI) und dem Kohlenstoffintensitätsindikator (CII) –, die darauf abzielen, Informationen über den Verbrauch an Kraft- bzw. Brennstoffen und die technische und betriebliche Energieeffizienz für jedes einzelne Schiff zu erheben und zu veröffentlichen.

Jede THG-Maßnahme der IMO, die die Überwachung der THG-Emissionen aus der Schifffahrt, die Berichterstattung darüber und Prüfung dieser Emissionen erfordert, kann sich auf die MRV-Verordnung der EU, die Richtlinie über das EU-Emissionshandelssystem und die „FuelEU Maritime“-Verordnung auswirken.

Somit sind die Änderungen der Regeln 20, 25, 27 und 28 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen über die Zugänglichkeit der Datenbank des IMO-DCS und die Überprüfungsklausel der kurzfristigen Maßnahme zur Verringerung der THG-Emissionen geeignet, die geltenden Anforderungen der Verordnung (EU) 2015/757, der Verordnung (EU) 2023/1805 und der Richtlinie (EU) 2023/959 maßgeblich zu beeinflussen.

5.1.3. Änderungen der Kapitel IV und V und des Anhangs (Zeugnisse) des SOLAS-Übereinkommens sowie Änderungen des HSC-Codes 1994 und des HSC-Codes 2000

Gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr¹⁴ muss jedes Schiff, das einen Hafen eines Mitgliedstaats anläuft, mit einem AIS-System ausgerüstet sein, das den durch die IMO entwickelten Leistungsnormen entspricht.

Mit der Verordnung (EU) 2019/1239¹⁵ wurde ein europäisches Umfeld zentraler Meldeportale für den Seeverkehr geschaffen. Es besteht die Möglichkeit, das VDES für die Übermittlung von Informationen im Zusammenhang mit den in der Verordnung vorgeschriebenen Meldeformalitäten zu verwenden.

Prüfung in Bezug auf Emissionen von zusätzlichen Treibhausgasen und Emissionen von zusätzlichen Schiffstypen, ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 105, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>.

¹³ Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG, ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 48, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>.

¹⁴ Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates, ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10, <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>.

¹⁵ Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Einrichtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU, ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 64, <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>.

Funkausrüstung ist in Abschnitt 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2025/1533 der Kommission¹⁶ aufgeführt. Die Durchführungsverordnung enthält Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie Prüfnormen für Schiffsausrüstung. Sie beruht auf der Befugnis der Kommission, im Wege von Durchführungsrechtsakten die Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie die Prüfnormen für Schiffsausrüstung, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2014/90/EU über Schiffsausrüstung¹⁷ fällt, gemäß deren Artikel 35 Absatz 2 anzugeben.

Gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe¹⁸ müssen neue, in der Inlandfahrt innerhalb der EU eingesetzte Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen. Daher würden sich jegliche Änderungen der SOLAS-Regeln auf die in der Richtlinie festgelegten gemeinsamen Vorschriften der Union auswirken.

Aus diesem Grund können die Änderungen der Kapitel IV und V und des Anhangs (Zeugnisse) des SOLAS-Übereinkommens sowie die Änderungen des HSC-Codes 1994 und des HSC-Codes 2000 die gemäß der Richtlinie 2002/59/EG, der Richtlinie 2014/90/EU und der Richtlinie 2009/45/EG geltenden Anforderungen maßgeblich beeinflussen.

5.1.4. Änderungen des ESP-Codes 2011

Die Verordnung (EU) Nr. 530/2012 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe¹⁹ schreibt die Anwendung des Zustandsbewertungsschemas (Condition Assessment Scheme, CAS) der IMO auf Einhüllen-Öltankschiffen, die älter als 15 Jahre sind, verbindlich vor. Im erweiterten Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen (ESP) ist im Einzelnen festgelegt, wie eine solche eingehendere Bewertung durchzuführen ist. Da das CAS für seine Zwecke auf das ESP zurückgreift, sind alle Änderungen der ESP-Untersuchungen – wie die derzeitigen Änderungen, mit denen die Besichtigungen in Bezug auf Dickenmessungen bei der ersten Erneuerungsbesichtigung von Doppelhüllen-Öltankschiffen auf verdächtige Bereiche beschränkt werden sollen – automatisch 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 maßgeblich beeinflussen.

¹⁶ Durchführungsverordnung (EU) 2025/1533 der Kommission vom 23. Juli 2025 mit Vorschriften für die Anwendung der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie der Prüfnormen für Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2024/1975 der Kommission, ABl. L, 2025/1533, 23.7.2025, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1533/oj.

¹⁷ Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates, ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146, <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>.

¹⁸ Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe, ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1, <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj>.

¹⁹ Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2012 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe, ABl. L 172 vom 30.6.2012, S. 3, <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj>.

5.1.5. Änderungen des LSA-Codes

Die Normen für Rettungsboote und -flöße sowie Aussetzvorrichtungen und Winden sind in der Durchführungsverordnung (EU) 2025/1533 geregelt, in der Verweise auf den LSA-Code enthalten sind. Die Durchführungsverordnung enthält Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie Prüfnormen für Schiffsausrüstung. Sie beruht auf der Befugnis der Kommission, im Wege von Durchführungsrechtsakten die Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie die Prüfnormen für Schiffsausrüstung, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2014/90/EU über Schiffsausrüstung fällt, gemäß deren Artikel 35 Absatz 2 anzugeben.

Gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe müssen Fahrgastschiffe der Klasse A dem SOLAS-Übereinkommen in seiner geänderten Fassung sowie den einschlägigen Codes, einschließlich des LSA-Codes, entsprechen, während in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe der Klassen B, C und D gemäß Anhang I Kapitel III („Rettungsmittel“) verschiedene – und umfassende – Anforderungen erfüllen müssen, auch in Bezug auf Rettungsflöße und Rettungsboote durch die Anwendung des LSA-Codes.

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

5.1.6. Änderungen des Freibord-Protokolls von 1988

Der in der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe definierte Begriff „internationale Übereinkommen“ (Artikel 2 Buchstabe a) schließt das Freibord-Übereinkommen mit Protokollen und Änderungen sowie die dazugehörigen verbindlichen Codes in ihrer geltenden Fassung ein. Darüber hinaus heißt es in Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b der genannten Richtlinie: „Alle neuen Fahrgastschiffe ab einer Länge von 24 Metern müssen dem Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 entsprechen“.

Die Änderungen des Freibord-Protokolls von 1988 können die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG daher maßgeblich beeinflussen.

5.2. Zuständigkeit der EU

Wie in Abschnitt 5.1 erläutert, betrifft der Gegenstand der vorgesehenen Akte Bereiche, die weitgehend unter das Sekundärrecht der Union fallen. Daher hat die Union die ausschließliche Außenkompetenz nach Artikel 3 Absatz 2 letzter Satzteil AEUV, da die vorgesehenen Akte „gemeinsame Regeln beeinträchtigen oder deren Tragweite verändern“ könnten. Die vorgesehenen Rechtsakte sind geeignet, den Inhalt der folgenden Rechtsvorschriften der Union maßgeblich zu beeinflussen:

- Richtlinie (EU) 2016/802. Grund: Die Ausweisung eines Emissions-Überwachungsgebiets im Hoheitsgebiet von EU-Mitgliedstaaten würde insofern die Anwendung der genannten Richtlinie beeinflussen, als in deren Artikeln 6 und 13 und Anhang I im Hinblick auf den maximalen Schwefelgehalt von Kraft- bzw. Brennstoffen für Schiffe und SO_x-Emissionen von Schiffen in Unionsgewässern auf die Regeln in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen verwiesen wird.
- Verordnung (EU) 2015/757. 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, geändert durch die Richtlinie (EU) 2023/959, mit der das EU-EHS auf den Seeverkehr ausgeweitet wird. 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. 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 2002/59/EG. Grund: Nach Artikel 6 muss jedes Schiff, das einen Hafen eines Mitgliedstaats anläuft, mit einem AIS-System ausgerüstet sein, das den durch die IMO entwickelten Leistungsnormen entspricht.
- Verordnung (EU) 2019/1239. Grund: Es besteht die Möglichkeit, das VDES für die Übermittlung von Informationen im Zusammenhang mit den in der Verordnung vorgeschriebenen Meldeformalitäten zu verwenden.
- Richtlinie 2014/90/EU und Durchführungsverordnung (EU) 2025/1533 der Kommission. Grund: Funkausrüstung ist in Abschnitt 5 der Durchführungsverordnung aufgeführt. Darüber hinaus sind die Normen für Rettungsboote und -flöße sowie Aussetzvorrichtungen und Winden in der Durchführungsverordnung geregelt, in der Verweise auf den LSA-Code enthalten sind.
- Richtlinie 2009/45/EG. Grund: Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung sowie den einschlägigen Codes, einschließlich des LSA-Codes für Fahrgastschiffe der Klasse A, entsprechen. Nach Artikel 6 Absatz 4 müssen Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die in der Inlandfahrt eingesetzt werden und am oder nach dem 1. Januar 1996 gebaut sind oder Reparaturen, Umbauten oder Änderungen größerer Art unterzogen werden, den Vorschriften der Regeln X/2 und X/3 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 entsprechen, die die Anwendung des Codes für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge vorsehen. Anhang I Kapitel III („Rettungsmittel“) enthält verschiedene und umfassende Anforderungen an in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe der Klassen B, C und D, auch in Bezug auf Rettungsflöße und Rettungsboote durch Anwendung des LSA-Codes. Zudem schließt der in Artikel 2 Buchstabe a definierte Begriff „internationale Übereinkommen“ das Freibord-Übereinkommen mit Protokollen und Änderungen sowie die dazugehörigen verbindlichen Codes in ihrer geltenden Fassung ein. Darüber hinaus heißt es in Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b der genannten Richtlinie: „Alle neuen Fahrgastschiffe ab einer Länge von 24 Metern müssen dem Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 entsprechen“.

- Verordnung (EU) Nr. 530/2012. Grund: Die Verordnung schreibt die Anwendung des Zustandsbewertungsschemas (Condition Assessment Scheme, 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.

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 ist²⁰.

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Die Bestimmung gilt insbesondere dann, wenn die internationale Übereinkunft, durch die das Gremium eingesetzt wurde, vorsieht, dass dessen Beschlüsse für die Vertragsparteien verbindlich sind. Dies ist etwa der Fall, wenn die internationale Übereinkunft dem Gremium die Befugnis einräumt, bestimmte Aspekte der Übereinkunft oder seiner Anhänge zu ändern.

6.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

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

Die vorgesehenen Akte, die auf der 84. Tagung des MEPC der IMO angenommen werden sollen, stellen rechtswirksame Akte dar, da sie – wie in den Abschnitten 5.1 und 5.2 dargelegt – geeignet sind, den Inhalt der EU-Rechtsvorschriften maßgeblich zu beeinflussen.

Die vorgesehenen Akte, die auf der 111. Tagung des MSC der IMO angenommen werden sollen, stellen rechtswirksame Akte dar, da sie – wie in Abschnitt 5.1 dargelegt – geeignet sind, den Inhalt der EU-Rechtsvorschriften maßgeblich zu beeinflussen.

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

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

²⁰ Rechtssache C-399/12 Bundesrepublik Deutschland/Rat der Europäischen Union (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

6.2. Materielle Rechtsgrundlage

6.2.1. Grundsätze

Welche die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV ist, hängt in erster Linie vom Ziel und Inhalt 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

Das Hauptziel und der wesentliche Inhalt des vorgesehenen Aktes betreffen den Seeverkehr, auch wenn sich einige der geplanten Änderungen auf Umweltaspekte beziehen. 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 84. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) und auf der 111. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code 1994), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 2000 (HSC-Code 2000), 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) sowie des Protokolls von 1988 zum Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 (Freibord-Protokoll von 1988) 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 (Marine Environment Protection Committee, MEPC) 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. Der MEPC wird auf seiner 84. Tagung Änderungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden „MARPOL-Übereinkommen“) gemäß dessen Artikel 16 Absatz 2 Buchstaben b, c und d annehmen.
- (4) Nach Artikel 28 Buchstabe b des IMO-Übereinkommens trifft der Schiffssicherheitsausschuss (Maritime Safety Committee, MSC) 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 im Rahmen eines anderen von der IMO akzeptierten internationalen Instruments übertragen werden, wahrzunehmen. Auf der 111. Tagung des MSC werden Änderungen gemäß Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des SOLAS-Übereinkommens und Artikel VI Absatz 2 Buchstabe d des Freibord-Protokolls von 1988 angenommen.

- (5) Der MEPC soll auf seiner 84. Tagung vom 27. April bis 1. Mai 2026 Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen im Hinblick auf die Ausweisung des Nordostatlantiks als neues Emissions-Überwachungsgebiet (Regeln 13 und 14 sowie Anhang VII), die Zugänglichkeit der Datenbank des IMO-Datenerhebungssystems über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen (IMO Data Collection System, IMO-DCS) und die Überprüfungsklausel der kurzfristigen Maßnahme zur Verringerung der Treibhausgasemissionen (Regeln 20, 25, 27 und 28) annehmen.
- (6) Der MSC soll auf seiner 111. Tagung vom 13. bis 22. Mai 2026 Änderungen der Kapitel IV und V und des Anhangs (Zeugnisse) des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (im Folgenden „SOLAS-Übereinkommen“), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (im Folgenden „HSC-Code 1994“), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 2000 (im Folgenden „HSC-Code 2000“), des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (im Folgenden „ESP-Code 2011“), des Internationalen Rettungsmittel-Codes (im Folgenden „LSA-Code“) sowie der Anlage B des Protokolls von 1988 zum Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 (im Folgenden „Freibord-Protokoll von 1988“) annehmen.
- (7) Die vorgesehenen Akte des MEPC und des MSC werden Rechtswirkung entfalten.
- (8) Es ist angezeigt, den Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union auf der 84. Tagung des MEPC zu vertreten ist, da die vorgesehenen Rechtsakte geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich zu beeinflussen – nämlich der Richtlinie (EU) 2016/802 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe¹, der Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen², der Richtlinie (EU) 2023/959 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union³ und der Verordnung (EU) 2023/1805 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr⁴.
- (9) Die Union sollte die Änderungen der Regeln 13 und 14 sowie des Anhangs VII der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen unterstützen, da sie zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Luftschadstoffemissionen durch Schiffe beitragen

¹ ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58.

² ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55.

³ ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 134.

⁴ ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 48.

werden, um entsprechende Vorteile für Gesundheit, Umwelt und Wirtschaft zu erzielen.

- (10) Die Union sollte zudem die Änderungen der Regel 27 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen unterstützen, da sie die Zugänglichkeit der Daten in der Datenbank des IMO-DCS weiter verbessern werden, womit eine robuste Umsetzung des Rahmens für den Kohlenstoffintensitätsindikator (Carbon Intensity Indicator, CII) gewährleistet und dessen Überprüfung erleichtert wird.
- (11) Die Union sollte die Änderungen der Regeln 20, 25, 27 und 28 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen unterstützen, da sie sich aus der Annahme der IMO-Strategie von 2023 zur Verringerung der Treibhausgasemissionen (im Folgenden „THG-Emissionen“) und dem Abschluss der Überprüfung der kurzfristigen Maßnahmen durch die IMO ergeben, und eine weitere Überprüfung dieser Regeln ermöglichen.
- (12) Es ist angezeigt, den Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union auf der MSC 111 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 Fahrgastschiffe⁵, der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr⁶, der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe⁷ und der Richtlinie 2014/90/EU über Schiffsausrüstung⁸.
- (13) Die Union sollte die Änderungen der Kapitel IV und V und des Anhangs (Zeugnisse) des SOLAS-Übereinkommens sowie des HSC-Codes 1994 und des HSC-Codes 2000 unterstützen, da es effizienter ist, spezielle Kanäle für anwendungsspezifische Meldungen (application specific messages, ASM) des Datenaustauschsystems auf UKW-Kanälen (Very High Frequency data exchange system, VDES) zu nutzen, das VDES über zusätzliche Kapazitäten für den Austausch von mehr digitalen Daten verfügt und somit dem künftigen Anstieg der Nachfrage nach der Nutzung digitaler Daten in der Seefunkkommunikation gerecht werden kann. Darüber hinaus bringt der Austausch digitaler Daten nicht nur für die Gefahrenabwehr und die Lageerfassung, sondern auch für die Sicherheit und die Effizienz der Schifffahrt, den Schutz der Meeresumwelt und die Verringerung der Belastung der Seeleute zahlreiche Vorteile mit sich. Das VDES bietet eine erhebliche Steigerung der Vorteile des automatischen Identifizierungssystems (automatic identification system, AIS) und gilt als Wegbereiter für die E-Navigation. Die Fähigkeit zum Austausch von ASM und anderen Informationen zwischen Schiffen und Behörden an Land wird durch die Einführung des VDES erheblich verbessert. Die Union sollte auch diese Änderungen unterstützen, da im Rahmen der Einführung neuer anerkannter mobiler Satellitendienste eindeutig festgelegt werden muss, dass maritime Sicherheitsinformationen sowie Informationen über Suche und Rettung über alle betriebsbereiten anerkannten mobilen Satellitendienste zu verbreiten sind.

⁵ ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

⁶ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

⁷ ABl. L 172 vom 30.6.2012, S. 3.

⁸ ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146.

- (14) Die Union sollte die Änderungen des ESP-Codes 2011 unterstützen, da die betreffenden Techniken für mehr Effizienz, Flexibilität und Zuverlässigkeit bei den täglichen Besichtigungs- und Inspektionstätigkeiten sorgen, ohne das Ergebnis dieser Tätigkeiten zu beeinträchtigen.
- (15) Die Union sollte die Änderungen des LSA-Codes unterstützen, da sie den Schutz des menschlichen Lebens auf See erleichtern, indem sie das Vertrauen in den wirksamen und effizienten Betrieb des Freifallrettungsboots im Falle der Aufgabe des Schiffes stärken.
- (16) Die Union sollte die Änderungen des Freibord-Protokolls von 1988 unterstützen, da mit der Anbringung von Schutzgeländern mit drei Relingdurchzügen an Deck der Schutz der Besatzung wirksam erhöht, das Risiko des Überbordgehens sowie von Verletzungen der Besatzungsmitglieder verringert und die Schiffssicherheit mit minimalen wirtschaftlichen Kosten verbessert werden kann.
- (17) Der Standpunkt der Union sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder der IMO sind, gemeinsam im Interesse der Europäischen Union vorgetragen werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union auf der 84. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation oder einer späteren Tagung zu vertretende Standpunkt besteht darin, der Annahme folgender Änderungen zuzustimmen:

- a) Änderungen der Regeln 13 und 14 sowie des Anhangs VII der Anlage VI zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden „MARPOL-Übereinkommen“) im Hinblick auf die Ausweisung des Nordostatlantiks als neues Emissions-Überwachungsgebiet (Emission Control Area, ECA),
- b) Änderungen der Regeln 20, 25, 27 und 28 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen im Hinblick auf die Zugänglichkeit der Datenbank des IMO-Datenerhebungssystems über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen (IMO Data Collection System, IMO-DCS) und die Überprüfungsklausel der kurzfristigen Maßnahme zur Verringerung der Treibhausgasemissionen.

Artikel 2

Der im Namen der Union auf der 111. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation oder einer späteren Tagung zu vertretende Standpunkt besteht darin, der Annahme der folgenden Änderungen zuzustimmen:

- a) Änderungen der Kapitel IV und V und des Anhangs (Zeugnisse) des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 („SOLAS-Übereinkommen“),
- b) Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code 1994),
- c) Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 2000 (HSC-Code 2000),

- d) Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (ESP-Code 2011),
- e) Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code),
- f) Änderungen der Anlage B des Protokolls von 1988 zum Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 (Freibord-Protokoll von 1988).

Artikel 3

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

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin*