EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 13.9.2018
COM(2018) 624 final

2018/0325 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union im Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt und dem Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation im Hinblick auf die Verabschiedung der Änderungen der Regel 14.1 in Anlage VI des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Internationalen Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen in der Fassung von 2011 zu vertretenden Standpunkt

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft den Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union auf der 73. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und der 100. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation im Hinblick auf die vorgesehene Verabschiedung der Änderungen der Regel 14 in Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens und des Internationalen Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen (ESP-Code) von 2011 zu vertreten ist.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO)

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

Das Übereinkommen trat am 17. März 1958 in Kraft.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) von 1973, das am 2. Oktober 1983 in Kraft trat. Die Union ist nicht Vertragspartei des MARPOL-Übereinkommens.

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

Der Internationale Code für das erweiterte Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutschiffen und Öltankschiffen (ESP-Code) von 2011 enthält Anforderungen für ein erweitertes Prüfungsprogramm für Einhüllen-Massengutfrachter und Doppelhüllen-Massengutfrachter sowie für Einhüllen-Öltankschiffe und Doppelhüllen-Öltankschiffe gemäß der SOLAS-Regel XI-1/2.

2.2. Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation

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

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

Der IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt, dem alle IMO-Mitglieder angehören, tritt mindestens einmal jährlich zusammen. Er befasst sich mit Umweltfragen, die in den Anwendungsbereich des MARPOL-Übereinkommens fallen, einschließlich der Verschmutzung durch Öl, in loser Schüttung beförderte Chemikalien, Abwasser, Abfall und Emissionen von Schiffen, einschließlich Luftschadstoffen und Treibhausgasemissionen. Zu den anderen Aspekten gehören die Ballastwasserbewirtschaftung, Bewuchsschutzsysteme, das Recycling von Schiffen, die Vorsorge gegen und das Eingreifen bei Verschmutzung sowie die Identifizierung von Sondergebieten und besonders sensiblen Seegebieten.

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

Der IMO-Schiffssicherheitsausschuss, dem alle IMO-Mitglieder angehören, tritt ebenfalls mindestens einmal jährlich zusammen. Er befasst sich mit allen Fragen im Zuständigkeitsbereich der Organisation betreffend Navigationshilfen, Bau und Ausrüstung von Schiffen, Besetzung und Bemannung von Schiffen unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit, Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen, Handhabung gefährlicher Güter, Verfahren und Erfordernisse für die Sicherheit auf See, hydrografische Unterrichtung, Schiffstagebücher und Navigationsaufzeichnungen, Untersuchungen von Seeunfällen, Bergungs- und Rettungswesen sowie alle sonstigen die Sicherheit auf See unmittelbar betreffenden Fragen.

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

2.3. Der vorgesehene Rechtsakt des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt wird auf seiner 73. Tagung (MEPC 73), die vom 22.-26. Oktober 2018 stattfindet, die Änderungen der Regel 14.1 in Anlage VI des

[1] Der Name der IMCO wurde 1982 in Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) geändert.

MARPOL-Übereinkommens in Bezug auf das Verbot der Beförderung von nicht konformem Heizöl zu Verbrennungszwecken zum Antrieb oder Betrieb an Bord eines Schiffes annehmen.

Im Jahr 2008 hatte die IMO eine Entschließung zur Änderung der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens angenommen, die Vorschriften zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe enthielt. Die überarbeitete Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens trat am 1. Juli 2010 in Kraft und führte unter anderem strengere Schwefelgrenzwerte für Schiffskraftstoffe in SOx-Emissions-Überwachungsgebieten sowie in Seegebieten außerhalb der SOx-Emissions-Überwachungsgebiete ein.

Die konsequente Durchsetzung der in Regel 14.1.3 der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens festgelegten Brennstoffnorm, die am 1. Januar 2020 wirksam wird, ist ein wichtiges Element, um die einheitliche Anwendung des globalen Schwefelgrenzwertes von 0,50 % zu erleichtern. Ziel der vorgesehenen Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens ist es, die wirksame Anwendung der Regel 14.1.3 sicherzustellen, um die SOx- und Partikelemissionen von Schiffen in die Atmosphäre deutlich zu verringern.

2.4. Die vorgesehene Maßnahme des IMO-Schiffssicherheitsausschusses

Der Schiffssicherheitsausschuss wird auf seiner 100. Tagung (MSC 100), die vom 3.-7. Dezember 2018 stattfinden wird, Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm für die Besichtigung von Massengutfrachtern und Öltankschiffen (ESP-Code) von 2011 annehmen.

Ziel der vorgesehenen Änderungen des ESP-Codes ist es, redaktionelle Änderungen vorzunehmen, die alle verbindlichen Anforderungen aufzeigen und die Tabellen und Formulare verbessern. Dabei werden die redaktionellen Änderungen an die neuen wesentlichen Anforderungen gekoppelt, um den jüngsten Aktualisierungen der Z10-Reihe der Einheitlichen Vorschriften des Internationalen Verbands der Klassifikationsgesellschaften (International Association of Classification Societies Unified Requirements – IACS UR) Rechnung zu tragen. Die Z10-Reihe der IACS UR befasst sich mit der Rumpfvermessung von Öltankern, Massengutfrachtern, Chemikalientankern, Doppelhüllen-Öltankschiffen und Doppelhüllen-Massengutschiffen. Die Einheitlichen IACS-Anforderungen sind Entschließungen zu Angelegenheiten, die unmittelbar mit spezifischen Vorschriften und Praktiken der Klassifikationsgesellschaften und der allgemeinen Philosophie, auf der die Vorschriften und Praktiken der Klassifikationsgesellschaften beruhen, verbunden sind oder darunter fallen. Vorbehaltlich der Ratifizierung durch das Leitungsgremium jeder IACS-Mitgliedsgesellschaft werden die Einheitlichen Anforderungen innerhalb eines Jahres nach Genehmigung durch die IACS-Gruppe „Allgemeine Politik“ in die Regeln und Praktiken der Mitgliedsgesellschaften aufgenommen. Bei den einheitlichen Anforderungen handelt es sich um Mindestanforderungen.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Änderungen der Regel 14 in Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt hat auf seiner 71. Tagung (MEPC 71), die vom 3.-7. Juli 2017 in London stattfand, neue Zielvorgaben für die „konsequente Durchsetzung der Regel 14.1.3 in Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens“ verabschiedet, die in die Zweijahresagenda 2018-2019 des Unterausschusses „Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung“ sowie in die vorläufige Tagesordnung für die 5. Sitzung des Unterausschusses für die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung (PPR 5) mit dem Zieljahr 2019 aufgenommen wurden.

Die PPR 5, die vom 5.-9. Februar 2018 in London stattfand, hat Änderungsentwürfe für die Regel 14 in Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens in Bezug auf das Verbot der Beförderung von nicht konformem Heizöl zu Verbrennungszwecken zum Antrieb oder Betrieb an Bord eines Schiffes erstellt. Mit geringfügigen Modifizierungen hat die 72. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC 72), die vom 9.-13. April 2018 in London stattfand, die Änderungsentwürfe für die Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens, die auf der MEPC 73 verabschiedet werden sollen, genehmigt.

Die Änderungen der Regel 14 in Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens sind im IMO-Dokument MEPC 73/3 dargelegt. Laut Nummer 5.43 des Berichts der MEPC 72 (MEPC 72/17) sollen die Änderungen auf der MEPC 73 verabschiedet werden.

3.2. Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen (ESP-Code) von 2011

Auf der 5. Tagung des Unterausschusses für Schiffsdesign und Schiffbau (SDC 5), die vom 22.-26. Januar 2018 in London stattfand, wurde daran erinnert, dass die 4. Sitzung des Unterausschusses für Schiffsdesign und Schiffbau (SDC 4), die vom 13.-17. Februar 2017 in London stattfand, den IACS und das Sekretariat ermächtigt hatte, den ESP-Code von 2011 zu prüfen, um redaktionelle Änderungen zur Bestimmung aller obligatorischen Anforderungen vorzuschlagen, das Format der Tabellen und Formulare zu verbessern und einen Fortschrittsbericht zur Vorlage auf der SDC 5 zu liefern.

Die SDC 5 stimmte zu, dass alle substanziellen Bestimmungen, die derzeit in den Fußnoten des ESP-Codes von 2011 enthalten sind, in den Hauptteil der neuen konsolidierten Fassung aufgenommen werden sollten. Ferner kam die SDC 5 überein, das Format der Tabellen und Formulare im ESP-Code zu verbessern. Schließlich stimmte die SDC 5 auch zu, die redaktionellen Änderungen in Verbindung mit den neuen wesentlichen Änderungen des ESP-Codes von 2011, die vom IACS vorgeschlagen wurden und die jüngsten Aktualisierungen der Z10-Reihe der IACS UR betreffen, vorzunehmen.

Die SDC 5 billigte den Vorschlag, den Änderungsentwurf für den ESP-Code von 2011 auf der 99. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 99), die vom 16.-25. Mai 2018 in London stattfand, zur Genehmigung vorzulegen, damit die Änderungen auf der 100. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 100) angenommen und am 1. Juli 2020 in Kraft treten können.

Die MSC 99 erörterte den Änderungsentwurf für den ESP-Code von 2011, der nach dem Verfahren der regelmäßigen Aktualisierung des Codes von der SDC 5 ausgearbeitet wurde. Die MSC 99 billigte den Änderungsentwurf für den ESP-Code von 2011, der in einem Entschließungsentwurf der MSC im Hinblick auf seine Verabschiedung auf der MSC 100 festgelegt wurde.

Der Entwurf der MSC-Entschließung über die Änderungen des ESP-Codes von 2011 ist in Anhang 2 des Berichts über die MSC 99 (MSC 99/22/Add.1) enthalten. Laut Nummer 10.20 des Berichts der MSC 99 (MSC 99/22) sollen die Änderungen auf der MSC 100 verabschiedet werden.

3.3. Einschlägiges Unionsrecht und Zuständigkeit der Union

3.3.1. Änderung der Regel 14.1 in Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens

Die Anforderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens in Bezug auf die Verringerung des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen mit dem Ziel einer Verringerung der SOx-Emissionen werden in der Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments

und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe umgesetzt.

3.3.2. Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen (ESP-Code) von 2011

Die Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe zielt darauf ab, die Anforderungen des MARPOL-Übereinkommens 73/78 bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion gemäß der Definition in Artikel 3 der Verordnung beschleunigt auf Einhüllen-Öltankschiffe anzuwenden und den Transport von Schweröl mit Einhüllen-Öltankschiffen von oder nach Häfen der Mitgliedstaaten zu verbieten.

Die Verordnung (EU) Nr. 530/2012 schreibt die Anwendung des Zustandsbewertungsschemas (CAS) der IMO auf Einhüllen-Öltankschiffe, die älter als 15 Jahre sind, verbindlich vor. Nach Artikel 5 müssen diese Öltankschiffe dem CAS entsprechen, das in Artikel 6 als das Zustandsbewertungsschema für Schiffe definiert wird, das mit der Entschließung der MEPC 94(46) vom 27. April 2001 in der durch die Entschließung der MEPC 99(48) vom 11. Oktober 2002 und die Entschließung der MEPC 112(50) vom 4. Dezember 2003 geänderten Fassung verabschiedet wurde. In dem erweiterten Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen (ESP) ist im Einzelnen festgelegt, wie eine solche gründlichere Überprüfung durchzuführen ist. Da das CAS für seine Zwecke auf das ESP zurückgreift, sind auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 alle Änderungen der ESP-Prüfungen unmittelbar und automatisch anwendbar. Daher würden sich die auf der MSC 100 zu verabschiedenden Änderungen des ESP-Codes durch die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 auf das EU-Recht auswirken.

3.3.3. Zuständigkeit der EU

Die Änderungen der Regel 14.1 in Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens würden durch die Anwendung der Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe das EU-Recht berühren.

Die Änderungen des ESP-Codes von 2011 würden durch die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe das EU-Recht berühren.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

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

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist[2].

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

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

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

Die Akte, die der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt und der Schiffssicherheitsausschuss der IMO annehmen sollen, sind rechtswirksam. Die vorgesehenen Rechtsakte sind geeignet, den Inhalt der EU-Rechtsvorschriften, nämlich die Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und die Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe, entscheidend zu beeinflussen.

Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe die auf den Schwefelgehalt bezogenen Anforderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens widerspiegelt und die Verordnung (EU) Nr. 530/2012 die Anwendung des Zustandsbewertungsschemas (CAS) der IMO vorschreibt und das erweiterte Prüfungsprogramm (ESP) als Mittel zur Erreichung ihres Ziels verwendet.

Die Änderungen der Regel 14.1 in Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens und des Internationalen Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen (ESP-Code) von 2011 würden daher durch die Anwendung der Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe EU-Recht berühren.

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

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

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Welche die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV ist, hängt in erster Linie vom Zweck und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein

---

[2] Rechtssache C-399/12 Deutschland/Rat (OIV), Sgl:EU:C:2014:2258, Rdnr. 64.

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

im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Beschluss ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche und der andere von untergeordneter Bedeutung, muss er nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

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

4.3. Schlussfolgerung

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

2018/0325 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union im Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt und dem Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation im Hinblick auf die Verabschiedung der Änderungen der Regel 14.1 in Anlage VI des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Internationalen Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen in der Fassung von 2011 zu vertretenden Standpunkt

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 Seeschifffahrtsorganisation (IMO) [*siehe Nummer 10.8 der Interinstitutionellen Regeln für Veröffentlichungen*] trat am 17. März 1958 in Kraft. 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.

(2) Gemäß Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die IMO nimmt der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt die Aufgaben wahr, die der IMO durch 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.

(3) Gemäß Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die IMO 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 oben genannten Zuständigkeitsbereichs wahrzunehmen, die ihm aufgrund oder im Rahmen eines anderen von der IMO akzeptierten internationalen Instruments übertragen werden.

(4) Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) trat am 2. Oktober 1983 in Kraft.

(5) Gemäß Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe c des MARPOL-Übereinkommens können Änderungen des Übereinkommens von der zuständigen Stelle, in diesem Fall dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt, angenommen werden.

(6) Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt wird auf seiner 73. Tagung vom 22.-26. Oktober 2018 (MEPC 73) Änderungen der Regel 14 in Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens annehmen.

(7) Der Schiffssicherheitsausschuss wird auf seiner 100. Tagung vom 3.-7. Dezember 2018 (MSC 100) Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen (ESP-Code) von 2011 annehmen.

(8) Es ist angebracht, den im Namen der Union im Rahmen der MEPC 73 zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die Änderungen der Regel 14 in Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts, nämlich die Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates, entscheidend zu beeinflussen[4].

(9) Es ist angebracht, den im Namen der Union im Rahmen der MSC 100 zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die Änderungen des ESP-Codes von 2011 geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts, nämlich die Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates[5], entscheidend zu beeinflussen.

(10) Die Änderungen der Regel 14 in Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens über das Verbot der Beförderung von nichtkonformem Heizöl für den Antrieb oder den Betrieb an Bord eines Schiffes sollten eine konsequente Durchsetzung der in der Regel 14.1.3 der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens festgelegten Brennstoff-Norm gewährleisten, die am 1. Januar 2020 in Kraft tritt.

(11) Die Änderungen des ESP-Codes von 2011 sollten redaktionelle Änderungen des Codes beinhalten, die alle obligatorischen Anforderungen festlegen und die Tabellen und Formulare verbessern, wobei die redaktionellen Änderungen die neuen wesentlichen Anforderungen berücksichtigen sollten, um den jüngsten Aktualisierungen der Z10-Reihe der Einheitlichen Vorschriften des Internationalen Verbands der Klassifikationsgesellschaften gerecht zu werden.

(12) Der Standpunkt der Union wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und des Schiffssicherheitsausschusses der IMO sind, gemeinsam im Interesse der Union vertreten –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union auf der 73. Tagung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt zu vertretende Standpunkt besteht darin, der Verabschiedung der Änderungen der Regel 14.1 in Anlage VI des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe gemäß dem IMO-Dokument MEPC 73/3 zuzustimmen.

---

4 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).

5 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.).

Artikel 2

Der im Namen der Union auf der 100. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses zu vertretende Standpunkt besteht darin, der Verabschiedung der Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen in der Fassung von 2011 gemäß Anhang 2 des IMO-Dokuments MSC 99/22/Add.1 zuzustimmen.

Artikel 3

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

2. Der in Artikel 2 genannte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des IMO-Schiffssicherheitsausschusses sind, gemeinsam vertreten.

3. Geringfügige Änderungen an den in den Artikeln 1 und 2 genannten Standpunkten werden ohne weiteren Beschluss des Rates vereinbart.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Rates
Der Präsident