



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 28.9.2020
COM(2020) 586 final

2020/0271 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

zur Änderung des Beschlusses (EU) 2020/721 des Rates vom 19. Mai 2020 zwecks Aufnahme des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union auf der 75. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation und der 102. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zu der Billigung eines MSC-MEPC.5/Rundschreibens über eine Mustervereinbarung für die Ermächtigung anerkannter Organisationen zum Tätigwerden für die Verwaltung zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Vorgeschlagen wird eine Änderung des Beschlusses (EU) 2020/721 des Rates vom 19. Mai 2020¹ zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union auf der 102. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (MSC 102), die jetzt vom 4. bis 11. November 2020 in London stattfindet, und auf der 75. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (MEPC 75), die jetzt vom 16. bis 20. November 2020 in London stattfindet, zu vertreten ist, und zwar im Hinblick auf die vorgesehene Annahme eines MSC-MEPC.5/Rundschreibens über eine Mustervereinbarung für die Ermächtigung anerkannter Organisationen zum Tätigwerden für die Verwaltung.

Kontext des Vorschlags

1.1. Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation

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

Das Übereinkommen trat am 17. März 1958 in Kraft.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens.

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

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

1.2. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation

Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, die für die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe zuständig ist. Sie ist die globale Instanz

¹ Beschluss (EU) 2020/721 des Rates vom 19. Mai 2020 über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 75. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation und auf der 102. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zu der Annahme von Änderungen der Regeln 2, 14 und 18 und der Anhänge I und VI der Anlage VI zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, des Kapitels II-1 Teile A-1, B, B-1, B-2 bis B-4 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, der Teile A-1 und B-1 des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden, und der Entschlüsselung A.658(16) über die Verwendung und Anbringung von Reflexstoffen an Rettungsmitteln zu vertreten ist (ABl. L 171 vom 2.6.2020, S. 1)

für die Verabschiedung von Normen für die Sicherheit, die Gefahrenabwehr und die Umweltverträglichkeit der internationalen Schifffahrt. Ihre Hauptrolle besteht darin, einen fairen und wirksamen Regelungsrahmen für die Schifffahrtsbranche zu schaffen, der universell angenommen und angewendet wird.

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

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

Der IMO-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.

Der IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt, dem alle IMO-Mitglieder angehören, tritt mindestens einmal jährlich zusammen. Er befasst sich mit Umweltfragen im Zuständigkeitsbereich der Organisation, d. h. der unter das MARPOL-Übereinkommen fallenden Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, einschließlich Verschmutzung durch Öl, in loser Schüttung beförderte Chemikalien, Abwasser, Abfälle und Emissionen von Schiffen in die Luft, darunter Luftschadstoffe 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.

1.3. Vorgesehener Akt des IMO-Schiffssicherheitsausschusses

Der Schiffssicherheitsausschuss soll auf seiner 102. Tagung (MSC 102) vom 4. bis 11. November 2020 ein MSC-MEPC.5/Rundschreiben billigen, in dem eine Mustervereinbarung enthalten ist, die Regierungen zur Ermächtigung von anerkannten Organisationen zum Tätigwerden in ihrem Namen verwenden sollen. Das Rundschreiben ist

vom Schiffssicherheitsausschuss und vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt gemeinsam zu billigen.

2016 billigte der Schiffssicherheitsausschuss einen neuen Arbeitsprogrammoutput zur Überprüfung und Änderung der Mustervereinbarung für die Ermächtigung anerkannter Organisationen zum Tätigwerden für die Verwaltung, um diese mit den Anforderungen des Codes für anerkannte Organisationen (Code for Recognised Organisations, RO-Code) in Einklang zu bringen. Der Entwurf der Mustervereinbarung wurde auf mehreren Tagungen des IMO-Unterausschusses für die Umsetzung der IMO-Instrumente erörtert und liegt nun dem Ausschuss zur Billigung vor.

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

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt soll auf seiner 75. Tagung (MSC 75) vom 16. bis 20. November 2020 dasselbe MSC-MEPC.5/Rundschreiben mit der Mustervereinbarung billigen, die Regierungen zur Ermächtigung von anerkannten Organisationen zum Tätigwerden in ihrem Namen verwenden sollen.

2. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

2.1. Billigung des MSC-MEPC.5/Rundschreibens

Auf der 97. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 97), die vom 21. bis 25. November 2016 in London stattfand, wurde ein neuer Output zur Überprüfung und Änderung der Mustervereinbarung für die Ermächtigung anerkannter Organisationen zum Tätigwerden für die Verwaltung gebilligt (MSC.1/Rundschreiben 710 – MEPC.1/Rundschreiben 307), um diese mit den Anforderungen des RO-Codes in Einklang zu bringen. Der neue Output wurde in die zweijährliche Tagesordnung 2016-2017 des Unterausschusses für die Umsetzung der IMO-Instrumente und in die vorläufige Tagesordnung der 4. Tagung des Unterausschusses für die Umsetzung der IMO-Instrumente (III 4) aufgenommen, wobei 2018 als Abschlussjahr angestrebt wurde.

Auf der III 4, die vom 25. bis 29. September 2017 in London stattfand, wurde beschlossen, als Grundlage für die Änderung der Mustervereinbarung ein Dokument des Internationalen Verbands der Klassifikationsgesellschaften (International Association of Classification Societies, IACS) zu verwenden, und eine Korrespondenzgruppe zur Ausarbeitung des Textes eingesetzt. Auf der III 5, die vom 24. bis 28. September 2018 in London stattfand, wurde der Entwurf der Mustervereinbarung fertiggestellt und zur Billigung an die 74. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC 74) und die 101. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 101) weitergeleitet.

Auf der MEPC 74 wurde die Prüfung des Entwurfs des Rundschreibens aus Zeitgründen auf die MEPC 75 vertagt. Auf der 101. Tagung des MSC wurde der Textentwurf erörtert; da der IACS jedoch nachdrücklich Einwände dagegen vorbrachte, dass die von ihm vorgeschlagenen inhaltlichen Änderungen nicht berücksichtigt seien, verwies die MSC 101 den Entwurf mitsamt den vom IACS vorgeschlagenen Änderungen zur Prüfung an die 6. Tagung des Unterausschusses für die Anwendung der IMO-Instrumente (III 6) zurück. Auf der III 6, die vom 1. bis 5. Juli 2019 in London stattfand, wurden der Entwurf der Mustervereinbarung und die Vorschläge des IACS geprüft. Dessen redaktionelle Vorschläge wurden angenommen, die inhaltlichen Vorschläge jedoch abgelehnt. Die III 6 leitete den

Entwurf des Rundschreibens dann zur Billigung an die MEPC 75 und die MSC 102 weiter.

Die Union sollte die auf der III 6 vereinbarten Änderungen der IMO-Mustervereinbarung unterstützen. Mit dem neuen Rundschreiben, das das MSC/Rundschreiben 710 und das MEPC/Rundschreiben 307 ersetzt, wird die Mustervereinbarung aktualisiert und mit dem RO-Code (Entschlüsseungen MSC.349(92) und MEPC.237(65)) in Einklang gebracht. Sie wird dazu beitragen, Genauigkeit, Transparenz und Rechenschaftspflicht sowohl der Flaggenverwaltung als auch der anerkannten Organisationen weltweit zu stärken.

2.2. Einschlägiges Unionsrecht und Zuständigkeit der Union

Die derzeit im MSC/Rundschreiben 710 und im MEPC/Rundschreiben 307 enthaltene Mustervereinbarung ist durch die Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden in EU-Recht umgesetzt. Artikel 5 der Richtlinie 2009/15/EG sieht vor:

„(1) Die Mitgliedstaaten, die beschließen, gemäß Artikel 3 Absatz 2 zu verfahren, begründen ein ‚Auftragsverhältnis‘ zwischen ihrer zuständigen Verwaltung und den für sie tätigen Organisationen.

(2) Das Auftragsverhältnis wird durch eine formalisierte schriftliche und nichtdiskriminierende Vereinbarung ... geregelt, ... die zumindest Folgendes enthält: a) die Bestimmungen des Anhangs II der IMO-Entschlüsselung A.739(18) über Leitlinien für die Ermächtigung der für die Verwaltung tätigen Organisationen, wobei der Anhang, die Anlagen und die Beilage zum IMO MSC/Rundschreiben 710 und zum MEPC/Rundschreiben 307 über eine Mustervereinbarung für die Ermächtigung anerkannter Organisationen zum Tätigwerden für die Verwaltung zu berücksichtigen sind“.

Zuständigkeit der EU

Die Ersetzung des MSC/Rundschreibens 710 und des MEPC/Rundschreibens 307 durch den Entwurf des MSC-MEPC.5/Rundschreibens würde sich auf das EU-Recht auswirken, und zwar durch die Anwendung der Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden.

Die Union hat daher nach Artikel 3 Absatz 2 letzter Teilsatz des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) die ausschließliche Zuständigkeit, und es ist somit erforderlich, den Standpunkt der Union zu den Akten, mit denen die oben genannten Änderungen angenommen werden, festzulegen.

3. RECHTSGRUNDLAGE

3.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

3.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV erlässt der Rat einen Beschluss „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 ist².

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

3.1.2. 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 Seeschiffahrtsorganisation, eingesetzt wurden.

Der Akt, den der IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt und der IMO-Schiffssicherheitsausschuss annehmen sollen, ist ein rechtswirksamer Akt. Der vorgesehene Akt ist geeignet, den Inhalt der folgenden EU-Rechtsvorschrift maßgeblich zu beeinflussen:

- Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden,

Grund ist, dass die Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden den Verwaltungen der Mitgliedstaaten vorschreibt, das Auftragsverhältnis zwischen ihnen und anerkannten Organisationen durch eine formalisierte schriftliche und nichtdiskriminierende Vereinbarung zu regeln, die an der Mustervereinbarung im MSC/Rundschreiben 710 und im MEPC/Rundschreiben 307 orientiert ist.

Mithin würde sich das neue Rundschreiben, das das MSC/Rundschreiben 710 und das MEPC/Rundschreiben 307 ersetzt, auf das EU-Recht auswirken, und zwar durch die Anwendung der Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden.

Mit dem vorgesehenen Akt wird der institutionelle Rahmen des Übereinkommens weder ergänzt noch geändert.

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

3.2. Materielle Rechtsgrundlage

3.2.1. Grundsätze

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

² Rechtssache C-399/12 Bundesrepublik Deutschland/Rat der Europäischen Union (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, Rdnr. 64.

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

AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

3.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

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

3.3. Fazit

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

zur Änderung des Beschlusses (EU) 2020/721 des Rates vom 19. Mai 2020 zwecks Aufnahme des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union auf der 75. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation und der 102. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zu der Billigung eines MSC-MEPC.5/Rundschreibens über eine Mustervereinbarung für die Ermächtigung anerkannter Organisationen zum Tätigwerden für die Verwaltung 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) Die Maßnahmen der Union im Bereich des Seeverkehrs sollten darauf ausgerichtet sein, die Meeresumwelt und die menschliche Gesundheit zu schützen und die Sicherheit im Seeverkehr zu erhöhen.
- (2) Das Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ist am 17. März 1958 in Kraft getreten.
- (3) Die IMO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, die für die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie die Verhütung der Meeres- und Luftverschmutzung durch Schiffe zuständig ist. Alle Mitgliedstaaten der EU sind Mitglieder der IMO.
- (4) Nach Artikel 28 Buchstabe b des IMO-Übereinkommens trifft der Schiffssicherheitsausschuss Vorkehrungen, um die ihm durch das IMO-Übereinkommen, die IMO-Versammlung oder den IMO-Rat übertragenen Aufgaben sowie alle Aufgaben innerhalb des Anwendungsbereichs dieses Artikels, die ihm aufgrund oder im Rahmen eines anderen von der IMO akzeptierten internationalen Instruments übertragen werden, wahrzunehmen.
- (5) Nach Artikel 38 Buchstabe a des IMO-Übereinkommens nimmt der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt die Aufgaben wahr, die der IMO aufgrund oder im Rahmen internationaler Übereinkommen zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe übertragen werden oder übertragen werden können, insbesondere im Hinblick auf die Annahme und Änderung von Regeln oder anderen Bestimmungen.
- (6) Das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) trat am 25. Mai 1980 in Kraft.
- (7) Nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iii des SOLAS-Übereinkommens kann der IMO-Schiffssicherheitsausschuss Änderungen des SOLAS-Übereinkommens annehmen.

- (8) Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) trat am 2. Oktober 1983 in Kraft.
- (9) Nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe c des MARPOL-Übereinkommens kann das zuständige Gremium, in diesem Fall der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt, Änderungen dieses Übereinkommens annehmen.
- (10) Der Schiffssicherheitsausschuss soll auf seiner 102. Tagung vom 4. bis 11. November 2020 (MSC 102) gemeinsam mit dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt ein MSC-MEPC.5/Rundschreiben über eine Mustervereinbarung für die Ermächtigung anerkannter Organisationen zum Tätigwerden für die Verwaltung billigen.
- (11) Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt soll auf seiner 75. Tagung vom 16. bis 20. November 2020 (MEPC 75) gemeinsam mit der MSC 102 ein MSC-MEPC.5/Rundschreiben über eine Mustervereinbarung über die Ermächtigung anerkannter Organisationen zum Tätigwerden für die Verwaltung billigen.
- (12) Es ist angebracht, den im Namen der Union auf der MSC 102 zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die Billigung des MSC-MEPC.5/Rundschreibens den Inhalt des Unionsrechts, nämlich die Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹, entscheidend beeinflussen kann.
- (13) Es ist angebracht, den im Namen der Union auf der MEPC 75 zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die Billigung des MSC-MEPC.5/Rundschreibens den Inhalt des Unionsrechts, nämlich die Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, entscheidend beeinflussen kann.
- (14) Mit der Billigung des MSC-MEPC.5/Rundschreibens, das das MSC/Rundschreiben 710 und das MEPC/Rundschreiben 307 ersetzt, wird die Mustervereinbarung aktualisiert und mit dem Code für anerkannte Organisationen (Code for Recognised Organisations, RO-Code) (Entschlüsseungen MSC.349(92) und MEPC.237(65)) in Einklang gebracht. Sie wird dazu beitragen, Genauigkeit, Transparenz und Rechenschaftspflicht sowohl der Flaggenverwaltung als auch der anerkannten Organisationen weltweit zu stärken.
- (15) Der Beschluss (EU) 2020/721 des Rates vom 19. Mai 2020² sollte dahin gehend geändert werden, dass auf die Billigung des Rundschreibens MSC-MEPC.5 Bezug genommen wird.
- (16) Der Standpunkt der Union wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des IMO-Schiffssicherheitsausschusses und des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt sind, gemeinsam vertreten –

¹ Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47).

² Beschluss (EU) 2020/721 des Rates vom 19. Mai 2020 über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 75. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation und auf der 102. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zu der Annahme von Änderungen der Regeln 2, 14 und 18 und der Anhänge I und VI der Anlage VI zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, des Kapitels II-1 Teile A-1, B, B-1, B-2 bis B-4 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, der Teile A-1 und B-1 des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden, und der Entschlüsselung A.658(16) über die Verwendung und Anbringung von Reflexstoffen an Rettungsmitteln zu vertreten ist (ABl. L 171 vom 2.6.2020, S. 1).

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Beschluss (EU) 2020/721 des Rates wird wie folgt geändert:

„Artikel 1

Der im Namen der Union auf der 75. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zu vertretende Standpunkt ist es, der Annahme der Änderungen der Regeln 2, 14 und 18 und der Anhänge I und VI der Anlage VI zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe gemäß dem Anhang des IMO-Dokuments MEPC 75/3 und der Billigung des MSC-MEPC.5/Rundschreibens gemäß Anhang 8 des IMO-Dokuments III 6/15 zuzustimmen.

Artikel 2

(1) Der im Namen der Union auf der 102. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zu vertretende Standpunkt ist es, der Annahme der Änderungen

a) des Kapitels II-1 Teile A-1, B, B-1, B-2 bis B-4 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See gemäß Anhang 1 des IMO-Dokuments MSC 102/3;

b) der Teile A-1 und B-1 des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden, gemäß Anhang 2 des IMO-Dokuments MSC 102/3;

c) der EntschlieÙung A.658(16) über die Verwendung und Anbringung von Reflexstoffen an Rettungsmitteln;

und der Billigung des MSC-MEPC.5/Rundschreibens über eine Mustervereinbarung für die Ermächtigung anerkannter Organisationen zum Tätigwerden für die Verwaltung zuzustimmen.“

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*