

Brüssel, den 18.3.2021  
COM(2021) 127 final

2021/0066 (NLE)

Vorschlag für einen

### **BESCHLUSS DES RATES**

**über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation auf der 103. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses und auf der 76. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen, des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme und des Internationalen Übereinkommens über die Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme auf Schiffen zu vertreten ist**

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS**

Vorgeschlagen wird ein Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union auf der 103. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (MSC 103), die vom 5. bis 14. Mai 2021 virtuell stattfindet, und auf der 76. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (MEPC 76), die vom 7. bis 17. Juni 2021 virtuell stattfindet, zu vertreten ist. Auf der MSC 103 sollen Änderungen der folgenden Instrumente angenommen werden:

- des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen),
- des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen (ESP-Code),
- des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code).

Auf der 76. Tagung des MSC sollen Änderungen des folgenden Instruments angenommen werden:

- des Übereinkommens über Bewuchsschutzsysteme (AFS-Übereinkommen).

### **2. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

#### **2.1. 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 Schiffahrt 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 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.

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 die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), wurde im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens verbindlich vorgeschrieben. Er stellt eine internationale Norm für Schiffe dar, die mit Gas oder Flüssigkeiten mit niedrigem Flammpunkt betrieben werden. Der IGF-

Code gilt für alle Bereiche, die bei der Verwendung von Gas oder Flüssigkeiten mit niedrigem Flammpunkt als Brennstoff besonderer Berücksichtigung bedürfen. Er enthält Kriterien für die Anordnung und Installation von mit Erdgas betriebenen Maschinen für Antriebs- und Hilfszwecke, deren Integrität hinsichtlich Sicherheit, Zuverlässigkeit und Stabilität der Integrität entspricht, die mit vergleichbaren neuen, mit herkömmlichem Öl betriebenen Haupt- und Hilfsmaschinen erreicht werden kann.

## **2.2. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation**

Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, die für die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe zuständig ist. Sie ist die globale Instanz für die Verabschiedung von Normen für die Sicherheit, die Gefahrenabwehr und die Umweltverträglichkeit der internationalen Schifffahrt. Ihre Hauptrolle besteht darin, einen fairen und wirksamen Regelungsrahmen für die Schifffahrtsbranche zu schaffen, der universell angenommen und angewendet wird.

Die Mitgliedschaft in der IMO steht allen Staaten offen, und alle EU-Mitgliedstaaten sind der IMO beigetreten. Grundlage der Beziehungen der EU zur IMO ist insbesondere das 1974 zwischen der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrtsorganisation (IMCO) und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften geschlossene Abkommen über die Zusammenarbeit.

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

Der IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt, dem alle IMO-Mitglieder angehören, tritt mindestens einmal jährlich zusammen. Er befasst sich mit Umweltfragen im Zuständigkeitsbereich der Organisation betreffend die unter das MARPOL-Übereinkommen fallende Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, einschließlich der Verschmutzung durch Öl, in loser Schüttung beförderte Chemikalien, Abwasser, Abfälle und Emissionen von Schiffen in die Luft, darunter Luftschadstoffe und Treibhausgasemissionen. Weitere Aspekte sind Ballastwasserbewirtschaftung, Bewuchsschutzsysteme, Schiffsrecycling, die Vorsorge gegen und das Eingreifen bei Verschmutzung sowie die Identifizierung von Sondergebieten und besonders sensiblen Seegebieten.

Sowohl der IMO-Sicherheitsausschuss als auch der IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt treffen Vorkehrungen, um die ihm durch das IMO-Übereinkommen, die IMO-Versammlung oder den IMO-Rat übertragenen Aufgaben sowie alle Aufgaben innerhalb des oben genannten Zuständigkeitsbereichs wahrzunehmen, die ihm gegebenenfalls aufgrund oder im Rahmen eines anderen von der IMO akzeptierten internationalen Instruments übertragen wurden. Die Beschlüsse des Sicherheitsausschusses und des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und ihrer Unterausschüsse werden mit der Mehrheit der Mitglieder angenommen.

### **2.3. Vorgesehene Akte des IMO-Schiffssicherheitsausschusses**

Auf der MSC 103 vom 5. bis 14. Mai 2021 sollen Änderungen des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes, des ESP-Codes, des FSS-Codes, des SOLAS-Kapitels III und des LSA-Codes angenommen werden.

Mit den vorgesehenen Änderungen der Regel I/1 des STCW-Übereinkommens soll in diese eine Definition des Begriffs „Hochspannung“ aufgenommen werden, und mit den vorgesehenen Änderungen des Abschnitts A-I/1 des STCW-Codes soll die Definition des Begriffs „Betriebsebene“ geändert werden, um darin auch die Funktion „Elektrotechnischer Schiffsoffizier“ aufzunehmen.

Mit den vorgesehenen Änderungen der Anlage 2 zu Teil A der Anlage B zum ESP-Code von 2011 sollen bei der ersten Erneuerungsbesichtigung von Doppelhüllen-Öltankschiffen Dickenmessungen auf verdächtige Bereiche beschränkt werden.

Mit den vorgesehenen Änderungen des Kapitels 9 des Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS) soll klargestellt werden, dass die weniger komplexe und kostengünstigere abschnittsweise erkennbare Störungsisolierung für einzeln erkennbare Feuermeldesysteme, die auf Frachtschiffen und Kabinenvorflächen von Fahrgastschiffen installiert sind, akzeptiert werden kann.

### **2.4. Vorgesehener Akt des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt**

Auf der MEPC 76 vom 10. bis 17. Juni 2021 sollen Änderungen des AFS-Übereinkommens angenommen werden. Mit den vorgesehenen Änderungen soll Cybutryn in die Liste der verbotenen Bewuchsschutzstoffe aufgenommen werden. Dies ist das Ergebnis einer EU-Initiative.

## **3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT**

### **3.1. Änderungen des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten**

Auf der 6. Tagung des Unterausschusses für Personal, Ausbildung und Wachdienst (HTW 6) vom 29. April bis 3. Mai 2019 in London wurde ein Antrag des ITF mit dem Vorschlag entgegengenommen, die Betriebsebene der Funktionen des „Elektrotechnischen Schiffsoffiziers“ in der Definition des Begriffs „Betriebsebene“ in Abschnitt A-I/1 (Begriffsbestimmungen und Klarstellungen) des STCW-Codes zu präzisieren und eine neue Definition des Begriffs „Hochspannung“ in diesen Abschnitt aufzunehmen.

Der Unterausschuss einigte sich anschließend auf den Entwurf der Definition des in die STCW-Regel I/1 aufzunehmenden Begriffs „Hochspannung“ (siehe Anhang 7 des Dokuments HTW 6/13 zur Vorlage auf der MSC 102 zur Genehmigung im Hinblick auf die Annahme). Der Unterausschuss einigte sich ebenso auf den Entwurf der Änderung des Abschnitts A-I/1 des STCW-Codes zur Aufnahme der Funktion „Elektrotechnischer Schiffsoffizier“ in die Definition des Begriffs „Betriebsebene“ als folgerichtiger Änderung der Einführung dieser Funktion im Rahmen der Manila-Änderungen von 2010 (siehe Anhang 8 des Dokuments HTW 6/13 zur Vorlage auf der MSC 102 zur Genehmigung im Hinblick auf die Annahme).

Auf der MSC 102 wurden die Änderungen genehmigt, und sie sollen nach den Absätzen 13.9 und 13.10 des Berichts über die MSC 102 (MSC 102/24) auf der MSC 103 angenommen werden.

Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da durch sie die Betriebsebene der Funktionen des „Elektrotechnischen Schiffsoffiziers“ präzisiert und für eine gemeinsame Definition des Begriffs „Hochspannung“ gesorgt wird.

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

Auf seiner 7. Tagung prüfte der Unterausschuss für Schiffsdesign und Schiffbau einen auf eine Studie gestützten Vorschlag des IACS, Anlage 2 zu Teil A der Anlage B zum ESP-Code von 2011 in der durch die EntschlieÙung MSC.461(101) geänderten Fassung zu ändern, damit es ausreiche, bei der ersten Erneuerungsbesichtigung von Doppelhüllen-Öltankschiffen nur verdächtige Bereiche bei Dickenmessungen zu berücksichtigen. Nach einer kurzen Diskussion einigte sich der Unterausschuss auf den Entwurf der Änderungen des ESP-Codes von 2011 (siehe Anhang 7 zur Vorlage auf der MSC 102 im Hinblick auf Genehmigung und anschließende Annahme).

Auf der MSC 102 wurden die Änderungen genehmigt, und sie sollen nach Absatz 17.24 des MSC-Berichts (MSC 102/24) auf der MSC 103 angenommen werden. Diese Frage war bereits im Non-Paper der EU für die MSC 102 enthalten.

Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da sie es dem IACS ermöglichen werden, sich bei Dickenmessungen von Doppelhüllen-Öltankschiffen auf verdächtige Bereiche zu konzentrieren.

### **3.3. Änderungen des Internationalen Codes für Brandsicherheitsysteme (FSS-Code)**

Auf der MSC 98 wurde eine neue Initiative zum Thema „Änderungen des Kapitels 9 des FSS-Codes in Bezug auf Störungsisolierungsanforderungen für Frachtschiffe und Kabinenvorflächen von Fahrgastschiffen mit einzeln erkennbaren Feuermeldesystemen“ in die Zweijahresagenda 2018-2019 des Unterausschusses und die vorläufige Tagesordnung der SSE 6 (geplantes Abschlussjahr 2020) aufgenommen (MSC 98/23, Absatz 20.34).

Auf seiner 7. Tagung hat sich der Unterausschuss für Schiffssysteme und Schiffsausrüstung (SSE) auf den Entwurf der Änderungen des Kapitels 9 des Internationalen Codes für Brandsicherheitsysteme (FSS-Code) und der dazugehörigen MSC-EntschlieÙung (siehe Anhang 3 des Berichts SSE 7/21 zur Genehmigung auf der MSC 102) geeinigt.

Auf der MSC 102 wurden die Änderungen des Kapitels 9 des FSS-Codes genehmigt, und sie sollen nach Absatz 19.8 des MSC-Berichts (MSC 102/24) auf der MSC 103 angenommen werden.

Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da durch sie Systeme ermöglicht werden, die die höhere Sicherheit der für Frachtschiffe vorgeschriebenen einzeln erkennbaren Feuermelder mit der weniger komplexen und kostengünstigeren abschnittsweise erkennbaren Störungsisolierung, die nur für Frachtschiffe und Kabinenvorflächen von Fahrgastschiffen zulässig ist, kombinieren.

### **3.4. Änderungen des Übereinkommens über Bewuchsschutzsysteme**

Auf der MEPC 71 wurde der EU-Antrag mit dem Vorschlag einer neuen Initiative zur Änderung der Anlage 1 zum Internationalen Übereinkommen von 2001 über die Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme auf Schiffen (AFS) zwecks Aufnahme von Maßnahmen zur Beschränkung des Einsatzes von Cybutryn entgegengenommen und an den Unterausschuss für die Verhütung und Bekämpfung der Umweltverschmutzung zur Prüfung auf dessen 5. Tagung (PPR 5) weitergeleitet.

Auf der MEPC 73 wurde festgestellt, dass auf der PPR 5 zunächst eine Einigung darüber erzielt wurde, dass der erste Vorschlag zur Änderung der Anlage 1 zum AFS-Übereinkommen zwecks Aufnahme von Maßnahmen zur Beschränkung des Einsatzes von Cybutryn – wie er im Namen der Union in Dokument PPR 5/19 zusammen mit den Informationen in Dokument PPR 5/INF.9 vorgelegt worden war – den Anforderungen der Anlage 2 zum AFS-Übereinkommen genüge, dann aber vereinbart wurde, dass eine eingehendere Überprüfung von Cybutryn erforderlich sei.

Im Anschluss an die Beratungen auf der PPR 7 einigte sich der Unterausschuss 1) auf den Entwurf der Änderung der Anlage 1 (Maßnahmen zur Beschränkung des Einsatzes von Bewuchsschutzsystemen) des AFS-Übereinkommens zur Aufnahme von Maßnahmen zur Beschränkung des Einsatzes von Cybutryn (siehe Anhänge 1 bis 6 zur Vorlage auf der MEPC 75 zur Prüfung im Hinblick auf die Festlegung der derzeit in eckigen Klammern stehenden Daten und anschließende Genehmigung) und 2) den Entwurf der Änderungen der Anlage 4 (Besichtigungen und Vorschriften über die Erteilung von Zeugnissen für Bewuchsschutzsysteme) des AFS-Übereinkommens, einschließlich des Entwurfs der Änderungen im Mustervordruck des Internationalen Zeugnisses über ein Bewuchsschutzsystem (zur Prüfung auf der MEPC 75 im Hinblick auf die Genehmigung).

Auf der MSC 75 wurde der Text der Änderungen des AFS-Übereinkommens abschließend bearbeitet; nach Absatz 10.17 des MEPC-Berichts (MEPC 75/18) sollen die Änderungen auf der MSC 76 angenommen werden. Der Standpunkt, diese Änderungen zu unterstützen, war im Non-Paper der EU für die MEPC 75 enthalten.

Die Union hat die Forderung nach einem weltweiten Verbot dieses Bewuchsschutzstoffs, dessen Verkauf in der EU nunmehr verboten ist, vorgebracht. Die Union sollte daher diese Änderungen unterstützen, da durch sie ein weltweites Verbot des betreffenden Stoffes eingeführt und das Ziel der EU erreicht wird.

### **3.5. Einschlägiges Unionsrecht und Zuständigkeit der Union**

#### *3.5.1. Änderungen des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten*

Nach der Richtlinie 2008/106/EG<sup>1</sup> müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass Seeleute eine Mindestausbildung erhalten, die den Anforderungen des STCW-Übereinkommens entspricht, und den verbindlichen Teil A des STCW-Codes anwenden. Artikel 1 Nummern 6 und 7 der Richtlinie, in denen die Verantwortlichkeiten bestimmter Schiffsoffiziere für elektrische Anlagen aufgeführt sind, und Regel III/5 in Kapitel I des Anhangs I, in der auf die spezifische Funktion Elektrotechnik, Elektronik und Leittechnik Bezug genommen wird, der die in den Befähigungsnormen genannten Fähigkeiten zugeordnet sind, haben im vorliegenden Fall besondere Bedeutung. Die Änderungen des Teils A des STCW-Codes, die auf der MSC 103 angenommen werden sollen, werden sich auf die Anforderungen der Richtlinie auswirken.

#### *3.5.2. Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen*

Nach den Artikeln 5 und 6 der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>2</sup> ist auf über 15 Jahre alte Einhüllen-Öltankschiffe das

---

<sup>1</sup> ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33.

<sup>2</sup> ABl. L 172 vom 30.6.2012, S. 3.

Zustandsbewertungsschema (Condition Assessment Scheme – CAS) der IMO anzuwenden. Im erweiterten Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen (ESP) ist im Einzelnen festgelegt, wie diese eingehendere Überprüfung durchzuführen ist. Da das Zustandsbewertungsschema für seine Zwecke auf das ESP zurückgreift, sind alle Änderungen der ESP-Untersuchungen – wie die jetzigen Änderungen, mit denen die Besichtigungen in Bezug auf Dickenmessungen bei der ersten Erneuerungsbesichtigung von Doppelhüllen-Öltankschiffen auf verdächtige Bereiche beschränkt werden sollen – automatisch auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 anwendbar.

### 3.5.3. *Änderungen des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code)*

Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe<sup>3</sup> müssen Fahrgastschiffe der Klasse A den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens in seiner geänderten Fassung entsprechen. Das SOLAS-Übereinkommen schreibt den FSS-Code für Fahrgastschiffe verbindlich vor.

Daher würden sich die Änderungen des FSS-Codes, die auf der MSC 103 angenommen werden sollen, auf die auf der Grundlage der Richtlinie 2009/45/EG geltenden Anforderungen auswirken.

### 3.5.4. *Änderungen des Übereinkommens über Bewuchsschutzsysteme*

Die Verordnung (EU) Nr. 528/2012<sup>4</sup> über Biozidprodukte regelt u. a. die Bereitstellung auf dem Markt und die Verwendung von Bewuchsschutzstoffen. Im Anschluss an die Ergebnisse mehrerer wissenschaftlicher Studien und der auf EU-Ebene durchgeführten Peer-Review hat die Kommission den Durchführungsbeschluss 2016/107/EU<sup>5</sup> vom 27. Januar 2016 erlassen, mit dem die Bereitstellung auf dem Markt und die Verwendung von Cybutryn enthaltenden Bewuchsschutzfarben in allen EU-Mitgliedstaaten und EWR-Staaten verboten wurde. Daher werden sich die Änderungen des Übereinkommens über Bewuchsschutzsysteme auf die Verordnung (EU) Nr. 528/2012 auswirken.

### 3.5.5. *Zuständigkeit der EU*

Die Änderungen des Teils A des STCW-Codes würden sich durch die Anwendung der Richtlinie 2008/106/EG auf das EU-Recht auswirken.

Die Änderungen des ESP-Codes würden sich durch die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 auf das EU-Recht auswirken.

Die Änderungen des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code) würden sich durch die Anwendung des Artikels 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG auf das EU-Recht auswirken.

Die Änderungen des Internationalen Übereinkommens über die Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme auf Schiffen würden sich durch die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 528/2012 auf das EU-Recht auswirken.

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

---

<sup>3</sup> ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

<sup>4</sup> ABl. L 167 vom 27.6.2012, S. 1.

<sup>5</sup> ABl. L 21 vom 28.1.2016, S. 81.

somit erforderlich, den Standpunkt der Union zu den Akten, mit denen die oben genannten Änderungen angenommen werden, festzulegen.

## **4. RECHTSGRUNDLAGE**

### **4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage**

#### *4.1.1. 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 ist<sup>6</sup>.

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“<sup>7</sup>.

#### *4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall*

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

Die Akte, die die beiden ständigen Ausschüsse der IMO annehmen sollen, stellen rechtswirksame Akte dar. Die vorgesehenen Rechtsakte sind geeignet, den Inhalt der folgenden Rechtsvorschriften der Union maßgeblich zu beeinflussen:

- Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten. Grund: Die Richtlinie schreibt die Anwendung des Teils A des STCW-Codes verbindlich vor.
- 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. Grund: Die Verordnung schreibt die Anwendung des Zustandsbewertungsschemas (CAS) der IMO auf über 15 Jahre alte Einhüllen-Öltankschiffe verbindlich vor. Im erweiterten Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen (ESP) ist im Einzelnen festgelegt, wie diese eingehendere Überprüfung durchzuführen ist. Da das Zustandsbewertungsschema für seine Zwecke auf das ESP zurückgreift, sind Änderungen der ESP-Untersuchungen auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 automatisch anwendbar.
- Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe. Grund: Nach der

---

<sup>6</sup> Rechtssache C-399/12 Bundesrepublik Deutschland/Rat der Europäischen Union (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, Rdnr. 64.

<sup>7</sup> Rechtssache C-399/12 Bundesrepublik Deutschland/Rat der Europäischen Union (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, Rdnrn. 61-64.



Richtlinie 2009/45/EG müssen Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens in seiner geänderten Fassung entsprechen. Der FSS-Code ist durch das SOLAS-Übereinkommen verbindlich vorgeschrieben.

- Verordnung (EU) Nr. 528/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2012 über die Bereitstellung auf dem Markt und die Verwendung von Biozidprodukten. Grund: Die Verordnung verbietet die Bereitstellung auf dem Markt und die Verwendung von Cybutryn enthaltenden Bewuchsschutzfarben in allen EU-Mitgliedstaaten und EWR-Staaten.

Daher würden sich die Änderungen

- des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten,
- des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen,
- des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code),
- des Internationalen Übereinkommens über die Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme auf Schiffen

durch die Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten, die 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, die Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe und die Verordnung (EU) Nr. 528/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2012 über die Bereitstellung auf dem Markt und die Verwendung von Biozidprodukten auf das EU-Recht auswirken.

Der institutionelle Rahmen der Übereinkunft wird durch die geplanten Rechtsakte weder ergänzt noch geändert.

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

## **4.2. Materielle Rechtsgrundlage**

### *4.2.1. Grundsätze*

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie vom Zweck und Gegenstand des vorgesehenen Aktes ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen 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.

### *4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall*

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

### **4.3. Schlussfolgerung**

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

Vorschlag für einen

## BESCHLUSS DES RATES

**über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation auf der 103. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses und auf der 76. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen, des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme und des Internationalen Übereinkommens über die Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme auf Schiffen 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 (IMO) ist am 17. März 1958 in Kraft getreten.
- (2) Die IMO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, die für die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie die Verhütung der Meeres- und Luftverschmutzung durch Schiffe zuständig ist. Alle Mitgliedstaaten der EU sind Mitglieder der IMO. Die Union ist kein Mitglied der IMO.
- (3) Nach Artikel 28 Buchstabe b des IMO-Übereinkommens kann der Schiffssicherheitsausschuss Änderungen des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten<sup>1</sup> (im Folgenden das „STCW-Übereinkommen“) und des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See<sup>2</sup> (im Folgenden das „SOLAS-Übereinkommen“) annehmen.
- (4) Nach Artikel 38 Buchstabe a des IMO-Übereinkommens kann der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt Änderungen des Internationalen Übereinkommens über die Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme auf Schiffen<sup>3</sup> (im Folgenden das „AFS-Übereinkommen“) annehmen.

---

<sup>1</sup> Das STCW-Übereinkommen ist am 28. April 1984 in Kraft getreten.

<sup>2</sup> Das SOLAS-Übereinkommen ist am 25. Mai 1980 in Kraft getreten.

<sup>3</sup> Das AFS-Übereinkommen ist am 17. September 2008 in Kraft getreten.

- (5) Der Schiffssicherheitsausschuss wird auf seiner 103. Tagung vom 5. bis 14. Mai 2021 voraussichtlich Änderungen des STCW-Übereinkommens, des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen (ESP-Code) und des Internationalen Codes für Brandsicherheitsysteme (FSS-Code) annehmen.
- (6) Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt wird auf seiner 76. Tagung vom 10. bis 17. Juni 2021 voraussichtlich Änderungen des AFS-Übereinkommens annehmen.
- (7) Es ist angebracht, den im Namen der Union auf der 103. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die Änderungen des STCW-Übereinkommens, des ESP-Codes und des FSS-Codes geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts, nämlich die Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>4</sup>, die Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>5</sup> und die Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>6</sup>, maßgeblich zu beeinflussen.
- (8) Mit den Änderungen des Teils A des STCW-Codes des STCW-Übereinkommens würde die Betriebsebene der Funktionen des „Elektrotechnischen Schiffsoffiziers“ präzisiert und eine gemeinsame Definition des Begriffs „Hochspannung“ eingeführt. Die Union sollte daher diese Änderungen unterstützen, da durch sie Klarheit über die Funktionen der an Bord tätigen Personen geschaffen wird und die verschiedenen Verantwortlichkeiten und Aufgaben besser voneinander abgegrenzt werden.
- (9) Mit den Änderungen der Anlage 2 zu Teil A der Anlage B zum ESP-Code würde es den Besichtigern ermöglicht, sich bei Dickenmessungen von Doppelhüllen-Öltankschiffen auf verdächtige Bereiche zu konzentrieren. Die Union sollte daher diese Änderungen unterstützen, da durch sie die Sicherheit auf See erhöht und das Risiko von Verschmutzungen bei Unfällen verringert wird.
- (10) Mit den Änderungen des Kapitels 9 des FSS-Codes würden Systeme berücksichtigt, die die höhere Sicherheit der für Fahrgastschiffe vorgeschriebenen einzeln erkennbaren Feuermelder mit der weniger komplexen und kostengünstigeren abschnittsweise erkennbaren Störungsisolierung, die nur für Frachtschiffe und Kabinenvorflächen von Fahrgastschiffen zulässig ist, kombinieren. Die Union sollte daher diese Änderungen unterstützen, da sie zu einem besseren Schutz der an Bord befindlichen Personen im Falle von Bränden führen.
- (11) Es ist angebracht, den im Namen der Union auf der 76. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die Änderungen der Anlagen 1 und 4 zum AFS-Übereinkommen geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts, nämlich die Verordnung (EU) Nr. 528/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2012 über die Bereitstellung auf dem Markt und die Verwendung von Biozidprodukten, maßgeblich zu beeinflussen.

---

<sup>4</sup> Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33).

<sup>5</sup> 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).

<sup>6</sup> 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).

- (12) Mit den Änderungen der Anlagen 1 und 4 zum AFS-Übereinkommen würde gewährleistet, dass der Bewuchsschutzstoff Cybutryn, dessen Verkauf in der Union bereits verboten ist, weltweit verboten wird.
- (13) Der Standpunkt der Union sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des Schiffssicherheitsausschusses und des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der IMO sind, gemeinsam vertreten werden –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Der im Namen der Union auf der 103. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) zu vertretende Standpunkt ist es, Folgendem zuzustimmen:

- a) der Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten gemäß den Anhängen 7 und 8 des IMO-Dokuments MSC 102/24;
- b) der Annahme von Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen gemäß Anhang 15 des IMO-Dokuments MSC 102/24 und
- c) der Annahme von Änderungen des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme gemäß Anhang 20 des IMO-Dokuments MSC 102/24.

#### *Artikel 2*

Der im Namen der Union auf der 76. Tagung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt zu vertretende Standpunkt ist es, der Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens über die Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme auf Schiffen gemäß Anhang 7 des IMO-Dokuments MEPC 75/18 zuzustimmen.

#### *Artikel 3*

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

#### *Artikel 4*

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*