



2024/990

26.3.2024

BESCHLUSS (EU) 2024/990 DES RATES

vom 20. März 2024

über im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation auf der 81. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und der 108. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (Marpol-Übereinkommen), des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (ESP-Code 2011), des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code), des Internationalen Codes für Brandsicherheitsysteme (FSS-Code) und des Codes über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code) 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) 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) Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) wird voraussichtlich auf seiner 81. Tagung vom 18. bis 22. März 2024 (im Folgenden „MEPC 81“) Änderungen des Artikels V des Protokolls I des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (Marpol-Übereinkommen) und der Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen über Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt und andere Fragen im Zusammenhang mit ölhaltigen Brennstoffen, über die Zugänglichkeit der Daten in der im Rahmen des Systems der IMO zur Erhebung von Daten (IMO DCS) für den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen eingerichteten Datenbank sowie über die Berücksichtigung von Daten über die Beförderungsleistung und eine verbesserte Granularität der Daten im IMO DCS annehmen.
- (3) Der Schiffssicherheitsausschuss der IMO wird voraussichtlich auf seiner 108. Tagung vom 15. bis 24. Mai 2024 (im Folgenden „MSC 108“) Änderungen der Kapitel II-1, II-2 und V des Internationalen Übereinkommens über den Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennelemente mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (ESP-Code 2011), des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code) und des Internationalen Codes für Brandsicherheitsysteme (FSS Code) sowie des Teils A-VI/1 des Codes über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code) annehmen.

- (4) Es ist zweckmäßig, den Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union auf der MEPC 81 zu vertreten ist, da die vorgesehenen Rechtsakte geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich zu beeinflussen — nämlich der Verordnungen (EU) 2015/757⁽¹⁾ und (EU) 2023/1805⁽²⁾ des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 2002/59/EG⁽³⁾, 2003/87/EG⁽⁴⁾, 2009/16/EG⁽⁵⁾, 2009/18/EG⁽⁶⁾ und (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁷⁾ sowie des Beschlusses (EU) 2015/1814 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁸⁾.
- (5) Die Union sollte die Änderungen des Artikels V des Protokolls I des Marpol-Übereinkommens unterstützen, da es wichtig ist, ein einheitliches Meldesystem für den Verlust von Containern einzurichten sowie doppelte Meldepflichten und Verwirrung zu vermeiden, die die Wahrscheinlichkeit verringern, dass der Verlust von Containern nicht gemeldet wird.
- (6) Die Union sollte die Änderungen der Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen über Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt und andere Fragen im Zusammenhang mit ölhaltigen Brennstoffen unterstützen, da mit diesen Änderungen das Problem der Vorschrift für die Prüfung und die Aufnahme von Angaben zum Flammpunkt in die Bunkerlieferbescheinigung für Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt, die im Widerspruch zu den jüngst auf der 106. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses angenommenen Änderungen des Kapitels II-2 des SOLAS-Übereinkommens steht, gelöst wird. Die Union sollte ferner die Änderungen der Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen über die Zugänglichkeit der Daten in der im IMO DCS sowie über die Berücksichtigung von Daten über die Beförderungsleistung und eine verbesserte Granularität der Daten im IMO DCS unterstützen, da diese Änderungen die Nutzung der IMO DCS zugunsten der Politik zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs verbessern werden und einen Kompromiss zwischen einem breiteren Zugang zu den IMO DCS-Daten und deren Kontrolle durch das IMO-Sekretariat darstellen. Einerseits erhalten Analysen erstellende Beratungs- und Forschungseinrichtungen vorbehaltlich der Genehmigung durch das IMO-Sekretariat durch diese Änderungen Zugang zu den erhobenen IMO DCS-Daten, andererseits ermöglichen sie es jedem Unternehmen, die IMO DCS-Daten seiner Schiffe freiwillig an die Öffentlichkeit weiterzugeben.
- (7) Es ist zweckmäßig, den Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union auf der MSC 108 zu vertreten ist, da die vorgesehenen Rechtsakte geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich zu beeinflussen — nämlich der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁹⁾, der Richtlinien 2002/59/EG und 2009/18/EG sowie der Richtlinien 2009/45/EG⁽¹⁰⁾, 2014/90/EU⁽¹¹⁾ und (EU) 2022/993⁽¹²⁾ des Europäischen Parlaments und des Rates.

⁽¹⁾ 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 dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

⁽⁵⁾ Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafestaatskontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

⁽⁶⁾ Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114).

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ Beschluss (EU) 2015/1814 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Oktober 2015 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG (ABl. L 264 vom 9.10.2015, S. 1).

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ 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).

⁽¹²⁾ Richtlinie (EU) 2022/993 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2022 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. L 169 vom 27.6.2022, S. 45).

- (8) Die Union sollte die Änderungen der Kapitel II-1, II-2 und V des SOLAS-Übereinkommens unterstützen, da mit diesen Änderungen die Sicherheit maßgeblich verbessert wird, indem sichergestellt wird, dass alle neuen Schiffe mit Ausnahme von Tankschiffen, jedoch einschließlich Fahrgastschiffen, ab einer Bruttonutzraumbauzahl von 20 000 über eine geeignete Ausrüstung für das Abschleppen in Notfällen verfügen, sowie allgemein die Standards für die Brandsicherheit von Fahrgastschiffen, einschließlich Ro-Ro-Fahrgastschiffen, und die Sicherheit der Verwendung von ölhaltigen Brennstoffen auf Fahrgastschiffen verbessert werden. Zudem wird mit diesen Änderungen die Bearbeitung von Meldungen über den Verlust von Containern gemäß den rechtlichen Verpflichtungen vereinfacht, eine Meldepflicht des Flaggenstaates an die IMO eingeführt, die Sicherheit der Schifffahrt erhöht und Umweltverschmutzung vorgebeugt.
- (9) Die Union sollte die Änderungen des IGF-Codes unterstützen, da sie die Sicherheit von Schiffen, einschließlich Fahrgastschiffen, die Erdgas als Brennstoff verwenden, erhöhen werden.
- (10) Die Union sollte die Änderungen des ESP-Codes 2011 unterstützen, da diese die Verfahren für die Zulassung und Zertifizierung von Unternehmen, die sich mit der Dickenmessung an Schiffskörpern gemäß den Anhängen der 2019 vorgenommenen Änderungen des ESP-Codes 2011 befassen, ändern werden, indem auf die Verwaltung und nicht auf eine von der Verwaltung anerkannte Organisation Bezug genommen wird. Dies wird zur Klärung des Verfahrens beitragen.
- (11) Die Union sollte die Änderungen des LSA-Codes unterstützen, da mit ihnen die Sicherheit im Seeverkehr durch Anpassung der Absenkgeschwindigkeit von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten für Fahrgastschiffe, die Gewährleistung eines angemessenen Verhaltens von Rettungswesten im Wasser für die Sicherheit von Seeleuten und die Erhöhung der Sicherheitsstandards für Einzelläufer- und -hakensysteme mit unter Last auslösefähigen Haken durch Aufhebung der in Absatz 4.4.7.6.17 vorgesehenen Ausnahmen des LSA-Codes erhöht wird.
- (12) Die Union sollte die Änderungen des FSS-Codes unterstützen, da sie erhebliche Vorteile für den Schutz des menschlichen Lebens auf See bieten, indem die Brandsicherheit von Fahrgastschiffen, insbesondere von Ro-Ro-Fahrgastschiffen, erhöht wird.
- (13) Die Union sollte die Änderungen des Teils A-VI/1 des STCW-Codes unterstützen, da sie einen sicheren Arbeitsplatz für die Seeleute gewährleisten, indem in Teil A-VI/1 über „Verbindliche Mindestanforderungen für die Einführungslehrgänge sowie für die Grundausbildung und -unterweisung in Sicherheitsangelegenheiten für alle Seeleute“ eine neue Befähigung „Beitrag zur Verhütung von und Reaktion auf Mobbing und Belästigung, einschließlich sexueller Übergriffe und sexueller Belästigung“ eingefügt wird.
- (14) Die Union ist weder Mitglied der IMO noch Vertragspartei der betreffenden Übereinkommen oder Codes. Daher sollte der Rat die Mitgliedstaaten ermächtigen, den Standpunkt der Union auf der MEPC 81 und der MSC 108 zu vertreten.
- (15) Der Geltungsbereich dieses Beschlusses sollte sich auf den Inhalt der vorgeschlagenen Änderungen beschränken, soweit sich diese auf die gemeinsamen Regeln der Union auswirken können und in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen. Dieser Beschluss sollte die Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen der Union und den Mitgliedstaaten nicht berühren —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

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

- a) Artikel V des Protokolls I des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (Marpol-Übereinkommen), wie im Anhang des IMO-Dokuments MEPC 81/3/1 dargelegt, und
- b) Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen über Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt und andere Fragen im Zusammenhang mit ölhaltigen Brennstoffen, über die Zugänglichkeit der Daten in der im Rahmen des Systems der IMO zur Erhebung von Daten (IMO DCS) für den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen eingerichteten Datenbank sowie über die Berücksichtigung von Daten über die Beförderungsleistung und eine verbesserte Granularität der Daten im IMO DCS hinsichtlich der Regeln 2, 14, 18 und 27 sowie der Anhänge I und IX, wie im Anhang des IMO-Dokuments MEPC 81/3/2 dargelegt.

Artikel 2

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der 108. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der IMO zu vertreten ist, besteht darin, der Annahme der folgenden Änderungen zuzustimmen:

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

Artikel 3

(1) Die Standpunkte, die im Namen der Union gemäß den Artikeln 1 und 2 zu vertreten sind, gelten für die betreffenden Änderungen, soweit diese Änderungen in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen und sich auf die gemeinsamen Regeln der Union auswirken können. Sie werden von den Mitgliedstaaten zum Ausdruck gebracht, die alle Mitglieder der IMO sind und gemeinsam im Interesse der Union handeln.

(2) Geringfügige Änderungen der gemäß den Artikeln 1 und 2 genannten Standpunkte können ohne weiteren Beschluss des Rates vereinbart werden.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten werden ermächtigt, ihre Zustimmung zu erklären, im Interesse der Union durch die in den Artikeln 1 und 2 genannten Änderungen gebunden zu sein, soweit diese Änderungen in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen.

Artikel 5

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 20. März 2024.

Im Namen des Rates
Die Präsidentin
H. LAHBIB