BESCHLÜSSE

BESCHLUSS (EU) 2017/1243 DES RATES

vom 29. Mai 2017

über den im Namen der Europäischen Union auf der 98. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses und der 71. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) im Hinblick auf die Verabschiedung von Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/23 und II-2/9.4.1.3, der internationalen Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, des Internationalen Rettungsmittel-Codes und des Anhangs V der MARPOL-Anlage VI 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 Sicherheit im Seeverkehr zu erhöhen und die Meeresumwelt zu schützen.
- (2) Der Schiffssicherheitsausschuss (im Folgenden „MSC“) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (im Folgenden „IMO“) hat auf seiner 97. Tagung Änderungen der Regeln II-1/23 und II-2/9.4.1.3 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (im Folgenden „SOLAS“), der internationalen Codes von 1994 und 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (im Folgenden „HSC-Codes“), des Internationalen Rettungsmittel-Codes (im Folgenden „LSA-Code“) und des Anhangs der Entschließung MSC.81(70) gebilligt. Diese Änderungen werden voraussichtlich auf der 98. Tagung des MSC im Juni 2017 verabschiedet.
- (3) Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (im Folgenden „MEPC“) der IMO hat auf seiner 70. Tagung Änderungen des Anhangs V der Anlage VI des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden „MARPOL-Anlage VI“) bezüglich der Informationen vereinbart, die auf dem Tanklieferschein (im Folgenden „BFDN“) vermerkt werden können. Diese Änderungen werden voraussichtlich auf der 71. Tagung des MEPC im Juli 2017 verabschiedet.
- (4) Der MSC der IMO hat auf seiner 95. und 96. Tagung mehrere Entwürfe für Änderungen der SOLAS-Regel II-1 in Bezug auf Unterteilungs- und Leckstabilitätsvorschriften verabschiedet. Der Standpunkt, der im Namen der Union in Bezug auf diese Änderungen zu vertreten ist, ist im Beschluss (EU) 2016/2077 des Rates ⁽¹⁾ enthalten.
- (5) Der MSC der IMO hat auf seiner 97. Tagung vereinbart, die Verabschiedung der meisten Änderungen der SOLAS-Regel II-1 in Bezug auf Unterteilungs- und Leckstabilitätsvorschriften auf die seine 98. Tagung zu vertagen; des Weiteren kam er hinsichtlich der Änderungen der Regel II-1/6 in Bezug auf die Formel für den vorgeschriebenen Unterteilungsgrad R überein, dass das derzeitige Sicherheitsniveau durch etwaige künftige Änderungen der Regel II-1/6 nicht gesenkt werden sollte.
- (6) Der Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 2 Absatz 2 des Beschlusses (EU) 2016/2077 festgelegt wurde, bleibt somit gültig.
- (7) Der MSC der IMO hat auf seiner 97. Tagung beschlossen, den Wortlaut der Regeln II-1/22, II-1/23 und II-1/24, in denen ähnliche Anforderungen unterschiedlich formuliert sind, zu vereinheitlichen und die vorhandenen Querverweise zu aktualisieren, ohne den Inhalt der zuvor gebilligten Änderungen zu verändern. Die Regel II-1/23 betrifft besondere Anforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und wird von dem im Namen der Union zu

⁽¹⁾ Beschluss (EU) 2016/2077 des Rates vom 17. Oktober 2016 über den im Namen der Europäischen Union auf der 70. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und der 97. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) im Hinblick auf die Verabschiedung der Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens, der SOLAS-Regel II-1, der SOLAS-Regeln III/1.4, III/30 und III/37, der SOLAS-Regeln II-2/1 und II-2/10, der SOLAS-Regel II-1/3-12 sowie des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes, des Codes für Brandsicherheitssysteme und des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm von 2011 zu vertretenden Standpunkt (ABl. L 320 vom 26.11.2016, S. 36).

vertretenden Standpunkt, der im Beschluss (EU) 2016/2077 festgelegt ist, nicht erfasst. Die Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ gilt für Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in der Inlandfahrt. Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i dieser Richtlinie müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen.

- (8) Die Änderungen der SOLAS-Regel II-2/9.4.1.3 stellen die Anforderungen an die Feuerwiderstandsfähigkeit der Fenster auf Fahrgastschiffen klar, die höchstens 36 Fahrgäste befördern, und auf Spezialschiffen mit über 60 (aber höchstens 240) Personen an Bord. Schiffe, die bis zu 36 Fahrgäste befördern, sollten dasselbe Sicherheitsniveau gewährleisten wie Schiffe, die über 36 Fahrgäste befördern. Die Richtlinie 2009/45/EG gilt für Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in der Inlandfahrt. Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i dieser Richtlinie müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen. Anhang I Kapitel II-2 Teil B Regel 10.4 dieser Richtlinie bestimmt für Fahrgastschiffe, die höchstens 36 Fahrgäste befördern, dass besonders auf die Feuerwiderstandsfähigkeit der Fenster, die offenen oder geschlossenen Bereichen für das Einbooten in die Rettungsboote und -flöße zugewandt sind, sowie der Fenster zu achten ist, die unterhalb dieser Bereiche so angeordnet sind, dass sie bei einer Zerstörung während eines Brandes das Aussetzen der Rettungsboote oder -flöße oder das Einbooten behindern würden.
- (9) Die Änderungen der HSC-Codes bewirken eine Klarstellung hinsichtlich der Anwendung der Nummern 8.10.1.4 bis 8.10.1.6 der Codes in Bezug auf die Befreiung vom Mitführen von Bereitschaftsbooten für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge mit einer Länge von weniger als 20 m bzw. weniger als 30 m. Unter der Voraussetzung, dass die Anforderungen der Nummer 8.10.1.6 in beiden Codes erfüllt sind, was als neues Element beinhaltet, dass es möglich sein muss, eine hilflose Person in horizontaler oder fast horizontaler Körperlage aus dem Wasser zu bergen, kann demnach ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug mit einer Länge von weniger als 30 m für die Zwecke des HSC-Codes von 2000 oder von weniger als 20 m für die Zwecke des HSC-Codes von 1994 vom Mitführen eines Bereitschaftsboots befreit werden. Die Richtlinie 2009/45/EG gilt für Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in der Inlandfahrt. Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i dieser Richtlinie müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen.
- (10) Der LSA-Code enthält internationale Anforderungen für die Rettungsmittel, die unter Kapitel III des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung fallen. Die Änderungen der Nummern 6.1.1.5 und 6.1.1.6 des LSA-Codes und des Teils 1 Nummer 8.1.1 des Anhangs der Entschließung MSC.81(70) gewährleisten die Übereinstimmung mit den statischen Prüfungen und ihren Prüflasten, denen Aussetzvorrichtungen, einschließlich ihrer Bauteile und Winden, standhalten müssen. Diese Änderungen sollten als kleinere Korrekturen behandelt werden. Aussetzvorrichtungen und Winden werden in der Durchführungsverordnung (EU) 2017/306 der Kommission ⁽²⁾ aufgeführt, in der im Zusammenhang mit MED/1.21, 1.23, 1.24 und 1.25 (Aussetzvorrichtungen) und im Zusammenhang mit MED/1.41a, 1.41b, 1.41c, 1.41d, 1.41e (Winden) auf den LSA-Code und auf die Entschließung MSC.81(70) verwiesen wird. Sie fallen daher in den Geltungsbereich der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾.
- (11) Durch die Änderungen des Anhangs V der MARPOL-Anlage VI wird klargestellt, dass Schiffe, welche die Anforderungen der MARPOL-Anlage VI für den (Schwefel) Gehalt des Kraftstoffs in Emissions-Überwachungsgebieten mit einem gleichwertigen Verfahren (durch Abgasreinigungssysteme) erfüllen, auf dem BFDN vom Lieferanten entsprechend der Mitteilung des Käufers vermerken lassen können, dass der Kraftstoff zum Verbrauch auf einem Schiff bestimmt ist, das die Schwefelanforderungen mit einem gleichwertigen Verfahren erfüllt. Angesichts der steigenden Zahl der mit Abgasreinigungssystemen ausgerüsteten Schiffe sind die Änderungen des Anhangs V der MARPOL-Anlage VI notwendig, um den Standardtext des BFDN an die Tatsache anzupassen, dass Schiffe selbst nach dem Inkrafttreten der Schwefelgehaltsanforderung von 0,10 % in Emissions-Überwachungsgebieten ab dem 1. Januar 2015 weiterhin Kraftstoffe mit einem höheren Schwefelgehalt verbrauchen können. Die Anforderungen der MARPOL-Anlage VI in Bezug auf die Begrenzung von SO_x-Emissionen sind durch die Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ in Unionsrecht umgesetzt worden. In Artikel 6 Absatz 9 Buchstaben b und c sowie in Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe a dieser Richtlinie wird auf den BFDN als Schlüsselement zur Gewährleistung der Einhaltung dieser Richtlinie verwiesen. Gleichwertige Einhaltungsverfahren gelten als alternative emissionsmindernde Verfahren im Sinne der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Buchstabe o dieser Richtlinie und können unter der Bedingung eingesetzt werden, dass Schiffe, die emissionsmindernde Verfahren anwenden, kontinuierlich Verringerungen der Schwefeldioxidemissionen erreichen, die mindestens denjenigen entsprechen, die durch den Einsatz von Schiffskraftstoffen erzielt worden wären, die die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/306 der Kommission vom 6. Februar 2017 zur Angabe der Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie Prüfnormen für Schiffsausrüstung (ABl. L 48 vom 24.2.2017, S. 1).

⁽³⁾ 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).

⁽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).

- (12) 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 zu vertreten und ihre Zustimmung dazu zu bekunden, durch die genannten Änderungen gebunden zu sein, soweit diese in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der auf der 98. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses im Namen der Union zu vertretende Standpunkt ist die Zustimmung zur Annahme der folgenden Änderungen:

- a) Änderungen der SOLAS-Regel II-1/23 gemäß Anhang 1 des IMO-Dokuments MSC 97/WP.5 vorbehaltlich der in den IMO-Dokumenten MSC 97/3/5 und MSC 97/3/4 vorgeschlagenen Änderungen;
- b) Änderungen der SOLAS-Regel II-2/9.4.1.3 gemäß Anhang 13 des IMO-Dokuments MSC 97/22/Add.1;
- c) Änderungen der HSC-Codes gemäß den Anhängen 15 und 16 des IMO-Dokuments MSC 97/22/Add.1;
- d) Änderungen des LSA-Codes und des Anhangs der Entschließung MSC.81(70) gemäß Anhang 17 des IMO-Dokuments MSC 97/22/Add.1 und gemäß Anhang 1 des IMO-Dokuments MSC 98/3/1.

Artikel 2

Der im Namen der Union auf der 71. Tagung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt zu vertretende Standpunkt ist die Zustimmung zur Verabschiedung der Änderungen des Anhangs V der MARPOL-Anlage VI gemäß Anhang 7 des IMO-Dokuments MEPC 70/18/Add.1.

Artikel 3

- (1) Die in den Artikeln 1 und 2 festgelegten, im Namen der Union zu vertretenden Standpunkte werden von den Mitgliedstaaten zum Ausdruck gebracht, die Mitglieder der IMO sind und im Interesse der Union gemeinsam handeln.
- (2) Geringfügige Änderungen an den in den Artikeln 1 und 2 genannten Standpunkten 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 ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 29. Mai 2017.

Im Namen des Rates
Der Präsident
C. CARDONA