Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2026/1029

6.5.2026

# BESCHLUSS (EU) 2026/1029 DES RATES

## vom 27. April 2026

## über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation auf seiner 84. Tagung im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) und auf der 111. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code 1994), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 2000 (HSC-Code 2000), 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) sowie des Protokolls von 1988 zum Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 (Freibord-Protokoll von 1988) 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 Sicherheit im Seeverkehr zu erhöhen und die Meeresumwelt und die menschliche Gesundheit zu schützen.

(2) Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (Marine Environment Protection Committee, MEPC) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) wird voraussichtlich auf seiner 84. Tagung vom 27. April bis 1. Mai 2026 (MEPC 84) Änderungen der Anlage VI zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) im Hinblick auf die Ausweisung des Nordostatlantiks als neues Emissions-Überwachungsgebiet (Regeln 13 und 14 sowie Anhang VII), die Zugänglichkeit der Datenbank des IMO-Datenerhebungssystems über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen (IMO Data Collection System, IMO-DCS) und die Überprüfungsklausel der kurzfristigen Maßnahme zur Verringerung der Treibhausgasemissionen (Regeln 20, 25, 27 und 28) annehmen.

(3) Der Schiffssicherheitsausschuss (Maritime Safety Committee, MSC) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) wird voraussichtlich auf seiner 111. Tagung vom 13. bis 22. Mai 2026 (MSC 111) Änderungen der Kapitel IV und V und des Anhangs (Zeugnisse) des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code 1994), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 2000 (HSC-Code 2000), 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) sowie der Anlage B des Protokolls von 1988 zum Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 (Freibord-Protokoll von 1988) annehmen.

(4) Es ist angezeigt, den im Namen der Union auf der MEPC 84 zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die geplanten Änderungen des MARPOL-Übereinkommens geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich zu beeinflussen — nämlich der Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates [1], der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates [2], der Richtlinie (EU) 2023/959 des Europäischen Parlaments und des Rates [3] und der Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates [4].

[1] Richtlinie (EU) 2016/802 vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj).

[2] Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Treibhausgasemissionen 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

[3] Richtlinie (EU) 2023/959 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

[4] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(5) Die Union sollte die Änderungen der Regeln 13 und 14 der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens sowie des Anhangs VII der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen unterstützen, da diese Änderungen zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Luftschadstoffemissionen durch Schiffe beitragen werden, was zu entsprechenden Vorteilen für Gesundheit, Umwelt und Wirtschaft führen sollte.

(6) Die Union sollte zudem die Änderungen der Regel 27 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen unterstützen, da sie die Zugänglichkeit des IMO-Datenerhebungssystems weiter verbessern werden.

(7) Die Union sollte die Änderungen der Regeln 20, 25, 27 und 28 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen unterstützen, da diese Änderungen sich aus der Annahme der IMO-Strategie von 2023 zur Verringerung der Treibhausgasemissionen und dem Abschluss der Überprüfung der kurzfristigen Maßnahmen durch die IMO ergeben, und eine weitere Überprüfung dieser Regeln ermöglichen.

(8) Es ist angezeigt, den Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union auf der MSC 111 zu vertreten ist, da die geplanten Änderungen des SOLAS-Übereinkommens, des HSC-Codes 1994, des HSC-Codes 2000, des ESP-Codes 2011, des LSA-Codes und des Freibord-Protokolls von 1988 geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich zu beeinflussen — nämlich der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]), der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([6]), der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates ([7]) und der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([8]).

(9) Die Union sollte die Änderungen der Kapitel IV und V und des Anhangs (Zeugnisse) des SOLAS-Übereinkommens sowie des HSC-Codes 1994 und des HSC-Codes 2000 unterstützen, da es effizienter ist, spezielle Kanäle für anwendungsspezifische Meldungen (application specific messages, ASM) des Datenaustauschsystems auf UKW-Kanälen (Very High Frequency data exchange system, VDES) zu nutzen, und da das VDES über zusätzliche Kapazitäten für den Austausch von mehr digitalen Daten verfügt und dem künftigen Anstieg der Nachfrage nach digitalen Daten in der Seefunkkommunikation gerecht werden kann. Darüber hinaus bringt der Austausch digitaler Daten nicht nur für die Gefahrenabwehr und die Lageerfassung, sondern auch für die Sicherheit und die Effizienz der Schifffahrt, den Schutz der Meeresumwelt und die Verringerung der Belastung der Seeleute zahlreiche Vorteile mit sich. Das VDES bietet eine erhebliche Steigerung der Vorteile des automatischen Identifizierungssystems (automatic identification system, AIS) und gilt als Wegbereiter für die E-Navigation. Die Fähigkeit zum Austausch von ASM und anderen Informationen zwischen Schiffen und Behörden an Land wird durch die Einführung des VDES erheblich verbessert. Daher sollte die Union auch diese Änderungen unterstützen, da in den IMO-Vorschriften im Rahmen der Einführung neuer anerkannter mobiler Satellitendienste eindeutig festgelegt werden muss, dass maritime Sicherheitsinformationen sowie Informationen über Suche und Rettung über alle betriebsbereiten anerkannten mobilen Satellitendienste zu verbreiten sind.

(10) Die Union sollte die Änderungen des ESP-Codes 2011 unterstützen, da die Ferninspektionstechniken für mehr Effizienz, Flexibilität und Zuverlässigkeit bei den täglichen Besichtigungs- und Inspektionstätigkeiten sorgen, ohne das Ergebnis dieser Tätigkeiten zu beeinträchtigen.

(11) Die Union sollte die Änderungen des LSA-Codes unterstützen, da sie den Schutz des menschlichen Lebens auf See erleichtern, indem sie das Vertrauen in den wirksamen und effizienten Betrieb der Freifallrettungsboote im Falle der Aufgabe des Schiffes stärken.

(12) Die Union sollte die Änderungen des Freibord-Protokolls von 1988 unterstützen, da mit der Anbringung von Schutzgeländern mit drei Relingdurchzügen an Deck der Schutz der Besatzung wirksam erhöht, das Risiko des Überbordgehens sowie das Risiko von Verletzungen der Besatzungsmitglieder verringert und die Schiffssicherheit mit minimalen wirtschaftlichen Kosten verbessert werden kann.

([5]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

([6]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj).

([7]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj).

([8]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj).

(13) Die Union ist weder Mitglied der IMO noch Vertragspartei des MARPOL-Übereinkommens, des SOLAS-Übereinkommens, des HSC-Codes 1994, des HSC-Codes 2000, des ESP-Codes 2011, des LSA-Codes oder des Freibord-Protokolls von 1988. Daher sollte der Rat die Mitgliedstaaten ermächtigen, den Standpunkt der Union auf der MEPC 84 und der MSC 111 zu vertreten.

(14) 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 84. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (Marine Environment Protection Committee, MEPC) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) zu vertreten ist, besteht darin, der Annahme folgender Änderungen zuzustimmen:

a) Änderungen der Regeln 13 und 14 der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens sowie des Anhangs VII der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen im Hinblick auf die Ausweisung des Nordostatlantiks als neues Emissions-Überwachungsgebiet (Emission Control Area, ECA), und

b) Änderungen der Regeln 20, 25, 27 und 28 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen im Hinblick auf die Zugänglichkeit der Datenbank des IMO-Datenerhebungssystems über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen (IMO Data Collection System, IMO-DCS) und die Überprüfungsklausel der kurzfristigen Maßnahme zur Verringerung der Treibhausgasemissionen

gemäß der Anlage des IMO-Dokuments MEPC 84/3.

*Artikel 2*

Der im Namen der Union auf der 111. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (Maritime Safety Committee, MSC) der IMO zu vertretende Standpunkt besteht darin, der Annahme folgender Änderungen zuzustimmen:

a) Änderungen der Kapitel IV und V und des Anhangs (Zeugnisse) des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 („SOLAS-Übereinkommen“),

b) Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code 1994),

c) Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 2000 (HSC-Code 2000),

d) Änderungen des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (ESP-Code 2011),

e) Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code) und

f) Änderungen der Anlage B des Protokolls von 1988 zum Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 (Freibord-Protokoll von 1988)

gemäß der Anlage der IMO-Dokumente MSC 111/3 und MSC 111/3/1.

*Artikel 3*

Der Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, gemäß Artikel 1 sowie der Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist gemäß Artikel 2, gilt für die vorgeschlagenen Änderungen, soweit diese Änderungen in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen und sich auf die gemeinsamen Regeln der Union auswirken können. Der jeweilige Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten zum Ausdruck gebracht, die alle Mitglieder der IMO sind und gemeinsam im Interesse der Union handeln.

Geringfügige Änderungen des in Artikeln 1 festgelegten Standpunkts sowie des in Artikel 2 festgelegten Standpunkts können ohne weiteren Beschluss des Rates vereinbart werden.

*Artikel 4*

Die Mitgliedstaaten werden ermächtigt, ihre Zustimmung zu erteilen, im Interesse der Union durch die vorgeschlagenen 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 Luxemburg am 27. April 2026.

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

M. PANAYIOTOU