EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 14.10.2024
COM(2024) 453 final

2024/0250 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Union auf der 109. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation in Bezug auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft einen Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union auf der für den 2. bis 6. Dezember 2024 angesetzten 109. Tagung (MSC 109) des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation zu vertreten ist.

Auf der MSC 109 sollen Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), angenommen werden.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation

Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) wurde mit dem Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation gegründet. Sie bietet ein Forum für die Zusammenarbeit im Bereich der Bestimmungen und Verfahren bezüglich technischer Fragen aller Art, die die internationale Handelsschifffahrt 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 einheitliche Wettbewerbsbedingungen. Zudem behandelt sie damit zusammenhängende Verwaltungs- und Rechtsfragen.

Das Übereinkommen trat am 17. März 1958 in Kraft.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens. Die Union selbst ist nicht Vertragspartei 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. 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.

2.2. Internationale Seeschifffahrtsorganisation

Die 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 Hauptaufgabe besteht darin, einen fairen und wirksamen Regelungsrahmen für die Schifffahrtsbranche zu schaffen, der universell angenommen und angewandt wird.

Die Mitgliedschaft in der IMO steht nur Staaten offen, und alle EU-Mitgliedstaaten sind der IMO beigetreten. Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration sind von einer Mitgliedschaft in der IMO ausgeschlossen, daher ist die EU kein Mitglied dieser Organisation. Durch das Abkommen über die Zusammenarbeit, das 1974 zwischen der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschifffahrtsorganisation (IMCO) und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften geschlossen wurde, nimmt die Kommission allerdings als Beobachterin an der Arbeit der IMO teil und kann ihr daher im eigenen Namen Beiträge übermitteln.

Der Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der IMO, 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, Bordbücher und Navigationsaufzeichnungen, Untersuchungen von Seeunfällen, Bergungs- und Rettungswesen sowie mit allen 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 Beschlüsse des Sicherheitsausschusses und seiner Unterausschüsse werden mit der Mehrheit der Mitglieder angenommen.

2.3. Vorgesehener Akt des IMO-Schiffssicherheitsausschusses

Der Schiffssicherheitsausschuss soll auf der 109. Tagung vom 2. bis 6. Dezember 2024 Änderungen des IGF-Codes annehmen.

Mit den geplanten Änderungen des IGF-Codes soll die Sicherheit von Schiffen, einschließlich Fahrgastschiffen, die Erdgas oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt (als Schiffsbrennstoff) verwenden, verbessert werden. Mit der Annahme dieser Änderungen wird die Nutzung erneuerbarer und CO_2-armer Brennstoffe, insbesondere von Gasen und anderen Brennstoffen mit niedrigem Flammpunkt, wie CO_2-armes und -freies Methanol, Wasserstoff und Ammoniak, gefördert. Dies steht im Einklang mit den Zielen des Legislativpakets „Fit für 55“ der EU zur Dekarbonisierung und Schadstoffbeseitigung.

3. IM NAMEN DER UNION AUF DER 109. TAGUNG DES SCHIFFSSICHERHEITSAUSSCHUSSES ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code)

Der Unterausschuss für die Beförderung von Gütern und Containern kam auf seiner 9. Tagung (CCC 9) überein, eine Arbeitsgruppe zur Änderung des IGF-Codes einzusetzen, und beauftragte diese, unter Berücksichtigung der Bemerkungen und Beschlüsse des Plenums einen Entwurf für Änderungen des IGF-Codes auf der Grundlage der auf dieser Tagung vorgelegten Dokumente auszuarbeiten.

Nach Prüfung des Berichts der Arbeitsgruppe folgte die CCC 9 der Diskussion der Gruppe über den Entwurf für Änderungen des IGF-Codes, der von der Gruppe fertiggestellt worden war. Die Änderungen betreffen eine Vielzahl von Themen wie mit Pumpen ausgestattete Brunnen, Druckleitungen von Sicherheitsventilen, Brennstoff-Aufbereitungsräume sowie den baulichen Brandschutz und gefährdete Bereiche.

Auf der CCC 9 wurde dem in Anlage 3 zu CCC 9/14 dargelegten Entwurf für Änderungen des IGF-Codes zugestimmt, und er soll auf der MSC 108 zur Genehmigung und anschließenden Annahme vorgelegt werden.

Die Union vertrat auf der CCC 9 den Standpunkt, den Entwurf für Änderungen des IGF-Codes in der Fassung des CCC 9/3/3 (Liberia et al.) sowie die Einsetzung einer Arbeitsgruppe

zu unterstützen, um die Änderungen des IGF-Codes abzuschließen und die Dokumente CCC 9/3/5 (Republik Korea, Liberia und INTERTANKO) und CCC 9/3/8 (CESA) zu prüfen.

Auf der MSC 108 wurde der Entwurf für Änderungen des IGF-Codes im Hinblick auf seine Annahme auf der MSC 109 genehmigt. Diese Änderungen werden per IMO-Rundschreiben Nr. 4879 vom 29. Mai 2024 in Anhang 2 übermittelt.

Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da sie die Sicherheit von Schiffen, einschließlich Fahrgastschiffen, die Erdgas als Brennstoff verwenden, erhöhen werden. Diese Änderungen gewährleisten einen gleichwertigen Schutz des Rohrleitungssystems und der Tankeinlässe an den Druckleitungen von Sicherheitsventilen während des Normalbetriebs und in Notfällen. Darüber hinaus sollte im IGF-Code das Vorhandensein kleiner Brunnen an LNG-Tanks anerkannt werden.

4. EINSCHLÄGIGES UNIONSRECHT UND ZUSTÄNDIGKEIT DER UNION

4.1.1. Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code)

Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe, die in der Inlandsfahrt eingesetzt werden, gilt das SOLAS-Übereinkommen in seiner geänderten Fassung für Fahrgastschiffe der Klasse A. Da der IGF-Code ein verbindlicher Code im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens ist, gilt er auch für Fahrgastschiffe im Rahmen dieser Richtlinie.

Darüber hinaus enthält Anhang I der Richtlinie 2009/45/EG in den Abschnitten 1 und 2 Vorschriften, die es erforderlich machen, die Anforderungen des IGF-Codes einzuhalten:

- Regel II-1/G/1: anwendbar auf neue Schiffe der Klassen B, C und D [sowie vorhandene Schiffe der Klasse B] – „Schiffe, die für die Verwendung gasförmiger oder flüssiger Brennstoffe, deren Flammpunkt unter dem gemäß Regel II-2/A/10 Unterabsatz 1.1 zulässigen Wert liegt, umgebaut wurden oder die sich zur Verwendung dieser Brennstoffe verpflichten, müssen ungeachtet ihres Baudatums die Anforderungen des IGF-Codes gemäß der Regel II-1/2.28 des SOLAS-Übereinkommens erfüllen.“ und
- Regel II-1/G/57: Anforderungen an Schiffe, die Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden – „Schiffe, die gasförmige oder flüssige Brennstoffe verwenden, deren Flammpunkt unter dem gemäß Regel II-2/4.2.1.1 zulässigen Wert liegt, müssen die Anforderungen des IGF-Codes gemäß der Regel II-1/2.28 des SOLAS-Übereinkommens erfüllen.“

Die Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), sind daher geeignet, die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG entscheidend zu beeinflussen.

4.1.2. Zuständigkeit der EU

Der Gegenstand der vorgesehenen Akte betrifft einen Bereich, für den die Union nach Artikel 3 Absatz 2 letzter Satzteil des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) die ausschließliche Außenkompetenz hat, da die vorgesehenen Akte „gemeinsame Regeln beeinträchtigen oder deren Tragweite verändern“ könnten.

5. RECHTSGRUNDLAGE

5.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

5.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV erlässt der Rat Beschlüsse *„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.[1]

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“*.[2]

5.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der IMO-Schiffssicherheitsausschuss ist ein durch eine Übereinkunft im Einklang mit dem Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation eingesetztes Gremium.

Die Akte, die dieser IMO-Ausschuss annehmen soll, stellen rechtswirksame Akte dar. Die vorgesehenen Rechtsakte sind geeignet, den Inhalt der Rechtsvorschriften der Union maßgeblich zu beeinflussen:

– Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe. Artikel 6 der genannten Richtlinie sieht nämlich vor, dass die Bestimmungen der Kapitel IV, V und VI des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung für neue und vorhandene Fahrgastschiffe der Klassen A, B, C und D gelten (Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) und dass neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen müssen (Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i). Da der IGF-Code im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens verpflichtend ist, ist er auch auf die unter die Richtlinie 2009/45/EG fallenden Fahrgastschiffe aufgrund der dynamischen Verweise auf das SOLAS-Übereinkommen anzuwenden. Darüber hinaus enthält Anhang I der Richtlinie 2009/45/EG Vorschriften, die es erforderlich machen, die Anforderungen des IGF-Codes einzuhalten.

Der institutionelle Rahmen des Abkommens wird durch die vorgesehenen Akte weder ergänzt noch geändert.

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

---

[1] Rechtssache C-399/12 Bundesrepublik Deutschland/Rat der Europäischen Union (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

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

5.2. Materielle Rechtsgrundlage

5.2.1. 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.

5.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptzweck und -gegenstand der vorgesehenen Akte betreffen den Seeverkehr. Somit ist Artikel 100 Absatz 2 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

5.3. Schlussfolgerung

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

2024/0250 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Union auf der 109. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation in Bezug auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), 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 Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organization, 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 Union sind Mitglieder der IMO. Die Union selbst ist kein Mitglied der IMO.

(3) 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.

(4) Der IMO-Schiffssicherheitsausschuss soll auf seiner 109. Tagung vom 2. bis 6. Dezember 2024 Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), annehmen. Die Änderungen betreffen eine Vielzahl von Themen wie mit Pumpen ausgestattete Brunnen, Druckleitungen von Sicherheitsventilen, Brennstoff-Aufbereitungsräume sowie den baulichen Brandschutz und gefährdete Bereiche.

(5) Es ist angebracht, den im Namen der Union auf der 109. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die vorgesehenen Rechtsakte geeignet sind, den Inhalt von Rechtsvorschriften der Union, insbesondere die Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe[1], maßgeblich zu beeinflussen.

(6) Die Union sollte die Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden

[1] ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

(IGF-Code), unterstützen, da mit ihnen die Sicherheit von Schiffen, einschließlich Fahrgastschiffen, die Erdgas als Brennstoff verwenden, erhöht wird. Diese Änderungen gewährleisten einen gleichwertigen Schutz des Rohrleitungssystems und der Tankeinlässe an den Druckleitungen von Sicherheitsventilen während des Normalbetriebs und in Notfällen. Darüber hinaus sollte im IGF-Code das Vorhandensein kleiner Brunnen an LNG-Tanks anerkannt werden. Mit der Annahme dieser Änderungen wird die Nutzung erneuerbarer und CO_2-armer Brennstoffe, insbesondere von Gasen und anderen Brennstoffen mit niedrigem Flammpunkt, wie CO_2-armes und -freies Methanol, Wasserstoff und Ammoniak, gefördert. Dies steht im Einklang mit den Zielen des Legislativpakets „Fit für 55“ der EU zur Dekarbonisierung und Schadstoffbeseitigung.

(7) Der Standpunkt der Union sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder der IMO sind, und der Kommission gemeinsam vertreten werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union auf der 109. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses zu vertretende Standpunkt besteht darin, der Annahme der Änderungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), gemäß Anhang 2 des IMO-Rundschreibens Nr. 4879 vom 29. Mai 2024 zuzustimmen.

Artikel 2

Der in Artikel 1 genannte Standpunkt wird von der Kommission und den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des Schiffssicherheitsausschusses der IMO sind und gemeinsam im Interesse der Union handeln, gemeinsam vertreten.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Kommission und die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident // Die Präsidentin