EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 7.3.2022
COM(2022) 88 final

2022/0062 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation auf der 105. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses und auf der 46. Tagung des Ausschusses zur Erleichterung der Formalitäten im Hinblick auf die Annahme einer Entschließung über Leistungsanforderungen für tragbare UKW-Sprechfunkgeräte (Sender/Empfänger) für Überlebensfahrzeuge und zur Überarbeitung der Entschließung MSC.149(77) sowie von Änderungen des Übereinkommens zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs (FAL-Übereinkommen) zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Vorgeschlagen wird ein Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union auf der 105. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (Maritime Safety Committee, MSC) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (MSC 105), die vom 20. bis 29. April 2022 stattfindet, und auf der 46. Tagung des Ausschusses zur Erleichterung der Formalitäten (Facilitation Committee, FAL) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (FAL 46), die vom 9. bis 13. Mai 2022 stattfindet, zu vertreten ist.

Auf der MSC 104 wurde vorgesehen, auf der MSC 105 eine Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses über Leistungsanforderungen für tragbare UKW-Funkgeräte für Überlebensfahrzeuge (Sender/Empfänger) und zur Überarbeitung der Entschließung MSC.149(77) anzunehmen.

Auf der FAL 45 wurde vorgesehen, auf der FAL 46 Änderungen im Anhang des Übereinkommens zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs (im Folgenden „FAL-Übereinkommen“) anzunehmen.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation

Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organization, 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 der Union sind Vertragsparteien des Übereinkommens zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs, das am 9. April 1965 angenommen wurde und am 5. März 1967 in Kraft getreten ist. Die Union selbst ist nicht Vertragspartei des FAL-Übereinkommens.

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 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 Seeschifffahrtsorganisation (Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation, 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, Bordbücher und Navigationsaufzeichnungen, Untersuchungen von Seeunfällen, Bergungs- und Rettungswesen sowie alle sonstigen die Sicherheit auf See unmittelbar betreffenden Fragen.

Der IMO-Ausschuss zur Erleichterung der Formalitäten, dem alle IMO-Mitglieder angehören, tritt mindestens einmal jährlich zusammen. Er befasst sich mit Fragen im Zusammenhang mit der Erleichterung des internationalen Seeverkehrs, einschließlich der Ankunft und des Aufenthalts von Schiffen, Personen und Fracht in Häfen sowie ihrer Abfahrt bzw. ihres Abtransports aus Häfen. Der Ausschuss befasst sich auch mit Fragen des elektronischen Geschäftsverkehrs, einschließlich des Konzepts des zentralen Meldeportals, wobei er ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Regulierung und Erleichterung im internationalen Seeverkehr zu gewährleisten sucht.

Sowohl der IMO-Schiffsicherheitsausschuss als auch der IMO-Ausschuss zur Erleichterung der Formalitäten treffen Vorkehrungen, um die ihnen durch das IMO-Übereinkommen, die IMO-Versammlung oder den IMO-Rat übertragenen Aufgaben sowie alle Aufgaben innerhalb der oben genannten Zuständigkeitsbereiche wahrzunehmen, die ihnen gegebenenfalls durch andere von der IMO akzeptierte internationale Instrumente oder in deren Rahmen übertragen wurden. Die Beschlüsse des Sicherheitsausschusses und des Ausschusses zur Erleichterung der Formalitäten und ihrer Unterausschüsse werden mit der Mehrheit der Mitglieder angenommen.

2.3. Vorgesehener Akt des IMO-Schiffssicherheitsausschusses

Auf der MSC 105, die vom 20. bis 29. April 2022 stattfindet, soll der Entwurf einer Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses über Leistungsanforderungen für tragbare UKW-Sprechfunkgeräte (Sender/Empfänger) für Überlebensfahrzeuge und zur Überarbeitung der Entschließung MSC.149(77) angenommen werden.

Mit der vorgesehenen Entschließung sollen die bisherigen Leistungsanforderungen für tragbare UKW-Funkgeräte für Überlebensfahrzeuge (Sender/Empfänger), die mit der Entschließung MSC.149(77) angenommen wurden, verbessert werden.

2.4. Vorgesehener Akt des IMO-Ausschusses zur Erleichterung der Formalitäten

Auf der FAL 46, die vom 9. bis 13. Mai 2022 stattfindet, sollen Änderungen des FAL-Übereinkommens angenommen werden. Im Rahmen der vorgesehenen Änderungen soll der Anhang des FAL-Übereinkommens überarbeitet und aktualisiert und näher an die Anforderungen der Verordnung (EU) 2019/1239 und die zu deren Umsetzung vereinbarten Regeln herangeführt werden, indem die elektronische Übermittlung von Informationen über ein zentrales Meldeportal vorgeschrieben, die Wiederholung von Datenelementen und die Verwendung von Papierformularen zur Übermittlung von Informationen vermieden und die Pflicht zur handschriftlichen Unterzeichnung aufgehoben wird.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses über Leistungsanforderungen für tragbare UKW-Sprechfunkgeräte (Sender/Empfänger) für Überlebensfahrzeuge und zur Überarbeitung der Entschließung MSC.149(77)

Der Unterausschuss für Navigation, Kommunikation, Suche und Rettung (Navigation, Communications and Search and Rescue, NCSR) einigte sich auf seiner 8. Tagung (NCSR 8), die vom 19. bis 23. April 2021 online stattfand, auf den Entwurf einer Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses über Leistungsanforderungen für tragbare UKW-Sprechfunkgeräte (Sender/Empfänger) für Überlebensfahrzeuge und zur Überarbeitung der Entschließung MSC.149(77), der auf der MSC 104 genehmigt und anschließend auf der MSC 105 angenommen werden sollte.

Auf der MSC 104 wurden die vorgesehenen Änderungen genehmigt; nach Nummer 12.8.2.9 des Berichts über die MSC 104 (MSC 104/18) sollen sie auf der MSC 105 angenommen werden.

Standpunkt der Union auf der NCSR 8 war es, die Vorschläge in den Dokumenten CIRM (NCSR 8/6/2) und Japan (NCSR 8/6/4) zur Änderung der Entschließung MSC.149(77) über Leistungsanforderungen für tragbare UKW-Sprechfunkgeräte (Sender/Empfänger) für Überlebensfahrzeuge zu unterstützen, um die auf der NCSR 7 vereinbarte einheitliche Auslegung zu berücksichtigen, und vorzuschlagen, als Grundlage zur Änderung der Entschließung das Dokument NCSR 8/6/4 (Japan) heranzuziehen.

Die Union sollte diese Änderungen der Entschließung unterstützen, da mit diesen die bisherigen Leistungsanforderungen für tragbare UKW-Funkgeräte für Überlebensfahrzeuge (Sender/Empfänger), die mit der Entschließung MSC.149(77) angenommen wurden, verbessert werden, wodurch das weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (Global Maritime Distress and Safety System, GMDSS) modernisiert und für eine einheitliche Auslegung der Haltbarkeitsangaben für Batterien für tragbare UKW-Sprechfunkgeräte (Sender/Empfänger) für Überlebensfahrzeuge gesorgt wird.

3.2. Änderungen des Übereinkommens zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs (FAL-Übereinkommen)

Auf der FAL 42 wurde ein neues Ergebnis „Überprüfung und Aktualisierung des Anhangs des FAL-Übereinkommens“ genehmigt, mit dem die Vorschriften für die elektronische Übermittlung von Informationen gestärkt werden sollen, indem klar festgehalten wird, dass die Behörden Folgendes gewährleisten müssen: Einführung eines zentralen Meldeportals, Einführung des Grundsatzes der einmaligen Erfassung, Einführung der verpflichtenden Nutzung des IMO-Kompendiums über die Erleichterung der Formalitäten und den elektronischen Geschäftsverkehr, um die Harmonisierung der Datendefinitionen sicherzustellen, Klärung der Funktionen der FAL-Formulare im Rahmen der elektronischen Übermittlung von Informationen und Aufhebung der Pflicht zur handschriftlichen Unterzeichnung. Das neue Ergebnis wurde in die Zweijahresagenda des Ausschusses für den Zeitraum 2018-2019 und in die vorläufige Tagesordnung der FAL 43 (geplantes Abschlussjahr 2021) aufgenommen. In diesem Zusammenhang wurde auf der FAL 42 beschlossen, eine von Frankreich koordinierte Korrespondenzgruppe für die Überprüfung und Aktualisierung des Anhangs des FAL-Übereinkommens einzusetzen, und Frankreich beauftragt, die Überprüfung des Anhangs des FAL-Übereinkommens einzuleiten sowie Änderungsentwürfe zur weiteren Prüfung auf der FAL 43 zu erstellen.

Auf der FAL 43 wurden die Arbeiten der Korrespondenzgruppe genehmigt und unter anderem Folgendes beschlossen:

- Die Empfehlung zur Errichtung eines zentralen Meldeportals sollte in den Rang einer Norm erhoben werden;
- die Definition eines zentralen Meldeportals sollte eine allgemeine Definition sein;
- das IMO-Kompendium sollte nicht Teil des Anhangs des FAL-Übereinkommens sein, sondern es sollte darin nur auf das Kompendium Bezug genommen werden;
- eine (gegebenenfalls bestehende) Visumpflicht für Landurlaub sollte nicht in die Besatzungsliste aufgenommen werden;
- die Einsetzung nationaler Ausschüsse für Erleichterungen sollte weiter den Status einer Empfehlung haben.
- Es waren weitere Beratungen darüber erforderlich, ob die im Anhang des FAL-Übereinkommens genannten Datenelemente weiter nach Formalität aufgeführt werden sollten oder ob eine umfassende Liste in eine Anlage aufgenommen werden sollte.

Der Ausschuss befürwortete darüber hinaus die erneute Einsetzung der von Frankreich koordinierten Korrespondenzgruppe für die Überprüfung und Aktualisierung des Anhangs des FAL-Übereinkommens.

Auf der FAL 44 wurde die Verwendung einer konsolidierten Gesamtdatenliste in der Anlage zum Anhang des FAL-Übereinkommens genehmigt und vereinbart, die bestehenden Normen für die Authentifizierungsanforderungen für jede der Erklärungen im Anhang des FAL-Übereinkommens in einer einzigen Norm zusammenzuführen. Der Ausschuss befürwortete darüber hinaus die erneute Einsetzung der von Frankreich koordinierten Korrespondenzgruppe für die Überprüfung und Aktualisierung des Anhangs des FAL-Übereinkommens und vereinbarte 2023 als geplantes Abschlussjahr.

Auf der FAL 45 wurden die vorgesehenen Änderungen im Anhang des FAL-Übereinkommens genehmigt; nach Nummer 4.17 des FAL-Berichts (FAL 45/22) sollen sie auf der FAL 46 angenommen werden.

Standpunkt der Union auf der FAL 42 war es, den Vorschlag der Türkei (FAL 42/14) zur Erstellung eines neuen Ergebnisses „Überprüfung und Aktualisierung des Anhangs des FAL-Übereinkommens“ zu unterstützen. Darüber hinaus entsprachen die auf der FAL 43, auf der FAL 44 und auf der FAL 45 gefassten Beschlüsse den Standpunkten der Union.

Die Union sollte daher die Änderungen unterstützen, da mit diesen der Anhang des FAL-Übereinkommens näher an die Anforderungen der Verordnung (EU) 2019/1239 und die zu deren Umsetzung vereinbarten Regeln herangeführt wird, indem die elektronische Übermittlung von Informationen über ein zentrales Meldeportal vorgeschrieben, die Wiederholung von Datenelementen und die Verwendung von Papierformularen zur Übermittlung von Informationen vermieden und die Pflicht zur handschriftlichen Unterzeichnung aufgehoben wird.

3.3. Einschlägiges Unionsrecht und Zuständigkeit der Union

3.3.1. Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses über Leistungsanforderungen für tragbare UKW-Sprechfunkgeräte (Sender/Empfänger) für Überlebensfahrzeuge und zur Überarbeitung der Entschließung MSC.149(77)

Tragbare UKW-Sprechfunkgeräte (Sender/Empfänger) für Überlebensfahrzeuge fallen unter die Richtlinie 2014/90/EU über Schiffsausrüstung, da sie als MED/5.17 im Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2021/1158 der Kommission vom 22. Juni 2021 über Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie Prüfnormen für Schiffsausrüstung und

zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1170[1] aufgeführt sind. Die Durchführungsverordnung (EU) 2021/1158 verweist auf die IMO-Entschließung MSC.149(77) über die Annahme der überarbeiteten Leistungsnormen für tragbare UKW-Sprechfunkgeräte (Sender/Empfänger) für Überlebensfahrzeuge.

Die Leistungsnormen für tragbare UKW-Sprechfunkgeräte (Sender/Empfänger) für Überlebensfahrzeuge, die auf der MSC 105 angenommen werden sollen, werden sich daher auf die im Rahmen der Richtlinie 2014/90/EU geltenden Anforderungen auswirken.

3.3.2. Änderungen des Übereinkommens zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs (FAL-Übereinkommen)

Zweck der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG[2] (im Folgenden „Richtlinie über Meldeformalitäten“) ist die Vereinfachung und Harmonisierung der Verwaltungsverfahren im Seeverkehr durch die allgemeine Nutzung elektronischer Systeme für die Datenübermittlung und durch die Rationalisierung der Meldeformalitäten. Nach Artikel 7 der Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten der Union FAL-Formulare zur Erfüllung der Meldeformalitäten akzeptieren. In Artikel 2 Buchstabe c der Richtlinie sind „FAL-Formulare“ definiert als *„die standardisierten Formulare, wie sie im FAL-Übereinkommen vorgesehen sind“*. Darüber hinaus ist die Liste der FAL-Formulare in Teil B des Anhangs der Richtlinie 2010/65/EU enthalten.

Im Jahr 2019 hat die EU die Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Einrichtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU[3] angenommen. Die Verordnung ist in Kraft getreten, gilt jedoch erst ab dem 15. August 2025. Innerhalb dieses neuen Rahmens werden wichtige Schritte unternommen, um den Verwaltungsaufwand weiter zu verringern und die Effizienz und Attraktivität des Seeverkehrs zu steigern. Vorgesehen ist die Einrichtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr (European Maritime Single Window environment, EMSWe) mit einem gemeinsamen Datensatz, harmonisierten Meldeschnittstellen und der Anwendung des Grundsatzes der einmaligen Erfassung vor. In Artikel 2 Nummer 8 der Verordnung ist der „EMSWe-Datensatz“ definiert als *„die vollständige Liste der Datenelemente, die sich aus Meldeverpflichtungen ergeben“*. Die Meldeverpflichtungen sind im Anhang der Verordnung aufgeführt; sie umfassen alle FAL-Formulare in Teil B des Anhangs. Darüber hinaus heißt es in Artikel 3 Absatz 3 Unterabsatz 3 der Verordnung: *„Bei der Beurteilung, ob Datenelemente in den EMSWe-Datensatz aufgenommen werden sollen, berücksichtigt die Kommission Sicherheitserwägungen sowie die Grundsätze des FAL-Übereinkommens, insbesondere den Grundsatz, nur die Meldung wesentlicher Informationen zu verlangen und die Zahl der einzelnen Angaben so gering wie möglich zu halten.“*

Die Änderungen im Anhang des FAL-Übereinkommens, die auf der FAL 46 angenommen werden sollen, werden sich daher auf die Anwendung der oben genannten Bestimmungen der Richtlinie 2010/65/EU sowie – ab dem Zeitpunkt ihres Geltungsbeginns – der Verordnung (EU) 2019/1239 auswirken.

---

[1] ABl. L 254 vom 16.7.2021, S. 1.
[2] ABl. L 283 vom 29.10.2010, S. 1.
[3] ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 64.

3.3.3. Zuständigkeit der EU

Die Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses über Leistungsanforderungen für tragbare UKW-Sprechfunkgeräte (Sender/Empfänger) für Überlebensfahrzeuge und zur Überarbeitung der Entschließung MSC.149(77) würde sich auf das Unionsrecht auswirken, insbesondere die Anwendung der Richtlinie 2014/90/EU.

Die Änderungen im Anhang des FAL-Übereinkommens würden sich auf das Unionsrecht auswirken, insbesondere die Anwendung der Richtlinie 2010/65/EU sowie – ab dem Zeitpunkt ihres Geltungsbeginns – der Verordnung (EU) 2019/1239.

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 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 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[4].

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“*[5].

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der IMO-Schiffssicherheitsausschuss und der IMO-Ausschuss zur Erleichterung der Formalitäten sind Gremien, die durch ein Übereinkommen, nämlich das Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation, 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 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. Grund ist, dass tragbare UKW-Sprechfunkgeräte (Sender/Empfänger) für Überlebensfahrzeuge unter die Richtlinie 2014/90/EU über Schiffsausrüstung fallen, da sie als MED/5.17 im Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2021/1158 der Kommission über Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie Prüfnormen

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

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

für Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1170 aufgeführt sind.

– Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG und – ab dem Zeitpunkt ihres Geltungsbeginn – Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Einrichtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU. Grund ist, dass die Mitgliedstaaten der Union gemäß Artikel 7 der Richtlinie FAL-Formulare zur Erfüllung der Meldeformalitäten akzeptieren müssen, während Artikel 3 der Verordnung (EU) 2019/1239 besagt: *„Bei der Beurteilung, ob Datenelemente in den EMSWe-Datensatz aufgenommen werden sollen, berücksichtigt die Kommission Sicherheitserwägungen sowie die Grundsätze des FAL-Übereinkommens, insbesondere den Grundsatz, nur die Meldung wesentlicher Informationen zu verlangen und die Zahl der einzelnen Angaben so gering wie möglich zu halten.“*

Daher würde sich die Annahme

– der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses über Leistungsanforderungen für tragbare UKW-Sprechfunkgeräte (Sender/Empfänger) für Überlebensfahrzeuge und zur Überarbeitung der Entschließung MSC.149(77) und

der Änderungen im Anhang des Übereinkommens zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs (FAL-Übereinkommen)

–

auf das Unionsrecht auswirken, insbesondere auf die 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, die Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG sowie – ab dem Zeitpunkt ihres Geltungsbeginns – die Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Einrichtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU.

Der institutionelle Rahmen des Abkommens wird durch die vorgesehenen 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.

2022/0062 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation auf der 105. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses und auf der 46. Tagung des Ausschusses zur Erleichterung der Formalitäten im Hinblick auf die Annahme einer Entschließung über Leistungsanforderungen für tragbare UKW-Sprechfunkgeräte (Sender/Empfänger) für Überlebensfahrzeuge und zur Überarbeitung der Entschließung MSC.149(77) sowie von Änderungen des Übereinkommens zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs (FAL-Übereinkommen) 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) Nach Artikel 48 Buchstabe a des IMO-Übereinkommens kann der Ausschuss zur Erleichterung der Formalitäten Änderungen des Übereinkommens zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs[1] (im Folgenden „FAL-Übereinkommen“) annehmen. Alle Mitgliedstaaten der Union sind Vertragsparteien des FAL-Übereinkommens. Die Union selbst ist keine Vertragspartei des FAL-Übereinkommens.

(5) Der Schiffssicherheitsausschuss wird auf seiner 105. Tagung vom 20. bis 29. April 2022 voraussichtlich eine Entschließung über Leistungsanforderungen für tragbare UKW-Funkgeräte für Überlebensfahrzeuge (Sender/Empfänger) und zur Überarbeitung der Entschließung MSC.149(77) annehmen.

---

[1] Das FAL-Übereinkommen ist am 5. März 1967 in Kraft getreten.

(6) Der Ausschuss zur Erleichterung der Formalitäten wird auf seiner 46. Tagung vom 9. bis 13. Mai 2022 voraussichtlich Änderungen im Anhang des FAL-Übereinkommens annehmen.

(7) Es ist angebracht, den im Namen der Union auf der 105. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die vorgesehene Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses über Leistungsanforderungen für tragbare UKW-Sprechfunkgeräte (Sender/Empfänger) für Überlebensfahrzeuge und zur Überarbeitung der Entschließung MSC.149(77) geeignet ist, den Inhalt des Unionsrechts, nämlich die 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[2], maßgeblich zu beeinflussen.

(8) Mit der Annahme der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses über Leistungsanforderungen für tragbare UKW-Sprechfunkgeräte (Sender/Empfänger) für Überlebensfahrzeuge und zur Überarbeitung der Entschließung MSC.149(77) würden die zuvor angenommenen Leistungsanforderungen für tragbare UKW-Sprechfunkgeräte für Überlebensfahrzeuge (Sender/Empfänger) verbessert. Die Union sollte daher die Entschließung unterstützen, da mit dieser das weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (Global Maritime Distress and Safety System, GMDSS) modernisiert und für eine einheitliche Auslegung der Haltbarkeitsangaben für Batterien für tragbare UKW-Sprechfunkgeräte (Sender/Empfänger) für Überlebensfahrzeuge gesorgt wird.

(9) Es ist angebracht, den im Namen der Union auf der 46. Tagung des Ausschusses zur Erleichterung der Formalitäten zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die vorgesehenen Änderungen im Anhang des FAL-Übereinkommens geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts, nämlich die Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG[3] sowie – ab dem Zeitpunkt ihres Geltungsbeginn – die Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Einrichtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU[4], maßgeblich zu beeinflussen.

(10) Mit den Änderungen im Anhang des FAL-Übereinkommens würde dieser näher an die Anforderungen der Verordnung (EU) 2019/1239 und die zu deren Umsetzung vereinbarten Regeln herangeführt, da die elektronische Übermittlung von Informationen über ein zentrales Meldeportal vorgeschrieben, die Wiederholung von Datenelementen und die Verwendung von Papierformularen zur Übermittlung von Informationen vermieden und die Pflicht zur handschriftlichen Unterzeichnung aufgehoben würde.

(11) Der Standpunkt der Union sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des IMO-Schiffssicherheitsausschusses und des IMO-Ausschusses zur Erleichterung der Formalitäten sind, gemeinsam vertreten werden –

[2] ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146.
[3] ABl. L 283 vom 29.10.2010, S. 1.
[4] ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 64.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union auf der 105. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO) zu vertretende Standpunkt ist es, der Annahme der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses über Leistungsanforderungen für tragbare UKW-Sprechfunkgeräte (Sender/Empfänger) für Überlebensfahrzeuge und zur Überarbeitung der Entschließung MSC.149(77) zuzustimmen.

Artikel 2

Der im Namen der Union auf der 46. Tagung des IMO-Ausschusses zur Erleichterung der Formalitäten zu vertretende Standpunkt ist es, der Annahme der Änderungen im Anhang des Übereinkommens zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs 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 zur Erleichterung der Formalitäten sind, gemeinsam vertreten.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin