EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 30.8.2016
COM(2016) 549 final

2016/0263 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 70. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und der 97. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation 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 vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. EINLEITUNG

Der von der Kommission vorgelegte Vorschlag bezieht sich auf die Festlegung des auf der 70. Tagung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC 70) und der 97. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses (MSC 97) zu vertretenden Standpunkts der Union in Bezug auf die Änderungen, die nachfolgend im Einzelnen erläutert werden.

1.1 Änderungen von Anlage VI Kapitel 4 des MARPOL-Übereinkommens

Nach dreijährigen Beratungen auf MEPC-Tagungen und zwischen den Tagungen billigte der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt auf seiner 69. Tagung die Änderungsentwürfe für Anlage VI Kapitel 4 des MARPOL-Übereinkommens bezüglich eines Systems zur Erhebung von Daten für den Kraftstoffverbrauch. Durch die Änderungen wird ein verbindliches globales Datenerhebungssystem mit folgenden Kernpunkten eingerichtet:

- Von den in den Geltungsbereich der Änderung fallenden Schiffen (≥ 5000 BRZ) sind u. a. folgende Daten jährlich zu erheben und übermitteln: Zurückgelegte Strecke, Betriebsdauer und (für Frachtschiffe) die Ladekapazität. Leitlinien für die Erhebungsmethoden werden von der IMO ausgegeben.
- Der Verwaltung des Flaggenstaats oder einer von ihr anerkannten Organisation zu meldende aggregierte Daten. Leitlinien für das Meldeverfahren werden von der IMO ausgegeben.
- Die Verwaltung des Flaggenstaats (oder die anerkannte Organisation) gibt nach Eingang und Überprüfung der gemeldeten Daten eine Übereinstimmungsbescheinigung aus, die an Bord mitzuführen ist und der Hafenstaatkontrolle unterliegt.
- Im Falle einer Eigentumsübertragung während eines Kalenderjahres wird die Zuständigkeit für die Meldepflicht zwischen dem ehemaligen und dem neuen Eigentümer aufgeteilt; im Falle einer Umflaggung stellen die alte und die neue Verwaltung Übereinstimmungsbescheinigungen für die entsprechenden Zeiträume ihrer jeweiligen Zuständigkeit aus.
- Die Überprüfung der gemeldeten Daten durch die Verwaltungen der Flaggenstaaten ist nach harmonisierten Leitlinien durchzuführen, die von der IMO ausgearbeitet werden.
- Die Verwaltungen der Flaggenstaaten oder die anerkannte Organisation übermitteln die gemeldeten Daten an die „IMO-Datenbank für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen“ unter Verwendung standardisierter elektronischer Formate, die von der IMO ausgearbeitet werden.
- Die gemeldeten Daten werden anhand einer in IMO Leitlinien festzulegenden Methode anonymisiert.
- Der Zugang zu anonymisierten Daten wird den Vertragsparteien der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens gewährt.

- Verfahren zur Bestätigung der Konformität von Schiffen unter der Flagge von Nichtvertragsparteien der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens sind in einem Rundschreiben festzulegen, das von der IMO ausgearbeitet wird.

Diese Änderungen werden in Anhang 7 des Dokuments MEPC 69/21/Add.1 ausgeführt. Laut Nummer 6.20 des Berichts von der 69. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC 69/21) sollen diese Änderungen auf der 70. Tagung des Ausschusses verabschiedet werden.

1.2 Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 und II-1/35

Auf der 95. und der 96. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses (MSC 95 und MSC 96) wurde eine Reihe von Änderungen der SOLAS-Regel II-1 gebilligt, die wie folgt zusammengefasst wurden:

- Regel II-1/1 (Anwendung) über den Anwendungsbereich und Bestimmungen zur Änderung der Struktur der Anwendungszeitpunkte;

- Regel II-1/2 (Begriffsbestimmungen) betreffend die Anpassung bestimmter Begriffsbestimmungen an andere IMO-Instrumente;

- Regel II-1/5 und 5-1 (Intaktstabilität und dem Kapitän zur Verfügung zu stellende Stabilitätsunterlagen) betreffend die Einführung spezifischer Bestimmungen für die Berechnung der Intaktstabilität, die Klarstellung der Begriffsbestimmung des Gewichts und die Ausweitung der dem Kapitän zur Verfügung zu stellen Unterlagen;

- Regel II-1/6 (vorgeschriebener Unterteilungsgrad *R*) im Zusammenhang mit der Schwimmfähigkeit von Fahrgastschiffen;

- Regel II-1/7 (Erreichter Unterteilungsgrad A) betreffend die Überprüfung der Formel für die Berechnung des erreichten Unterteilungsgrades, um die Auswirkungen der Ansammlung von Wasser auf dem Deck besser zu berücksichtigen;

- Regel II-1/8 (Besondere Vorschriften zur Stabilität von Fahrgastschiffen) zur Klarstellung der Beladungszustände für die Berechnung des erreichten Unterteilungsgrades in Abhängigkeit von der Anzahl der an Bord befindlichen Personen;

- Regel II-1/9 (Doppelböden auf Fahrgastschiffen und auf anderen Frachtschiffen als Tankschiffen) führt Anforderungen hinsichtlich der Größe der Doppelböden für kleine Fahrgastschiffe und Frachtschiffe ein;

- Regel II-1/10 (Bauart wasserdichter Schotte) hinsichtlich der Klarstellung des Anwendungsbereichs auf Fahrgastschiffen mit Schottendeck und Frachtschiffen mit Freiborddeck;

- Regel II-1/12 (Piek- und Maschinenraumschotte, Wellentunnels usw.) hinsichtlich der Klarstellung des Anwendungsbereichs auf Fahrgastschiffen mit Schottendeck und Frachtschiffen mit Freiborddeck;

- Regel II-1/13 (Öffnungen in wasserdichten Schotten unterhalb des Schottendecks auf Fahrgastschiffen) betreffend die Begriffsbestimmung der Maschinenräume;

- Regel II-1/15 (Öffnungen in der Außenhaut unterhalb des Schottendecks von Fahrgastschiffen und des Freiborddecks von Frachtschiffen) betreffend die Klarstellung der Räume, auf die diese Regel Anwendung findet und des

Anwendungsbereichs auf Fahrgastschiffen mit Schottendeck und Frachtschiffen mit Freiborddeck;

- Regel II-1/16 und 16-1 (Bauart und erstmalige Prüfungen der wasserdichten Verschlussvorrichtungen) betreffend die Beschränkung des Geltungsbereichs auf den wasserdichten Verschluss sowie des Anwendungsbereichs auf Fahrgastschiffe und Ro-Ro-Schiffe;

- Regel II-1/20 (Beladung von Fahrgastschiffen) betreffend die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf alle Schiffe und die Einführung des Begriffs der genehmigten Stabilitätsunterlagen;

- Regel II-1/21 (Regelmäßige Betätigung und Überprüfung der wasserdichten Türen usw. auf Fahrgastschiffen) betreffend die sprachliche Anpassung bestimmter Begriffsbestimmungen;

- Regeln II-1/22 und II-1/22-1 (Lecksicherungs-Unterlagen, Verhütung und Überwachung von Wassereinbrüchen) betreffend redaktionelle und daraus resultierende Änderungen;

- Regel II-1/35-1 (Lenzpumpenanlagen) betreffend die Klarstellung der Räume, für die bestimmte Begriffsbestimmungen des Rauminhalts in Zusammenhang mit der Berechnung der Pumpenanlagen gelten, sowie daraus resultierende Änderungen.

Von besonderem Interesse für die EU sind die Änderungen des SOLAS-Übereinkommens Kapitel II-1, Regeln 6, 7, 8 und 9 betreffend die Unterteilungs- und Leckstabilitätsvorschriften zur Verbesserung der Schwimmfähigkeit beschädigter Fahrgastschiffe, die von Konstrukteuren für neue Schiffe ausgearbeitet werden und keine Änderung des zugrunde liegenden Geschäftsmodells der Betreiber erfordern. Mögliche Entwurfsänderungen wurden Kosten-Nutzen-Analysen unterzogen, die zu Empfehlungen hinsichtlich der Verbesserung des derzeit vorgeschriebenen Sicherheitsstandards führten.

Durch die Anwendung der auf der dritten Sitzung des IMO-Unterausschusses für Schiffsentwurf und -konstruktion (SDC 3) in Bezug auf Kapitel II-1/6 des SOLAS-Übereinkommens vereinbarten Formel für den Unterteilungsgrad R erhöht sich die Schwimmfähigkeit von Fahrgastschiffen nach einem schweren Unfall, beispielsweise einem Zusammenstoß oder einer Grundberührung, deutlich und das im potenziellen Verlust von Menschenleben ausgedrückte Risiko wird erheblich verringert.

Bei der 3. Sitzung des SDC und der 96. Tagung des MSC äußerten einige nicht der EU angehörende Mitglieder der IMO Bedenken dahingehend, dass die Kompromissformel für den geforderten Unterteilungsgrad *R* für kleine Schiffe (< 400 Fahrgäste) nicht auf der Grundlage einer formalen Sicherheitsbewertung überprüft wurde. Nach Ansicht dieser IMO-Mitglieder können aufgrund der Formel Vorschriften eingeführt werden, die für vorhandene Schiffe nicht in kosteneffizienter Weise umgesetzt werden können. Für kleinere Schiffe sei eine weitere technische Bewertung erforderlich. Dieses Thema könnte auf der 97. Tagung des MSC erneut zur Sprache kommen; dies sollte bei der Festlegung des diesbezüglichen Standpunkts der Union auf der 97. Tagung des MSC berücksichtigt werden.

Diese Änderungen werden in Anhang 1 des IMO-Rundschreibens Nr. 3644 vom 20. Mai 2016 ausgeführt. Laut Nummer 11.4 des Berichts von der 96. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 96/25) sollen diese Änderungen auf der 97. Tagung des Ausschusses verabschiedet werden.

1.3 Änderungen der SOLAS-Regel II-1/1.2, eine neue Regel II-1/19-1 und Änderungen der SOLAS-Regeln III/1.4, III/30 und III/37

Die Änderungen der SOLAS-Regel II-1/1.2, die neue Regel II-1/19-1 und die damit verbundenen Änderungen der SOLAS-Regeln III/1.4, III/30 und III/37 hinsichtlich der Lecksicherheits-Übungen sind Teil eines umfassenden Ansatzes zur Verbesserung der Schwimmfähigkeit nach Überflutung, in Verbindung mit dem vorstehend unter Nummer 1.2 aufgeführten Änderungspaket zu SOLAS-Regel II-1. Ziel ist es, die Sicherheit auf neuen und vorhandenen Fahrgastschiffen zu verbessern.

Die Änderungen der SOLAS-Regel II-1/1.2, die neue Regel II-1/19-1 und die Regeln III/1.4, III/30 und III/37 umfassen die Anforderungen an Lecksicherheits-Übungen für Fahrgastschiffe, wozu auch Anforderungen in Bezug auf die Häufigkeit, die Teilnahme der für die Lecksicherheit zuständigen Besatzungsmitglieder und die erforderlichen Elemente der einzelnen Übungen sowie die Aktivierung von landseitiger Unterstützung zählen.

Die Änderungen der SOLAS-Regel II-1/1.2 und die neue SOLAS-Regel II-1/19-1 werden in Anhang 16 von MSC 96/25/Add.1. ausgeführt. Laut Nummer 11.17 des Berichts von der 96. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 96/25) sollen diese Änderungen auf der 97. Tagung des Ausschusses verabschiedet werden.

Die Änderungen der SOLAS-Regeln III/1.4, III/30 und III/37 werden in Anhang 1 des IMO-Rundschreibens Nr. 3644 vom 20. Mai 2016 ausgeführt. Laut Nummer 11.19 des Berichts von der 96. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 96/25) sollen diese Änderungen auf der Tagung des MSC 97 verabschiedet werden.

1.4 Änderungen der SOLAS-Regeln II-2/1 und II-2/10

Durch die Änderungen der SOLAS-Regeln II-2/1 und II-2/10 sind Schaumfeuerlöscher von mindestens 135 l Inhalt nicht mehr erforderlich in Kesselräumen, die durch fest eingebaute Objektschutz-Feuerlöschsysteme auf Wasserbasis geschützt sind. Die Änderungen gelten sowohl für neue als auch für vorhandene Schiffe.

Die Änderungen der SOLAS-Regeln II-2/1 und II-2/10 werden in Anhang 1 des IMO-Rundschreibens Nr. 3644 vom 20. Mai 2016 ausgeführt. Laut Nummer 8.2 des Berichts von der 96. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 96/25) sollen diese Änderungen auf der 97. Tagung des Ausschusses verabschiedet werden.

1.5 Änderungen der SOLAS-Regel II-1/3-12

Der Code über Lärmpegel auf Schiffen wurde 2012 zusammen mit den zugehörigen Änderungen des SOLAS-Übereinkommens angenommen (Entschließung MSC.337(91)), so dass der Code gemäß der Regel II-1/3-12 mit seinem Inkrafttreten am 1. Juli 2014 verbindlich wurde. Allerdings ergab die anschließende Analyse, dass einige Schiffe nicht unter den Anwendungsbereich der SOLAS-Regel II-1/3-12 fallen würden. Schiffe, deren Bauvertrag vor dem 1. Juli 2014 geschlossen wurde und deren Kiel am oder nach dem 1. Januar 2015 gelegt wurde oder die sich in einem ähnlichen Bauzustand befinden und die nicht vor dem 1. Juli 2018 geliefert werden, fallen nicht unter die Absätze 1 oder 2 der Regel II-1/3-12. Die Änderungen der Regel II-1/3-12 betreffen diese Lücke der derzeitigen Regel.

Diese Änderungen werden in Anhang 1 des IMO-Rundschreibens Nr. 3644 vom 20. Mai 2016 ausgeführt. Laut Nummer 20.10 des Berichts von der 96. Tagung des

Schiffssicherheitsausschusses (MSC 96/25) sollen die Änderungen auf der 97. Tagung des Ausschusses verabschiedet werden.

1. 6 Änderungen des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes in Bezug auf die fahrgastschiffsspezifische Sicherheitsausbildung und die Teile A und B des STCW-Codes

Der Schiffssicherheitsausschuss prüfte auf seiner 91. Tagung zunächst Vorschläge zur Änderung der bestehenden Vorschriften des STCW-Übereinkommens und des Codes in Bezug auf Fahrgastschiffe, um neuen Herausforderungen, die sich aus der zunehmenden Größe moderner Schiffe und der großen Zahl von Fahrgästen an Bord und insbesondere in Bezug auf Kreuzfahrtschiffe ergeben, gerecht zu werden.

Änderungen der Regeln I/14 und V/2 des STCW-Übereinkommens sowie des Abschnitts A-V/2 des STCW-Codes zur Verbesserung der Sicherheit von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und anderen Fahrgastschiffen wurden von der EU aktiv gefördert, vor allem nach dem Unfall der Costa Concordia im Januar 2012.

Die Änderungen betreffen vier verschiedene Ebenen der Ausbildung und des Vertrautmachens: Vertrautmachen mit Notfallsituationen auf Fahrgastschiffen, Schulung zur Führung von Menschenmengen auf Fahrgastschiffen, Krisenbewältigung und Schulung zum menschlichem Verhalten auf Fahrgastschiffen sowie Schulung für Ro-Ro-Fahrgastschiffe.

Diese Änderungen werden in Anhang [ ] des Berichts MSC 96/25/Add.1 ausgeführt. Laut Nummer 12.6 des Berichts von der 96. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 96/25) sollen die Änderungen auf der 97. Tagung des Ausschusses verabschiedet werden.

1.7 Änderungen des Kapitels 13 des Codes für Brandsicherheitssysteme

Gemäß Kapitel 13 Absatz 2.1.2.2.2.1 des Codes für Brandsicherheitssysteme über die Verteilung von Personen werden die Abmessungen der Fluchtwege auf der Grundlage der Gesamtzahl der Personen berechnet, die voraussichtlich über Treppen, durch Türen und Gänge und über Treppenabsätze fliehen werden. Die Berechnungen erfolgen getrennt für zwei unterschiedliche Fälle der Belegung der betreffenden Räume. Der bestehende Wortlaut wurde als irreführend in Bezug auf die Verteilung der Besatzungsmitglieder in den Gesellschaftsräumen eines Schiffs angesehen und wird daher geändert.

Diese Änderungen werden in Anhang 2 des IMO-Rundschreibens Nr. 3644 vom 20. Mai 2016 ausgeführt. Laut Nummer 11.15 des Berichts von der 96. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 96/25) sollen die Änderungen auf der 97. Tagung des Ausschusses verabschiedet werden.

1.8 Änderungen des Internationalen Codes für ein erweitertes Prüfungsprogramm („Enhanced Survey Programme Code“) (ESP) von 2011

Das IMO-Zustandsbewertungsschema (CAS) bildet den Rahmen für eine gründlichere Überprüfung von Schiffen, die älter sind als 15 Jahre. In dem erweiterten Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen (Enhanced Survey Programme - ESP) ist im Einzelnen festgelegt, wie eine solche gründlichere Überprüfung durchzuführen ist. Da das CAS für seine Zwecke auf das ESP zurückgreift, verweist es auf das ESP als Instrument.

Durch diese Änderungen wird der ESP-Code an die aktualisierte Reihe Z10 der IACS UR (International Association of Classification Societies Unified

Requirements (Einheitliche Vorschriften des Dachverbands der Internationalen Klassifikationsgesellschaften)) angeglichen. Die Reihe Z10 betrifft die Vorschriften für die Besichtigung und Zeugniserteilung. Die Einheitlichen Vorschriften sind IACS-Entschließungen zu Angelegenheiten, die unmittelbar mit spezifischen Vorschriften und Praktiken der Klassifikationsgesellschaften und der allgemeinen Philosophie, auf der die Vorschriften und Praktiken der Klassifikationsgesellschaften beruhen, verbunden sind oder darunter fallen.

Diese Änderungen werden in Anhang 4 des IMO-Rundschreibens Nr. 3644 vom 20. Mai 2016 ausgeführt. Laut Nummer 11.21 des Berichts von der 96. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 96/25) sollen diese Änderungen auf der 97. Tagung des Ausschusses verabschiedet werden.

2. VERABSCHIEDUNG DER ÄNDERUNGEN IM RAHMEN DER IMO

2.1 Verabschiedung der Änderungen

Die in den Nummern 1.1 bis 1.8 erläuterten Änderungen wurden auf der 69. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (18. bis 22. April 2016) und auf der 95. und der 96. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (3. bis 12. Juni 2015 bzw. 11. bis 20. Mai 2016) gebilligt und werden auf der 70. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (24. bis 28. Oktober 2016) und auf der 97. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (21. bis 25. November 2016) zur Verabschiedung vorgelegt.

2.2 Annahme

Sobald die beiden Ausschüsse die in den Nummern 1.1 bis 1.8 erläuterten Änderungen gebilligt und verabschiedet haben, werden diese an die jeweiligen Vertragsparteien zur Annahme weitergeleitet.

3. EINSCHLÄGIGES UNIONSRECHT UND ZUSTÄNDIGKEIT DER UNION

3.1 Änderungen von Anlage VI Kapitel 4 des MARPOL-Übereinkommens

In der 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 wird ein EU-System für die Überwachung, Berichterstattung über und Prüfung von CO_2-Emissionen und Energieeffizienz des Schiffsverkehrs dargelegt.

Die EU-Verordnung gilt ab dem 1. Januar 2018 für alle großen Schiffe (über 5000 BRZ), die einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anlaufen, sich dort aufhalten oder von dort auslaufen, unabhängig vom Ort ihrer Registrierung. Sie ermöglicht eine Wahl zwischen vier Überwachungsmethoden, ausgehend von sehr einfachen Methoden, die sich auf an Bord bereits verfügbare Daten stützen. Die Daten müssen unabhängig überprüft und dann jährlich in aggregierter Form der Kommission übermittelt werden. Die Kommission wird diese überprüften aggregierten jährlichen Daten für jedes Schiff veröffentlichen, einschließlich CO_2-Emissionen und Energieeffizienzparametern.

Artikel 22 Absatz 3 der Verordnung enthält eine Überprüfungsklausel für den Fall, dass ein internationales Übereinkommen in diesem Bereich geschlossen wird. Mit der Annahme der Änderungen von Anlage VI Kapitel 4 des MARPOL-

Übereinkommens würde das Überprüfungsverfahren nach Artikel 22 Absatz 3 ausgelöst. Dies kann zu einem Vorschlag zur Änderung der Verordnung führen, um die Angleichung an das im Rahmen der IMO vereinbarte weltweite Datenerhebungssystem sicherzustellen.

Daher würden sich die Änderungen von Anlage VI Kapitel 4 des MARPOL-Übereinkommens im Zuge der Anwendung der Verordnung (EU) 2015/757 auf das EU-Recht auswirken.

3.2 Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 und II-1/35

In der SOLAS-Regel II-1 sind Bauart – Bauweise, Unterteilung und Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen geregelt. Die Änderungen der SOLAS-Regel II-1, die auf der 97. Tagung des MSC verabschiedet werden sollen, gelten sowohl für Fahrgast- als auch Frachtschiffe. Gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen.

Daher würden sich die Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 und II-1/35 durch die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG auf das EU-Recht auswirken.

3.3 Änderungen der SOLAS-Regel II-1/1.2, eine neue Regel II-1/19-1 und Änderungen der SOLAS-Regeln III/1.4, III/30 und III/37

Das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) wurde durch die Richtlinie 2008/106/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten in das Unionsrecht übernommen.

Regel V/2 des STCW-Übereinkommens enthält verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Offizieren, Schiffsleuten und sonstigem Personal auf Fahrgastschiffen.

Gemäß Tabelle A-V/2 in Abschnitt A-V/2 des STCW-Codes zur Festlegung der Mindest-Befähigungsnorm in Krisenbewältigung und menschlichen Verhaltensweisen, die die Regel V/2 ergänzt, sollten Seeleute u. a. in der Lage sein, realistische Übungen zu planen und leiten. Der Internationale Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code), der nach den Bestimmungen des Kapitels IX des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) verbindlich ist, wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 336/2006 in Unionsrecht übernommen. Vor allem hinsichtlich der Vorbereitung auf Notfallsituationen müssen die Unternehmen gemäß dem ISM-Code Programme für praktische und theoretische Übungen zur Vorbereitung auf das Verhalten in Notfallsituationen einführen.

Daher würden sich die Änderungen der SOLAS-Regel II-1/1.2, die neue Regel II-1/19-1 und die Änderungen der SOLAS-Regeln III/1.4, III/30 und III/37 betreffend Übungen zur Leckstabilität durch die Anwendung der Richtlinie 2008/106/EG und der Verordnung (EG) Nr. 336/2006 auf das EU-Recht auswirken.

3.4 Änderungen der SOLAS-Regeln II-2/1 und II-2/10

Gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen. Zusätzlich gelten die SOLAS-Regeln II-2/1 und II-2/10 für neue Fahrgastschiffe der Klassen B, C und D sowie vorhandene Schiffe der Klasse B gemäß Anhang I Kapitel II-2 Teil A Nummer 6.7 „Feuerlöscheinrichtungen in Maschinenräumen“ der Richtlinie 2009/45/EG, wonach Maschinen- und Kesselräume mit tragbaren Ausrüstungen ausgerüstet werden sollten.

Daher würden sich die Änderungen der SOLAS-Regeln II-2/1 und II-2/10 über die Feuerlöscheinrichtungen in Maschinenräumen durch die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG auf das EU-Recht auswirken.

3. 5 Änderungen der SOLAS-Regel II-1/3-12

In Artikel 3 der Richtlinie 2003/10/EG über Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen (Lärm) sind Mindestanforderungen für den Schutz der Arbeitnehmer sowie Expositionsgrenzwerte und Auslösewerte festgelegt. Darüber hinaus gilt laut Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG als sekundärer Rechtsvorschrift das SOLAS-Übereinkommen von 1974 in seiner geänderten Fassung für neue Schiffe der Klasse A. In Anhang I Teil C Regel 18 dieser Richtlinie sind Maßnahmen zur Lärmverringerung in Maschinenräumen für neue Schiffe der Klassen B, C und D festgelegt.

Daher würden sich die Änderungen der SOLAS-Regel II-1/3-12 durch die Anwendung der Richtlinie 2003/10/EG und der Richtlinie 2009/45/EG auf das EU-Recht auswirken.

3. 6 Änderungen des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) und des STCW-Codes in Bezug auf die fahrgastschiffsspezifische Sicherheitsausbildung und die Teile A und B des STCW-Codes

Die Richtlinie 2008/106/EG und insbesondere Anhang I Kapitel V Regel V/2 enthält verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Offizieren, Schiffsleuten und sonstigem Personal auf Fahrgastschiffen.

Daher würden sich die Änderungen des STCW-Übereinkommens in Bezug auf die fahrgastschiffsspezifische Sicherheitsausbildung durch die Anwendung der Richtlinie 2008/106/EG auf das EU-Recht auswirken.

3.7 Änderungsentwurf für Kapitel 13 des Codes für Brandsicherheitssysteme betreffend die Klarstellung der Verteilung der Besatzungsmitglieder in den Gesellschaftsräumen

Gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen. Zudem findet nach Anhang I Kapitel II-2 Teil A der Richtlinie 2009/45/EG der mit der Entschließung MSC.98(73) verabschiedete Code für Brandsicherheitssysteme auf Schiffe der Klassen B, C und D Anwendung, die seit dem 1. Januar 2003 gebaut wurden.

Daher würden sich die Änderungen des Kapitels 13 des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme im Zuge der Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG auf das EU-Recht auswirken.

3.8 Änderungen des Internationalen Codes für ein erweitertes Prüfungsprogramm („Enhanced Survey Programme Code“) (ESP) von 2011

Die Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe zielt darauf ab, die Anforderungen des MARPOL-Übereinkommens 73/78, wie in Artikel 3 dieser Verordnung definiert, bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion beschleunigt auf Einhüllen-Öltankschiffe anzuwenden und den Transport von Schweröl mit Einhüllen-Öltankschiffen von oder nach Häfen der Mitgliedstaaten zu verbieten.

Die Verordnung schreibt die Anwendung des Zustandsbewertungsschemas (CAS) der IMO auf Einhüllen-Öltankschiffe, die älter als 15 Jahre sind, verbindlich vor. Nach Artikel 5 müssen diese Öltankschiffe dem CAS entsprechen, das in Artikel 6 als das Zustandsbewertungsschema für Schiffe definiert wird, das mit der Entschließung MEPC 94(46) vom 27. April 2001 in der durch die Entschließung MEPC 99(48) vom 11. Oktober 2002 und die Entschließung MEPC 112(50) vom 4. Dezember 2003 geänderten Fassung verabschiedet wurde. In dem erweiterten Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen (Enhanced Survey Programme - ESP) ist im Einzelnen festgelegt, wie eine solche gründlichere Überprüfung durchzuführen ist. Da das CAS für seine Zwecke auf das ESP zurückgreift, sind auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 alle Änderungen der ESP-Prüfungen unmittelbar und automatisch anwendbar. Daher würden sich die auf der 97. Tagung des MSC zu verabschiedenden Änderungen des ESP-Codes durch die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 auf das EU-Recht auswirken.

3.7 Zusammenfassung

Angesichts der zwischen den vorgeschlagenen Änderungen und den einschlägigen EU-Rechtsvorschriften bestehenden Zusammenhänge vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Verabschiedung der vorstehend genannten Änderungen auf der 70. Tagung des MEPC und der 97. Tagung des MSC in die ausschließliche externe Zuständigkeit der EU fällt, die sich aus Artikel 3 Absatz 2 AEUV herleitet, da die Verabschiedung der betreffenden internationalen Instrumente gemeinsame Regeln berührt.

In Übereinstimmung mit einer gut konsolidierten Rechtsprechung dürfen die Mitgliedstaaten, auch wenn die Union nicht Mitglied der IMO und auch keine Vertragspartei der betreffenden internationalen Instrumente ist, Verpflichtungen, die EU-Rechtsnormen, die zur Verwirklichung der Vertragsziele ergangen sind, beeinträchtigen könnten, nur dann eingehen, wenn sie durch einen auf Vorschlag der Kommission ergangenen Beschluss des Rates dazu ermächtigt wurden.

4. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Kommission schlägt daher vor, dass der Rat einen Beschluss über den Standpunkt erlässt, der im Namen der Europäischen Union zu den unter den Nummern 1.1 bis 1.8 genannten Punkten zu vertreten ist, die anlässlich der

70. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und der 97. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses verabschiedet werden sollen.

2016/0263 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 70. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und der 97. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation 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 vertreten ist

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 und Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. Die Maßnahmen der Europäischen Union im Bereich des Seeverkehrs sollten darauf ausgerichtet sein, die Sicherheit im Seeverkehr zu erhöhen und die Meeresumwelt zu schützen.

2. Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der IMO hat auf seiner 69. Tagung die Einrichtung eines obligatorischen Systems zur Erhebung von Daten für den Kraftstoffverbrauch sowie die notwendigen Änderungen zu Anlage VI Kapitel 4 des MARPOL-Übereinkommens vereinbart. Diese Änderungen werden voraussichtlich auf der 70. Tagung des MEPC im Oktober 2016 verabschiedet.

3. Der Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der IMO hat auf seiner 95. und 96. Tagung Änderungen 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 gebilligt. Diese Änderungen werden voraussichtlich auf der 97. Tagung des MSC im November 2016 verabschiedet.

4. Die Änderungen zu Anlage VI Kapitel 4 des MARPOL-Übereinkommens betreffen ein obligatorisches weltweites Datenerhebungssystem für die von bestimmten Schiffen zu erhebenden und jährlich zu übermittelnden Daten, die Verfahren zur Überprüfung der übermittelten Daten, die Erstellung von Übereinstimmungsbescheinigungen, Angelegenheiten in Zusammenhang mit dem Eigentumsübergang, die Vorlage der Daten bei der IMO, die Anonymisierung der Daten und den Zugang zu ihnen sowie Verfahren zur Bestätigung der Konformität von Schiffen unter der Flagge von Nichtvertragsparteien der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens. In der

Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates[1] wird ein EU-System für die Überwachung, Berichterstattung über und Prüfung von CO_2-Emissionen und Energieeffizienz des Schiffsverkehrs dargelegt. Sie gilt ab dem 1. Januar 2018 für alle Schiffe (über 5000 BRZ), die einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anlaufen, sich dort aufhalten oder von dort auslaufen, unabhängig vom Ort ihrer Registrierung.

5. Artikel 22 der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates enthält eine Überprüfungsklausel für den Fall, dass ein internationales Abkommen in diesem Bereich geschlossen wird. Durch die Annahme der Änderungen zu Anlage VI Kapitel 4 des MARPOL-Übereinkommens wird ein solches Überprüfungsverfahren ausgelöst, was dazu führen kann, das die Änderung der Verordnung vorgeschlagen wird, um zu gewährleisten, dass die Bestimmungen in angemessenem Umfang an das im Rahmen der IMO vereinbarte weltweite Datenerhebungssystem angeglichen werden.

6. Durch die Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, 15-17, 19, 21, 22 und 35 werden redaktionelle Änderungen und daraus resultierende Änderungen sowie Änderungen in Bezug auf die Unterteilung und die Leckstabilität zur Verbesserung der Schwimmfähigkeit beschädigter Fahrgastschiffe eingeführt. Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[2] müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen.

7. Die Änderungen der SOLAS-Regel II-1/1.2, die neue Regel II-1/19-1 und die Änderungen der SOLAS-Regeln III/1.4, III/30 und III/37 hinsichtlich der Lecksicherheits-Übungen sind Teil eines umfassenden Ansatzes zur Verbesserung der Schwimmfähigkeit nach Überflutung mit dem Ziel, die Sicherheit auf neuen und vorhandenen Fahrgastschiffen zu verbessern. Die Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[3] und insbesondere Anhang I Kapitel V Regel V/2 enthält verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Offizieren, Schiffsleuten und sonstigem Personal auf Fahrgastschiffen. Das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen), das durch die Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in das Unionsrecht übernommen wurde, umfasst Anforderungen für die Ausbildung zur Stabilität von Schiffen, die in den entsprechenden Tabellen über die Befähigungsnormen des STCW-Codes aufgeführt sind.

8. Die Änderungen der SOLAS-Regeln II-2/1 und II-2/10 haben zur Folge, dass Schaumfeuerlöscher von mindestens 135 l Inhalt nicht mehr erforderlich sind in Kesselräumen, die durch fest eingebaute Objektschutz-Feuerlöschsysteme auf Wasserbasis geschützt sind. Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der

---

[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] 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).

[3] Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33).

Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen. Zusätzlich gelten die SOLAS-Regeln II-2/1 und II-2/10 für neue Fahrgastschiffe der Klassen B, C und D sowie vorhandene Schiffe der Klasse B gemäß Anhang I Kapitel II-2 Teil A Nummer 6.7 („Feuerlöscheinrichtungen in Maschinenräumen“) der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, wonach Maschinen- und Kesselräume mit tragbaren Ausrüstungen ausgerüstet werden sollten.

9. Durch die Änderungen der SOLAS-Regel II-1/3-12 wird eine Lücke in der derzeitigen Verordnung geschlossen hinsichtlich der Anwendung des Codes über Lärmpegel auf Schiffen für Schiffe, deren Bauvertrag vor dem 1. Juli 2014 geschlossen wurde und deren Kiel am oder nach dem 1. Januar 2015 gelegt wurde oder die sich in einem ähnlichen Bauzustand befinden und die nicht vor dem 1. Juli 2018 geliefert werden. In Artikel 3 der Richtlinie 2003/10/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[4] sind Mindestvorschriften für den Schutz der Arbeitnehmer sowie Expositionsgrenzwerte und Auslösewerte festgelegt. Darüber hinaus gilt laut Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates als sekundärer Rechtsvorschrift das SOLAS-Übereinkommen von 1974 in seiner geänderten Fassung für neue Schiffe der Klasse A. In Anhang I Teil C Regel 18 dieser Richtlinie sind Maßnahmen zur Lärmverringerung in Maschinenräumen für neue Schiffe der Klassen B, C und D festgelegt.

10. Die Änderungen des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes in Bezug auf die fahrgastschiffsspezifische Sicherheitsausbildung und die Teile A und B betreffen neue Herausforderungen, die sich aus der zunehmenden Größe moderner Schiffe und der großen Zahl von Fahrgästen an Bord ergeben und umfassen vier verschiedene Ebenen der Ausbildung und des Vertrautmachens: Vertrautmachen mit Notfallsituationen auf Fahrgastschiffen, Schulung zur Führung von Menschenmengen auf Fahrgastschiffen, Krisenbewältigung und Schulung zum menschlichem Verhalten auf Fahrgastschiffen sowie Schulung für Ro-Ro-Fahrgastschiffe. Die Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, insbesondere Anhang I Kapitel V Regel V/2, enthält verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Offizieren, Schiffsleuten und sonstigem Personal auf Fahrgastschiffen.

11. Durch die Änderungen des Kapitels 13 des Codes für Brandsicherheitssysteme wird klargestellt, dass die Abmessungen der Fluchtwege auf der Grundlage der Gesamtzahl der Personen berechnet werden, die voraussichtlich über Treppen, durch Türen und Gänge und über Treppenabsätze fliehen werden. Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen. Zudem findet nach Anhang I Kapitel II-2 Teil A der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates der mit der Entschließung MSC.98(73) verabschiedete Code für Brandsicherheitssysteme auf Schiffe der Klassen B, C und D Anwendung, die seit dem 1. Januar 2003 gebaut wurden.

12. Durch die Änderungen wird der Code für das erweiterte Prüfungsprogramm von 2011 (2011 ESP Code) an die aktualisierte Reihe Z10 der IACS UR (International

[4] Richtlinie 2003/10/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Februar 2003 über Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen (Lärm) (ABl. L 42 vom 15.2.2003, S. 38).

Association of Classification Societies Unified Requirements (Einheitliche Vorschriften des Dachverbands der Internationalen Klassifikationsgesellschaften)) angeglichen, die die Vorschriften für die Besichtigung und Zeugniserteilung betrifft. Nach den Artikeln 5 und 6 der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates[5] ist die Anwendung des Zustandsbewertungsschemas (CAS) der IMO auf Einhüllen-Öltankschiffe, die älter als 15 Jahre sind, verbindlich vorgeschrieben. In dem erweiterten Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen (Enhanced Survey Programme - ESP) ist im Einzelnen festgelegt, wie eine solche gründlichere Überprüfung durchzuführen ist. Da das Zustandsbewertungsschema für seine Zwecke auf das erweiterte Besichtigungsprogramm zurückgreift, sind auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 die ESP-Prüfungen automatisch anwendbar.

13. Die Union ist weder Mitglied der IMO noch Vertragspartei der betroffenen Übereinkommen oder Codes. Daher muss der Rat die Mitgliedstaaten ermächtigen, den Standpunkt der Union zu vertreten und ihre Zustimmung zu erklären, durch die genannten Änderungen gebunden zu sein –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Zur Verbesserung der derzeitigen Umweltschutzanforderungen gemäß MARPOL ist der auf der 70. Tagung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt zu vertretende Standpunkt der Union die Zustimmung zur Verabschiedung der Änderungen von Anlage VI Kapitel 4 des MARPOL-Übereinkommens gemäß Anhang 7 des IMO-Dokuments MEPC 69/21/Add.1.

Artikel 2

Der auf der 97. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses zu vertretende Standpunkt der Union ist die Zustimmung zur Verabschiedung:

(a) der Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 und II-1/35 wie in Anhang 1 des IMO-Rundschreibens Nr. 3644 vom 20. Mai 2106 ausgeführt;

(b) der Änderungen der SOLAS-Regel II-1/1.2, einer neuen Regel II-1/19-1 sowie der Änderungen der SOLAS-Regeln III/1.4, III/30 und III/37 wie in Anhang 1 des IMO-Rundschreibens Nr. 3644 vom 20. Mai 2016 ausgeführt;

(c) der Änderungen der SOLAS-Regeln II-2/1 und II-2/10 wie in Anhang 1 des IMO-Rundschreibens Nr. 3644 vom 20. Mai 2016 ausgeführt;

(d) der Änderungen der SOLAS-Regel II-1/3-12 wie in Anhang 1 des IMO-Rundschreibens Nr. 3644 vom 20. Mai 2016 ausgeführt;

(e) der Änderungen des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes in Bezug auf die fahrgastschiffsspezifische Sicherheitsausbildung und die Teile A und B, wie in Anhang [ ] des IMO-Dokuments MSC 96/25/Add.1 ausgeführt;

[5] 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.)

(f) der Änderungen des Kapitels 13 des Codes für Brandsicherheitssysteme wie in Anhang 2 des IMO-Rundschreibens Nr. 3644 vom 20. Mai 2016 ausgeführt;

(g) der Änderungen des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm von 2011, wie in Anhang 4 des IMO-Rundschreibens Nr. 3644 vom 20. Mai 2016 ausgeführt.

Artikel 3

1. Der in den Artikeln 1 und 2 festgelegte Standpunkt der Union wird von den Mitgliedstaaten vertreten, 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 vereinbart werden, ohne dass eine Änderung dieses Standpunktes erforderlich wird, und Änderungen des in Artikel 2 Buchstabe a dargelegten Standpunktes in Bezug auf Änderungen der SOLAS-Regel II-1/6 können vereinbart werden, um die derzeitigen Sicherheitsstandards zu verbessern.

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.

Artikel 5

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident