BESCHLUSS (EU) 2023/1082 DES RATES

vom 30. Mai 2023

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation auf der 107. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses im Hinblick auf die Änderung des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code von 1994), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 2000 (HSC-Code von 2000), des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren (Polar-Code), des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW), des STCW-Codes und des Internationalen Codes für Rettungsmittel (LSA-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) 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 Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) wird auf seiner 107. Tagung (im Folgenden „MSC 107“) vom 31. Mai bis 9. Juni 2023 voraussichtlich Änderungen der Kapitel II-2 und XIV des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (im Folgenden „HSC-Code von 1994“), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 2000 (im Folgenden „HSC-Code von 2000“), des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren (im Folgenden „Polar-Code“), des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW), des STCW-Codes und des Internationalen Codes für Rettungsmittel (im Folgenden „LSA-Code“) annehmen.

(3) Es ist angebracht, den im Namen der Union auf der 107. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die Änderungen der Kapitel II-2 und XIV des SOLAS-Übereinkommens, des HSC-Codes von 1994, des HSC-Codes von 2000, des Polar-Codes, des STCW-Übereinkommens, des STCW-Codes und des LSA-Codes geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts, nämlich der Verordnungen (EU) Nr. 1257/2013 ([1]) und (EU) 2019/1021 ([2]) des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 2002/59/EG ([3]), 2009/45/EG ([4]), 2013/53/EU ([5]), 2014/90/EU ([6]) und (EU) 2022/993 ([7]) des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie 97/70/EG ([8]) des Rates, maßgeblich beeinflussen können.

([1]) Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über das Recycling von Schiffen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 und der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 330 vom 10.12.2013, S. 1).

([2]) Verordnung (EU) 2019/1021 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über persistente organische Schadstoffe (ABl. L 169 vom 25.6.2019, S. 45).

([3]) 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).

([4]) 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).

([5]) Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90).

([6]) 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).

([7]) Richtlinie (EU) 2022/993 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2022 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. L 169 vom 27.6.2022, S. 45).

([8]) Richtlinie 97/70/EG des Rates vom 11. Dezember 1997 über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr (ABl. L 34 vom 9.2.1998, S. 1).

(4) Mit den Änderungen des Kapitels II-2 des SOLAS und der HSC-Codes von 1994 und 2000 wird die Verwendung von Perfluoroctansulfonsäure (PFOS) enthaltenden Feuerlöschschäumen bei der Brandbekämpfung auf See verboten. Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da PFOS sowohl für die menschliche Gesundheit als auch für die Meeresumwelt ein schädlicher Stoff ist.

(5) Mit den Änderungen des Kapitels XIV des SOLAS und des Polar-Codes werden die verbindliche Anwendung bestimmter Vorschriften auf Fischereifahrzeuge erleichtert und bestimmte Methoden zur Bestimmung der Eistauglichkeit eines Schiffes als wesentliches Element der Reiseplanung verbindlich vorgeschrieben. Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da hierdurch die Sicherheitsstandards für nicht dem SOLAS-Übereinkommen unterliegende Schiffe, die in Polargewässern verkehren, verbessert werden.

(6) Die Änderungen des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes betreffen die Verwendung elektronischer Befähigungszeugnisse gemäß dem STCW-Übereinkommen und dem STCW-Code. Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da die Digitalisierung der STCW-Befähigungszeugnisse die Arbeit erleichtern und den Verwaltungsaufwand für Flaggenverwaltungen, Hafenstaatkontrollbeamte und Seeleute verringern wird. Ebenso könnte diese Digitalisierung die schnellere Identifizierung von Befähigungszeugnissen, die in betrügerischer Weise erlangt wurden, ermöglichen.

(7) Die Änderungen des LSA-Codes umfassen neue Anforderungen an die Belüftung von Überlebensfahrzeugen im Hinblick auf vollständig geschlossene Rettungsboote. Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da durch sie die Sicherheitsanforderungen in Bezug auf die Belüftungsvorgaben für vollständig geschlossene Rettungsboote verschärft werden.

(8) Die Union ist weder Mitglied der IMO noch Vertragspartei des SOLAS-Übereinkommens, des HSC-Codes von 1994, des HSC-Codes von 2000, des Polar-Codes, des STCW-Übereinkommens, des STCW-Codes und des LSA-Codes. Daher sollte der Rat die Mitgliedstaaten ermächtigen, den Standpunkt der Union zu vertreten.

(9) Der Geltungsbereich dieses Beschlusses sollte sich auf den Inhalt der vorgeschlagenen Änderungen beschränken, soweit diese Änderungen sich auf die gemeinsamen Vorschriften 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 im Namen der Union auf der 107. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) („MSC 107“) zu vertretende Standpunkt ist es, den Änderungen der Kapitel II-2 und XIV des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code von 1994), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 2000 (HSC-Code von 2000), des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren (Polar-Code), des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW), des STCW-Codes und des Internationalen Codes für Rettungsmittel (LSA-Code) gemäß dem IMO-Rundschreiben Nr. 4658/Rev. 1 zuzustimmen.

Artikel 2

(1) Der in Artikel 1 genannte Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, deckt die betreffenden Änderungen ab, soweit diese Änderungen in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen und sich auf die gemeinsamen Vorschriften der Union auswirken können. Dieser Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten zum Ausdruck gebracht, die alle Mitglieder der IMO sind und im Interesse der Union gemeinsam handeln.

(2) Geringfügige Änderungen des in Artikel 1 genannten Standpunkts können ohne weiteren Beschluss des Rates vereinbart werden.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten werden ermächtigt, ihre Zustimmung zu erteilen, im Interesse der Union durch die in Artikel 1 genannten Änderungen gebunden zu sein, soweit diese Änderungen in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen.

Artikel 4

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 30. Mai 2023.

Im Namen des Rates
Der Präsident
P. KULLGREN