EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 11.11.2025
COM(2025) 674 final

2025/0341 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid församlingens 34:e session

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser ett beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid den 34:e sessionen i Internationella sjöfartsorganisationens församling (A 34), som äger rum den 24 november–3 december 2025.

Under sin 34:e session ska församlingen anta ändringar av

(a) koden för larm och indikatorer (*Code on Alerts and Indicators*), 2025,

(b) förfarandena för hamnstatskontroll, 2025,

(c) riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC), 2025,

(d) den icke uttömmande förteckningen över skyldigheter enligt instrument som är relevanta för IMO:s genomförandekod för instrument (III-koden), 2025,

(e) ramen och förfarandena för IMO:s revisionsprogram för medlemsstater (IMSAS).

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Konventionen om upprättande av Internationella sjöfartsorganisationen

IMO bildades genom konventionen om upprättande av Internationella sjöfartsorganisationen. Syftet med IMO är att tillhandahålla ett forum för samarbete på området reglering och praxis avseende tekniska frågor av alla slag som påverkar internationell handelssjöfart. IMO syftar vidare till att främja ett allmänt antagande av högsta möjliga standarder i fråga om sjösäkerhet, effektiv navigering samt förebyggande och kontroll av marina föroreningar från fartyg, vilket främjar likvärdiga förutsättningar. Organisationen hanterar också därmed förknippade administrativa och rättsliga frågor.

Konventionen trädde i kraft den 17 mars 1958.

Samtliga medlemsstater är parter i konventionen. Unionen är inte part i konventionen.

2.2. Internationella sjöfartsorganisationen

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) är FN:s fackorgan med ansvar för sjösäkerhet och sjöfartsskydd samt förebyggande av marina föroreningar från fartyg. IMO är det globala normgivande organet för säkerhet, trygghet och miljöprestanda inom internationell sjöfart. Dess viktigaste uppgift är att skapa ett regelverk för sjöfartsindustrin som är rättvist och effektivt och som antas och genomförs globalt.

Endast stater kan bli medlemmar i IMO. Europeiska kommissionens förbindelser med IMO bygger i dag på IMO:s resolution A.1168(32), där förfaranden och villkor för samarbetet mellan IMO och mellanstatliga organisationer föreskrivs. Baserat på den resolutionen och ytterligare arrangemang deltar Europeiska kommissionen sedan 1974 som observatör vid alla möten i IMO:s kommittéer och underkommittéer.

IMO:s församling är organisationens styrande organ. Den består av alla IMO:s medlemsstater, sammanträder vartannat år och kan anta åtgärder som IMO:s fem viktigaste kommittéer kommit överens om. Bland dessa fem kommittéer finns sjösäkerhetskommittén (MSC) och kommittén för skydd av den marina miljön (MEPC).

2.3. IMO-församlingens planerade akter

Under sin 34:e session, den 24 november–3 december 2025, ska IMO:s församling anta ändringar av

(a) koden för larm och indikatorer, 2025,

(b) förfarandena för hamnstatskontroll, 2025,

(c) riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC), 2025,

(d) den icke uttömmande förteckningen över skyldigheter enligt instrument som är relevanta för IMO:s genomförandekod för instrument (III-koden), 2025,

(e) IMO:s revisionsprogram för medlemsstater (IMSAS).

Enligt artikel 15 j i IMO:s konvention får församlingen anta regler och riktlinjer för medlemmar angående sjösäkerhet, förebyggande och kontroll av havsföroreningar från fartyg och andra frågor som rör sjöfartens påverkan på den marina miljön, som tilldelats organisationen genom eller enligt internationella instrument, eller ändringar av sådana regler och riktlinjer som har hänskjutits till den, i form av resolutioner.

De ovan nämnda resolutioner som ska antas kompletterar och stöder IMO:s konventioner, och de kan på ett avgörande sätt påverka innehållet i EU:s lagstiftning och flera av dem har införlivats i EU:s lagstiftning.

Deras övergripande syfte är att främja sjösäkerhet, miljöskydd och ett konsekvent globalt genomförande av IMO:s standarder genom harmonisering av tekniska krav, inspektions- och tillsynsförfaranden samt tillsyn av medlemsstaternas efterlevnad. De ses över och uppdateras regelbundet för att ta hänsyn till nya tekniska lösningar, utvecklingen av regelverk, och erfarenheter av den praktiska tillämpningen dem, och på så sätt säkerställa att de fortsätter att vara relevanta och effektiva.

De planerade ändringarna har följande syften:

(a) Syftet med de planerade ändringarna av koden för larm och indikatorer är att ytterligare uppdatera bestämmelserna i koden och därigenom säkerställa överensstämmelse med de krav i IMO:s instrument som har antagits och/eller ändrats sedan koden antogs, och därmed att undanröja motsägelser, tvetydigheter och onödig redundans.

(b) Syftet med de planerade ändringarna av förfarandena för hamnstatskontroll är förbättringar avseende sjösäkerhet och sjöfartsskydd samt förebyggande av marin förorening, och att uppdatera förfarandena för att ta hänsyn till ändringarna av IMO:s instrument som har trätt i kraft eller fått verkan sedan 2023, då IMO:s församling 33 antog resolution A.1185(33) om förfaranden för hamnstatskontroll, 2023.

(c) Syftet med de planerade ändringarna av riktlinjerna inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering är att ytterligare revidera dem för att ta hänsyn till de ändringar av IMO:s instrument som har trätt i kraft eller fått verkan sedan 2023 när IMO:s församling 33 antog resolution A.1186(33) om riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC), 2023.

(d) Syftet med de planerade ändringarna av 2025 års icke uttömmande förteckning över skyldigheter enligt instrument som är relevanta för III-koden är att

ytterligare revidera dem för att ta hänsyn till de ändringar av IMO:s instrument som är relevanta för III-koden och som har trätt i kraft eller fått verkan sedan 2023, då IMO:s församling 33 antog resolution A.1187(33) om 2023 års icke uttömmande förteckning över skyldigheter enligt instrument som är relevanta för III-koden.

(e) Syftet med de planerade ändringarna av ramen och förfarandena för IMO:s revisionsprogram för medlemsstater (IMSAS) är att förbättra medlemsstaternas förmåga att fullgöra sina skyldigheter enligt de obligatoriska IMO-instrument i vilka de är parter och att främja större öppenhet och ansvarsskyldighet samt samarbete bland medlemsstaterna.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

3.1. Antagande av utkastet till koden för larm och indikatorer, 2025, och tillhörande utkast till församlingens resolution, och upphävande av befintlig resolution A.1021(26) om koden för larm och indikatorer, 2009

Koden för larm och indikatorer, 2009, är avsedd att ge allmän vägledning om utformningen och främja enhetlighet i fråga om typ, plats och prioritering för larm och indikatorer som krävs enligt SOLAS-konventionen, som tillämpas på passagerarfartyg som används på inrikes resor genom direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg.

IMO:s sjösäkerhetskommitté gav vid sin 108:e session (MSC 108) underkommittén för utformning och konstruktion av fartyg (SDC) i uppdrag att utföra arbetet med översynen av 2009 års kod för larm och indikatorer (*Review of the 2009 Code on Alerts and Indicators*).

SDC 11 noterade betydelsen av att säkerställa att ändringarna av koden för larm och indikatorer är förenliga och harmoniserade med de senaste versionerna av de konventioner, koder och resolutioner som fastställer krav på visuella larm och ljudlarm för att garantera säkerheten vid verksamhet ombord. SDC 11 inrättade arbetsgruppen för översyn av 2009 års kod för larm och indikatorer och gav den i uppdrag att vidareutveckla utkasten till ändringar av 2009 års kod för larm och indikatorer, så att de kan slutföras, tillsammans med det tillhörande utkastet till församlingens resolution.

SDC 11 godkände rapporten från arbetsgruppen för översyn av 2009 års kod för larm och indikatorer och enades om utkastet till 2025 års kod för larm och indikatorer, och det tillhörande utkastet till församlingens resolution, med sikte på ett parallellt godkännande av MEPC 83 och MSC 110, och därefter antagande av A 34. Unionens ståndpunkt vid SDC 11 var att ge sitt stöd för att utkasten till ändringar av 2009 års kod för larm och indikatorer bör övervägas i en arbetsgrupp.

Kommittén för skydd av den marina miljön (MEPC) godkände vid sin 83:e session, med förbehåll för ett parallellt beslut av MSC 110, utkastet till kod för larm och indikatorer, 2025 och det tillhörande utkastet till församlingens resolution, som återges i bilaga 14, för antagande av A 34. Unionens ståndpunkt vid MEPC 83 var att stödja godkännandet av utkastet till kod för larm och indikatorer, 2025, och dess tillhörande utkast till församlingens resolution.

MSC 110 anslöt sig till MEPC 83:s beslut att godkänna utkastet till kod för larm och indikatorer, 2025, för antagande av A 34. Vid godkännandet av utkastet till kod uppmanade kommittén församlingen att upphäva den befintliga resolutionen A.1021(26) om koden för larm och indikatorer, 2009. Unionens ståndpunkt vid MSC 110 var att stödja godkännandet av

utkastet till kod för larm och indikatorer, 2025, och dess tillhörande utkast till församlingens resolution.

Utkastet till kod för larm och indikatorer, 2025, och dess tillhörande utkast till församlingens resolution godkändes av MSC 110 för antagande av A34, i enlighet med rapporten från MSC till A34 (IMO-dokument A 34/12 av den 1 september 2025).

Unionens ståndpunkt bör därför vara att stödja utkastet till koden för larm och indikatorer, 2025, och dess tillhörande utkast till församlingens resolution eftersom denna översyn kommer att säkerställa överensstämmelse med de krav i IMO:s instrument som har antagits och/eller ändrats sedan koden antogs, och därmed att undanröja motsägelser, tvetydigheter och onödig redundans.

3.2. Antagande av förfarandena för hamnstatskontroll, 2025, och det tillhörande utkastet till församlingens resolution

Förfarandena för hamnstatskontroll är avsedda att ge grundläggande vägledning om genomförandet av hamnstatskontrollinspektioner till stöd för kontrollbestämmelserna i relevanta konventioner och delar av IMO:s genomförandekod för instrument (III-koden) och skapa konsekvens för utförandet av dessa inspektioner, för konstaterandet av brister hos ett fartyg, dess utrustning eller dess besättning samt för tillämpningen av kontrollförfaranden.

Underkommittén för genomförande av IMO-instrument (III) hade vid sin 10:e session enats om att utkasten till ändringar av förfarandena för hamnstatskontroll, 2023, ska slutföras under III 11, så att de kan läggas fram för antagande i A 34. III 10 hade också inrättat kontaktgruppen för åtgärder för att harmonisera verksamhet och förfaranden för hamnstatskontroll globalt, under samordning av Europeiska kommissionen, för att fortsätta arbetet med att ändra förfarandena för hamnstatskontroll, 2023. Unionens ståndpunkt under III 10 var att stödja rapporten från kontaktgruppen för åtgärder för att harmonisera verksamhet och förfaranden för hamnstatskontroll globalt och stödja inrättandet av en arbetsgrupp för frågor som rör hamnstatskontroll i syfte att beakta det kvarstående arbete som härrör från den senare rapporten.

III 11 behandlade bland annat rapporten från kontaktgruppen och inrättade en arbetsgrupp för åtgärder för global harmonisering harmonisera verksamhet och förfaranden för hamnstatskontroll för vidare behandling av rapporten, i syfte att prioritera slutförandet av de föreslagna ändringarna av förfarandena för hamnstatskontroll, 2023, så att de i konsoliderad form kan läggas fram för antagande i A 34. Unionens ståndpunkt under III 11 var att generellt stödja rapporten från kontaktgruppen för åtgärder för att harmonisera verksamhet och förfaranden för hamnstatskontroll globalt.

III 11 enades om utkastet till församlingens resolution om förfaranden för hamnstatskontroll, 2025, som ska antas av A 34.

MSC 109 och MEPC 83 hade bemyndigat III 11 att direkt till A 34 rapportera resultatet av sitt arbete i frågor som skulle kräva ett antagande av utkastet till församlingens resolution om förfaranden för hamnstatskontroll, 2025.

Utkastet till församlingens resolution om förfaranden för hamnstatskontroll, 2025, lades fram för antagande av A 34, i enlighet med rapporten från MSC till A 34 (IMO-dokument A 34/12 av den 1 september 2025).

Unionens ståndpunkt bör därför vara att stödja antagandet av förfarandena för hamnstatskontroll, 2025 och det tillhörande utkastet till församlingens resolution, eftersom det kommer att stärka sjösäkerheten och sjöfartsskyddet samt förebyggandet av marin förorening,

och uppdateringen kommer att ta hänsyn till de ändringar av IMO:s instrument som har trätt i kraft eller fått verkan sedan 2023.

3.3. Ändringar av riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC-riktlinjerna), 2025

Det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC-riktlinjerna) är ett enhetligt system för besiktning och certifiering av fartyg enligt IMO:s konventioner. HSSC-riktlinjerna är obligatoriska krav som erkända organisationer följer när de utför lagstadgade besiktningar och inspektioner.

Underkommittén för flaggstatsimplementering, som är föregångaren till III, enades om att kontinuerligt se över HSSC-riktlinjerna. Riktlinjerna för besiktningar uppdateras därför vid varje session i IMO:s församling.

III 9 hade inrättat en kontaktgrupp för riktlinjer för besiktningar inom ramen för HSSC, den icke uttömmande förteckningen över skyldigheter och vägledningen om besiktningar på distans, fjärrevisioner och fjärrverifikationer, i syfte att ta ställning till ytterligare ändringar av HSSC-riktlinjerna.

III 10 enades om att utkastet till ändringar av riktlinjerna för besiktningar behöver utvecklas ytterligare så att det omfattar de krav som följer av ändringar av de relevanta IMO-instrument som träder i kraft till och med den 31 december 2025, i förekommande fall med beaktande av resultaten från MSC 108, MEPC 81 samt MSC:s och MEPC:s framtida sessioner, med sikte på att utkastet till ändringar ska kunna läggas fram för III 11 för färdigställande, innan det eventuellt direkt läggs fram i konsoliderad form för antagande vid A 34, med förbehåll för kommittéernas godkännande. Unionens ståndpunkt vid III 10 var att stödja att de utkast till ändringar av HSSC-riktlinjerna från 2023, som följer av de ändringar av obligatoriska instrument som ska träda i kraft till och med den 31 december 2025, beaktas av arbetsgruppen för riktlinjer för besiktningar inom ramen för HSSC.

III 10 hade återinrättat ovannämnda kontaktgrupp för att vidareutveckla ändringarna av riktlinjerna för besiktningar, i syfte att få en konsoliderad version senast till III 11.

III 11 beaktade bland annat kontaktgruppens rapport och inrättade arbetsgruppen för riktlinjer för besiktningar inom ramen för HSSC, den icke uttömmande förteckningen över skyldigheter och vägledningen om besiktningar på distans, fjärrevisioner och fjärrverifikationer för att färdigställa de föreslagna utkasten till ändringar av riktlinjerna för besiktningar inom ramen för HSSC, 2023, för slutförande vid denna session, så att de kan läggas fram i konsoliderad form till A 34 för antagande. Unionens ståndpunkt i III 11 var att stödja att de föreslagna ändringarna hänskjuts till arbetsgruppen för granskning och slutförande under sessionen.

III 11 samtyckte till de utkast till ändringar av HSSC-riktlinjerna som ska antas av A 34.

MSC 109 och MEPC 83 hade bemyndigat III 11 att rapportera resultatet av sitt arbete i frågor som skulle kräva ett antagande av utkastet till församlingens resolution om HSSC-riktlinjerna direkt till A 34.

Utkastet till församlingens resolution om HSSC-riktlinjerna lades fram för antagande av A 34, i enlighet med rapporten från MSC till A 34 (IMO-dokument A 34/12 av den 1 september 2025).

Unionens ståndpunkt bör därför vara att stödja antagandet av ändringarna av HSSC-riktlinjerna, eftersom uppdateringen kommer att ta hänsyn till de ändringar av IMO:s instrument som har trätt i kraft eller fått verkan sedan 2023.

3.4. Ändringar av den icke uttömmande förteckningen över skyldigheter enligt instrument som är relevanta för IMO:s genomförandekod för instrument (III-koden).

Som vägledning för genomförandet och kontrollen av efterlevnaden av IMO:s instrument, särskilt när det gäller fastställandet av kontrollerbara områden som är relevanta för IMO:s revisionsprogram för medlemsstater, har IMO utarbetat en icke uttömmande förteckning över skyldigheter enligt instrument som är relevanta för IMO:s genomförandekod för instrument (III-koden). Den senaste revideringen av denna förteckning gjordes 2023 och publicerades som bilaga till resolution A.1187(33) som antagits av A 33. Sedan dess har både MSC och MEPC antagit ytterligare rättsliga bestämmelser.

III 9 upprättade kontaktgruppen för riktlinjerna för besiktningar inom ramen för HSSC den icke uttömmande förteckningen över skyldigheter och vägledningen om besiktningar på distans, fjärrevisioner och fjärrverifikationer, för att bland annat fortsätta att utveckla utkastet till ändringar av den icke uttömmande förteckningen över skyldigheter som härrör från de ändringar av de relevanta IMO-instrument som kommer att träda i kraft till och med den 1 juli 2026, i syfte att lägga fram utkast till ändringar av den icke uttömmande förteckningen, färdigställda i konsoliderad form, för antagande vid A 34.

På grund av tidsbrist kunde III 10 inte slutföra uppdateringen av den icke uttömmande förteckningen. Därför enades III 10 om att fortsätta arbetet i ovannämnda kontaktgrupp i syfte att slutföra uppdateringen av den icke uttömmande förteckningen. Unionens ståndpunkt vid III 10 var att stödja kontaktgruppens rapport som grund för uppdateringen av 2023 års icke uttömmande förteckning över skyldigheter enligt instrument som är relevanta för III-koden.

III 11 beaktade bland annat kontaktgruppens rapport och hänsköt dokumentet till arbetsgruppen för riktlinjer för besiktningar inom ramen för HSSC, den icke uttömmande förteckningen över skyldigheter och vägledningen om besiktningar på distans, fjärrevisioner och fjärrverifikationer för att färdigställa de föreslagna utkasten till ändringar av den icke uttömmande förteckningen. Unionens ståndpunkt i III 11 var att stödja att de föreslagna ändringarna hänskjuts till arbetsgruppen för granskning och slutförande under sessionen.

III 11 samtyckte till de utkast till ändringar av den icke uttömmande förteckningen som ska antas av A 34.

MSC 109 och MEPC 83 hade bemyndigat III 11 att rapportera resultatet av sitt arbete i frågor som skulle kräva ett antagande av utkastet till församlingens resolution om den icke uttömmande förteckningen över skyldigheter enligt instrument som är relevanta för III-koden direkt till A 34.

Utkastet till församlingens resolution om den icke uttömmande förteckningen över skyldigheter enligt instrument som är relevanta för III-koden lades fram för antagande av A 34, i enlighet med rapporten från MSC till A 34 (IMO-dokument A 34/12 av den 1 september 2025).

Unionens ståndpunkt bör vara att stödja antagandet av ändringarna av den icke uttömmande förteckningen över skyldigheter enligt instrument som är relevanta för III-koden, eftersom uppdateringen kommer att ta hänsyn till de ändringar av IMO:s instrument som är relevanta för III-koden och som har trätt i kraft eller fått verkan sedan 2023.

3.5. Ramen och förfarandena för IMO:s revisionsprogram för medlemsstater (IMSAS).

Ramen och förfarandena för IMO:s revisionsprogram för medlemsstater bedömer i vilken utsträckning medlemsstaterna helt fullgör sina skyldigheter och sitt ansvar enligt IMO:s

instrument och främjar ett konsekvent och effektivt genomförande av dessa instrument. IMO:s råd noterade vid sin 134:e session (C 134) informationsrapporteringen om framstegen i genomförandet av IMO:s revisionsprogram för medlemsstater (IMSAS) och rapporten från den nionde sessionen i den gemensamma arbetsgruppen för medlemsstaternas revisionsprogram (JWGMSA 9). IMO:s råd godkände denna rapport vid sin 134:e session och godkände utkastet till församlingens resolution om den reviderade versionen av ramen och förfarandena för IMO:s revisionsprogram för medlemsstater med bilaga, för antagande av församlingen vid sin 34:e session.

Unionens ståndpunkt bör vara att stödja den reviderade versionen av ramen och förfarandena för IMO:s revisionsprogram för medlemsstater (IMSAS), eftersom det kommer att förbättra medlemsstaternas förmåga att fullgöra sina skyldigheter enligt de obligatoriska IMO-instrument i vilka de är parter, och främja större öppenhet, ansvarsskyldighet och samarbete bland medlemsstaterna.

4. RELEVANT EU-LAGSTIFTNING OCH EU:S BEHÖRIGHET

4.1. Relevant EU-lagstiftning

4.1.1. Antagande av utkastet till koden för larm och indikatorer, 2025, och tillhörande utkast till församlingens resolution, och upphävande av befintlig resolution A.1021(26) om koden för larm och indikatorer, 2009

Koden för larm och indikatorer, 2009 (resolution A.1021(26)), är avsedd att ge allmän vägledning om utformningen och främja enhetlighet i fråga om typ, plats och prioritering för larm och indikatorer som krävs enligt SOLAS-konventionen. Genom artikel 6.2 a i) i direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg[1] tillämpas SOLAS, i dess ändrade lydelse, på passagerarfartyg i klass A. Ändringarna av koden kommer därför att påverka reglerna i direktiv 2009/45/EG.

4.1.2. Antagande av förfarandena för hamnstatskontroll, 2025, och det tillhörande utkastet till församlingens resolution

Direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll[2], i dess ändrade lydelse, gäller genomförandet av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper EU:s hamnar och framförs i vatten som omfattas av medlemsstaternas jurisdiktion. Syftet med direktivet om hamnstatskontroll är att minska antalet undermåliga fartyg i vatten som omfattas av medlemsstaternas jurisdiktion, på grundval av de riktlinjer som godkänts av samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (*Paris MOU*).

Därför bör utvecklingen av IMO:s förfaranden för hamnstatskontroll stämma överens med dem som godkänts av Paris MOU så att de kan påverka dem, vilket innebär att de därmed kan påverka reglerna och genomförandet av direktiv 2009/16/EG.

4.1.3. Ändringar av riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC), 2025

Förordning (EG) nr 391/2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg[3]. Den upprättar ett system för licensiering

[1] EUT L 163, 25.6.2009, s. 1.
[2] EUT L 131 28.5.2009, s. 57.
[3] EUT L 131, 28.5.2009, s. 11.

(erkännande) som omfattas av ett antal kriterier och skyldigheter som ska säkerställa att erkända organisationer tillämpar samma standarder för alla fartyg i sitt register, oavsett vilken flagg fartygen för.

Kriterium B7 k i bilaga I till den förordningen har följande lydelse:

”7. Den erkända organisationen ska säkerställa följande:

k) Att de lagstadgade besiktningar och inspektioner som krävs enligt det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering och som den erkända organisationen är bemyndigad att utföra, utförs i enlighet med bestämmelsen i bilagan och tillägget till IMO:s resolution A.948(23) om riktlinjer för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering.” (Detta ska förstås som att det hänvisar till den uppdaterade versionen av riktlinjerna för besiktningar inom ramen för HSSC).

Översynen av riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering, 2021, kommer därför att påverka de krav som är tillämpliga enligt förordning (EG) nr 391/2009.

4.1.4. Ändringar av den icke uttömmande förteckningen över skyldigheter enligt instrument som är relevanta för IMO:s genomförandekod för instrument (III-koden).

Direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser[4] syftar till att säkerställa att EU:s medlemsstater fullgör sina skyldigheter som flaggstater och uppfyller de krav som gäller för flaggstater enligt internationella konventioner som de är parter i. Inom ramen för direktivet har två mekanismer inrättats som syftar till att övervaka flaggstatens prestationer; ett revisionsförfarande som leds av IMO (artikel 7) och ett internt kvalitetsledningssystem (artikel 8).

III-koden är dessutom obligatorisk i EU:s medlemsstater i enlighet med definitionen av ”internationella konventioner” i förordning (EG) nr 391/2009 i dess ändrade lydelse.

Ändringarna av den icke uttömmande förteckningen över skyldigheter enligt instrument som är relevanta för III-koden kommer därför att påverka de krav som är tillämpliga enligt direktiv 2009/21/EG och förordning (EG) nr 391/2009.

4.1.5. Ändringar av ramen och förfarandena för IMO:s revisionsprogram för medlemsstater (IMSAS)

Direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser syftar till att säkerställa att EU:s medlemsstater fullgör sina skyldigheter som flaggstater och uppfyller de krav som gäller för en flaggstat enligt internationella konventioner som de är part i. I artikel 7 i direktivet föreskrivs att medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för en IMO-revision av sina förvaltningar i enlighet med den av IMO antagna cykeln. Ändringarna av ramen och förfarandena för IMO:s revisionsprogram för medlemsstater kommer därför att påverka de krav som är tillämpliga enligt direktiv 2009/21/EG.

[4] EUT L 131, 28.5.2009, s. 132.

5. RÄTTSLIG GRUND

5.1. Förfarandemässig rättslig grund

5.1.1. Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet[5].

Begreppet *akter med rättslig verkan* omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”[6].

5.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

IMO:s församling är ett organ som inrättats genom ett avtal, nämligen konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen.

De akter som ska antas av vid den 34:e sessionen i Internationella sjöfartsorganisationens församling utgör akter med rättslig verkan eftersom de på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i följande delar av EU:s lagstiftning:

– Direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg; passagerarfartyg på inrikes resor ska enligt artikel 6.2 a i) i direktivet uppfylla kraven i SOLAS-konventionen, och koden för larm och indikatorer, 2009, är avsedd att ge allmän vägledning om utformningen och främja enhetlighet i fråga om typ, plats och prioritering för larm och indikatorer som krävs enligt SOLAS-konventionen.

– Direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll; syftet med direktivet om hamnstatskontroll är att minska antalet undermåliga fartyg i vatten som omfattas av medlemsstaternas jurisdiktion på grundval av de riktlinjer som godkänts genom Paris MOU, och IMO:s förfaranden för hamnstatskontroll bör stämma överens med dem som godkänts genom Paris MOU .

– Förordning (EG) nr 391/2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg; det krävs en erkänd organisation för att säkerställa att lagstadgade besiktningar och inspektioner utförs i enlighet med riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering som IMO antagit. III-koden är dessutom obligatorisk i EU:s medlemsstater i enlighet med definitionen av ”internationella konventioner”.

– Direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser; den icke-uttömmande förteckningen är ett stödverktyg för genomförandet av IMO:s revisionsprogram för medlemsstater (IMSAS), som ingår i ovannämnda direktiv.

De planerade akterna kompletterar eller ändrar inte avtalets institutionella ram.

---

5 Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

6 Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

5.2. Materiell rättslig grund

5.2.1. Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelen kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det eller den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till det huvudsakliga eller avgörande syftet eller den huvudsakliga eller avgörande beståndsdelen.

5.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i den planerade akten rör sjöfart. Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 100.2 i EUF-fördraget.

5.3. Slutsats

Den rättsliga grunden för det föreslagna beslutet bör vara artikel 100.2 i EUF-fördraget jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

2025/0341 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid församlingens 34:e session

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) Konventionen om upprättande av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) trädde i kraft den 17 mars 1958.

(2) IMO är ett fackorgan inom Förenta nationerna med ansvar för sjösäkerhet och sjöfartsskydd samt för förhindrande av att fartygen förorenar havet och luften. Alla EU:s medlemsstater är medlemmar i IMO. Unionen är inte medlem i IMO.

(3) Enligt artikel 15 j i avtalet får IMO:s församling anta regler och riktlinjer för medlemmar angående sjösäkerhet, förebyggande och kontroll av marina föroreningar från fartyg och andra frågor som rör sjöfartens påverkan på den marina miljön, som tilldelats organisationen genom eller enligt internationella instrument, eller ändringar av sådana regler och riktlinjer som har hänskjutits till den.

(4) IMO:s församling ska vid sin 34:e session den 24 november–3 december 2025 anta ändringar av koden för larm och indikatorer, av förfarandena för hamnstatskontroll, av riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC), av den icke uttömmande förteckningen över skyldigheter enligt instrument som är relevanta för IMO:s genomförandekod för instrument (III-koden) och av ramen och förfarandena för IMO:s revisionssystem för medlemsstater (IMSAS).

(5) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid den 34:e sessionen i IMO:s församling, eftersom ovannämnda ändringar på ett avgörande sätt kommer att kunna påverka innehållet i unionsrätten, nämligen direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg[7], direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll[8], förordning (EG) nr 391/2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg[9] och direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser[10].

---

7 EUT L 163, 25.6.2009, s. 1.
8 EUT L 131 28.5.2009, s. 57.
9 EUT L 131, 28.5.2009, s. 11.
10 EUT L 131, 28.5.2009, s. 132.

(6) Unionens bör stödja utkastet till koden för larm och indikatorer, 2025, och dess tillhörande utkast till församlingens resolution, eftersom denna översyn kommer att säkerställa överensstämmelse med de krav i IMO:s instrument som har antagits och/eller ändrats sedan koden antogs, och därmed kommer att undanröja motsägelser, tvetydigheter och onödig redundans.

(7) Unionen bör stödja antagandet av förfarandena för hamnstatskontroll, 2025, och det tillhörande utkastet till församlingens resolution, eftersom det kommer att stärka sjösäkerheten och sjöfartsskyddet samt förebyggandet av marin förorening, och uppdateringen kommer att ta hänsyn till de ändringar av IMO:s instrument som har trätt i kraft eller fått verkan sedan 2023.

(8) Unionens ståndpunkt bör vara att stödja antagandet av ändringarna av HSSC-riktlinjerna, eftersom uppdateringen kommer att ta hänsyn till ändringarna av IMO:s instrument som har trätt i kraft eller fått verkan sedan 2023.

(9) Unionens ståndpunkt bör vara att stödja antagandet av ändringarna av den icke uttömmande förteckningen över skyldigheter enligt instrument som är relevanta för III-koden, eftersom uppdateringen kommer att ta hänsyn till ändringarna av IMO:s instrument som är relevanta för III-koden och som har trätt i kraft eller fått verkan sedan 2023.

(10) Unionen bör stödja den reviderade versionen av ramen och förfarandena för IMO:s revisionsprogram för medlemsstater (IMSAS), eftersom det kommer att förbättra medlemsstaternas förmåga att fullgöra sina skyldigheter enligt de obligatoriska IMO-instrument i vilka de är parter, och främja större öppenhet, ansvarsskyldighet och samarbete bland medlemsstaterna.

(11) Unionens ståndpunkt ska uttryckas av kommissionen och av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i IMO och som agerar gemensamt i unionens intresse.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar under den 34:e sessionen i Internationella sjöfartsorganisationens församling den 24 november–3 december ska vara att samtycka till antagandet av ändringar av koden för larm och indikatorer, av förfarandena för hamnstatskontroll, av riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC), av den icke uttömmande förteckningen över skyldigheter enligt instrument som är relevanta för IMO:s genomförandekod för instrument (III-koden) och av ramen och förfarandena för IMO:s revisionssystem för medlemsstater (IMSAS).

Artikel 2

Den ståndpunkt som avses i artikel 1 ska uttryckas av kommissionen och av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i IMO:s församling och som agerar gemensamt i unionens intresse.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till kommissionen och medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande