EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 11.11.2025
COM(2025) 674 final

2025/0341 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union auf der 34. Tagung der Versammlung der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation zu vertretenden Standpunkt

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft den Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union auf der 34. Tagung der Versammlung der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO) vom 24. November bis 3. Dezember 2025 zu vertreten ist.

Die IMO-Versammlung soll auf ihrer 34. Tagung (A 34) Änderungen folgender Dokumente annehmen:

a) Code für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2025,

b) Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2025,

c) Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (Harmonized System of Survey and Certification, HSSC) 2025,

d) nicht erschöpfende Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (IMO Instruments Implementation Code, III-Code) relevanten Instrumente von 2025,

e) Rahmen und Verfahren für das Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten (IMO Member State Audit Scheme, IMSAS).

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation

Die IMO wurde mit dem Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (im Folgenden „IMO-Übereinkommen“) gegründet. Sie bietet ein Forum für die Zusammenarbeit bei der Regelung und Handhabung fachlicher Angelegenheiten aller Art der internationalen Handelsschifffahrt. Zudem wirkt sie auf die allgemeine Annahme möglichst hoher Normen hinsichtlich der Sicherheit auf See, der Leistungsfähigkeit der Schifffahrt und der Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe hin und fördert damit einheitliche Wettbewerbsbedingungen. Sie behandelt auch Verwaltungs- und Rechtsfragen in diesem Zusammenhang.

Das Übereinkommen trat am 17. März 1958 in Kraft.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens. Die Union selbst ist nicht Vertragspartei des 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 und Gefahrenabwehr in der internationalen Schifffahrt und deren Umweltverträglichkeit. 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 nur Staaten offen. Die Beziehungen der Europäischen Kommission zur IMO beruhen heute auf der IMO-Entschließung A.1168(32), in der die Verfahren und Bedingungen für die Zusammenarbeit zwischen der IMO und

zwischenstaatlichen Organisationen festgelegt sind. Auf der Grundlage dieser IMO-Entschließung und weiterer Vereinbarungen seit 1974 nimmt die Europäische Kommission als Beobachterin an allen Sitzungen des IMO-Ausschusses und seiner Unterausschüsse teil.

Die IMO-Versammlung ist das Leitungsgremium der Organisation. Sie umfasst alle IMO-Mitgliedstaaten, tritt alle zwei Jahre zusammen und kann alle in einem der fünf Hauptausschüsse der IMO vereinbarten Maßnahmen annehmen. Zu diesen fünf Ausschüssen gehören der Schiffssicherheitsausschuss (Maritime Safety Committee, MSC) und der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (Marine Environment Protection Committee, MEPC).

2.3. Die vorgesehenen Akte der IMO-Versammlung

Die IMO-Versammlung soll auf ihrer 34. Tagung vom 24. November bis 3. Dezember 2025 Änderungen folgender Dokumente und Systeme annehmen:

a) Code für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2025,

b) Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2025,

c) Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (im Folgenden „HSSC-Leitlinien für die Besichtigung“) 2025,

d) nicht erschöpfende Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code) relevanten Instrumente von 2025,

e) Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten (IMSAS).

Nach Artikel 15 Buchstabe j des IMO-Übereinkommens kann die IMO-Versammlung an die Mitglieder gerichtete Vorschriften und Richtlinien über die Sicherheit auf See, die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und sonstige der Organisation durch internationale Übereinkünfte über die Auswirkungen der Schifffahrt auf die Meeresumwelt oder aufgrund solcher Übereinkünfte zugewiesene Fragen sowie Änderungen solcher Vorschriften und Richtlinien, die an sie verwiesen worden sind, in Form von Entschließungen annehmen.

Diese Entschließungen, mit deren Annahme die Übereinkommen der IMO ergänzt und unterstützt werden sollen, sind geeignet, den Inhalt der EU-Rechtsvorschriften maßgeblich zu beeinflussen, und mehrere von ihnen wurden in die EU-Rechtsvorschriften übernommen.

Ihr übergeordnetes Ziel besteht darin, die Sicherheit im Seeverkehr, den Umweltschutz, die konsequente weltweite Umsetzung der IMO-Normen durch Harmonisierung der technischen Anforderungen sowie der Überprüfungs- und -besichtigungsverfahren und die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften durch die Mitgliedstaaten zu fördern. Sie werden regelmäßig überprüft und aktualisiert, um neuen Technologien, regulatorischen Entwicklungen und Erfahrungen aus ihrer praktischen Anwendung Rechnung zu tragen und so ihre kontinuierliche Relevanz und Wirksamkeit zu gewährleisten.

Konkret geht es um Folgendes:

a) Ziel der geplanten Änderungen des Codes für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen ist es, die Bestimmungen des Codes weiter zu aktualisieren und so die Einhaltung der Anforderungen der IMO-Instrumente zu gewährleisten, die seit der Annahme des Codes angenommen und/oder geändert wurden, und somit Widersprüche, Unklarheiten und Redundanzen zu beseitigen.

b) Ziel der geplanten Änderungen der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle ist es, die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie die Verhütung der Meeresverschmutzung zu verbessern und die Verfahren zu aktualisieren, um den Änderungen der IMO-Instrumente Rechnung zu tragen, die seit der Annahme der Entschließung A.1185(33) zu den Verfahren für die Hafenstaatkontrolle auf der 33. Tagung der IMO-Versammlung im Jahr 2023 in Kraft getreten oder wirksam geworden sind.

c) Ziel der geplanten Änderungen der Leitlinien im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung ist es, diese Leitlinien weiter zu überarbeiten, um den Änderungen der IMO-Instrumente Rechnung zu tragen, die seit der Annahme der Entschließung A.1186(33) zu den Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung auf der 33. Tagung der IMO-Versammlung im Jahr 2023 in Kraft getreten oder wirksam geworden sind.

d) Ziel der geplanten Änderungen der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den III-Code relevanten Instrumente von 2025 ist es, diese Liste weiter zu überarbeiten, um den Änderungen der für den III-Code relevanten IMO-Instrumente Rechnung zu tragen, die seit der Annahme der Entschließung A.1187(33) zu der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den III-Code relevanten Instrumente auf der 33. Tagung der IMO-Versammlung im Jahr 2023 in Kraft getreten oder wirksam geworden sind.

e) Ziel der geplanten Änderungen des Rahmens und der Verfahren für das Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten (IMSAS) ist es, die Fähigkeit der Mitgliedstaaten zu verbessern, ihren Verpflichtungen aus den verbindlichen IMO-Instrumenten, deren Vertragspartei sie sind, nachzukommen, und mehr Transparenz, Rechenschaftspflicht und Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zu fördern.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Annahme des Entwurfs des Codes für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2025 sowie des dazugehörigen Entwurfs einer Entschließung der Versammlung und Aufhebung der bestehenden Entschließung A.1021(26) zum Code für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2009

Der Code für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2009 soll allgemeine Entwurfshinweise geben und die Einheitlichkeit von Typ, Anordnung und Priorität der Alarmierungen und Anzeigen gemäß dem SOLAS-Übereinkommen fördern, das gemäß der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe für in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe gilt.

Der Schiffssicherheitsausschuss der IMO hat auf seiner 108. Tagung (MSC 108) dem Unterausschuss für Schiffsdesign und Schiffsbau (Ship Design and Construction, SDC) die Aufgabe übertragen, den Code für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2009 zu überprüfen.

Der SDC wies auf seiner elften Tagung (SDC 11) darauf hin, wie wichtig es sei, die Kohärenz und Harmonisierung der Änderungen des Codes für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen mit den neuesten Fassungen der Übereinkommen, Codes und Entschließungen

sicherzustellen, mit denen Anforderungen an optische und akustische Alarmierungen zur Gewährleistung der Betriebssicherheit festgelegt wurden. Auf der SDC 11 wurde die Arbeitsgruppe zur Überprüfung des Codes für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2009 eingesetzt und damit beauftragt, die Entwürfe zur Änderung des Codes für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2009 zusammen mit dem dazugehörigen Entwurf einer Entschließung der Versammlung im Hinblick auf ihre Fertigstellung weiter auszuarbeiten.

Der SDC billigte auf seiner 11. Tagung den Bericht der Arbeitsgruppe zur Überprüfung des Codes für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2009 und einigte sich auf den Entwurf des Codes für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2025 sowie den dazugehörigen Entwurf einer Entschließung der Versammlung, damit diese auf der 83. Tagung des MEPC (MEPC 83) und der MSC 110 gleichzeitig gebilligt und anschließend auf der A 34 angenommen werden können. Der Standpunkt der Union auf der SDC 11 bestand darin, die Prüfung der Entwürfe zur Änderung des Codes für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2009 im Rahmen einer Arbeitsgruppe zu unterstützen.

Der MEPC billigte auf seiner 83. Tagung vorbehaltlich eines gleichzeitigen Beschlusses auf der MSC 110 den Entwurf des Codes für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2025 und den dazugehörigen Entwurf einer Entschließung der Versammlung gemäß Anlage 14 im Hinblick auf deren Annahme auf der A 34. Der Standpunkt der Union auf der MEPC 83 bestand darin, die Billigung des Entwurfs des Codes für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2025 und des dazugehörigen Entwurfs einer Entschließung der Versammlung zu unterstützen.

Der MSC stimmte auf seiner 110. Tagung dem Beschluss der MEPC 83 zur Billigung des Entwurfs des Codes für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2025 im Hinblick auf dessen Annahme auf der A 34 zu. Mit der Billigung des Entwurfs des Codes forderte der MSC die Versammlung auf, die bestehende Entschließung A.1021(26) zum Code für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2009 aufzuheben. Der Standpunkt der Union auf der MSC 110 bestand darin, die Billigung des Entwurfs des Codes für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2025 und des dazugehörigen Entwurfs einer Entschließung der Versammlung zu unterstützen.

Gemäß dem Bericht des MSC an die A 34 (IMO-Dokument A 34/12 vom 1. September 2025) wurden der Entwurf des Codes für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2025 und der dazugehörige Entwurf einer Entschließung der Versammlung auf der MSC 110 im Hinblick auf deren Annahme auf der A 34 gebilligt.

Der Standpunkt der Union sollte daher darin bestehen, den Entwurf des Codes für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2025 und des dazugehörigen Entwurfs einer Entschließung der Versammlung zu unterstützen, da diese Überprüfung die Einhaltung der Anforderungen der IMO-Instrumente, die seit der Annahme des Codes angenommen und/oder geändert wurden, gewährleisten und somit Widersprüche, Unklarheiten und Redundanzen beseitigen wird.

3.2. Annahme der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2025 und des dazugehörigen Entwurfs einer Entschließung der Versammlung

Die Verfahren für die Hafenstaatkontrolle sollen grundlegende Orientierungshilfen für die Durchführung von Hafenstaatkontrollen zur Unterstützung der Kontrollbestimmungen der einschlägigen Übereinkommen und Teile des Codes für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code) bieten und eine einheitliche Durchführung dieser Kontrollen, die Feststellung von Mängeln des Schiffs, seiner Ausrüstung oder seiner Besatzung sowie die Anwendung von Kontrollverfahren gewährleisten.

Der Unterausschuss für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Unterausschuss) hatte auf seiner 10. Tagung (III 10) vereinbart, die Entwürfe zur Änderung der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2023 auf seiner 11. Tagung (III 11) fertigzustellen, damit sie zur Annahme auf der A 34 übermittelt werden können. Auf der III 10 wurde zudem die von der Europäischen Kommission koordinierte Korrespondenzgruppe für Maßnahmen zur weltweiten Harmonisierung der Tätigkeiten und Verfahren der Hafenstaatkontrolle eingerichtet, um die Arbeit zur Änderung der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2023 fortzusetzen. Der Standpunkt der Union auf der III 10 bestand darin, den Bericht der Korrespondenzgruppe für Maßnahmen zur weltweiten Harmonisierung der Tätigkeiten und Verfahren der Hafenstaatkontrolle sowie die Einrichtung der Arbeitsgruppe für Fragen der Hafenstaatkontrolle zur Prüfung der sich aus dem Bericht ergebenden noch ausstehenden Arbeiten zu unterstützen.

Der III-Unterausschuss befasste sich auf seiner 11. Tagung unter anderem mit dem Bericht der Korrespondenzgruppe und richtete die Arbeitsgruppe für Maßnahmen zur weltweiten Harmonisierung der Tätigkeiten und Verfahren der Hafenstaatkontrolle zur Weiterverfolgung des Berichts im Hinblick auf seine Fertigstellung ein, damit die vorgeschlagenen Entwürfe zur Änderung der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2023 in konsolidierter Form zur Annahme auf der A 34 übermittelt werden können. Der Standpunkt der Union auf der III 11 bestand darin, den Bericht der Korrespondenzgruppe für Maßnahmen zur weltweiten Harmonisierung der Tätigkeiten und Verfahren der Hafenstaatkontrolle zu unterstützen.

Der III-Unterausschuss stimmte auf seiner 11. Tagung dem Entwurf einer Entschließung der Versammlung zu Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2025 zu, der auf der A 34 angenommen werden soll.

Der MSC und der MEPC hatten auf ihrer 109. bzw. 83. Tagung den III-Unterausschuss ermächtigt, über die Ergebnisse der Arbeit der III 11 zu Fragen, die die Annahme des Entwurfs einer Entschließung der Versammlung zu den Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2025 erfordern würden, direkt an die A 34 Bericht zu erstatten.

Der Entwurf einer Entschließung der Versammlung zu den Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2025 wurde gemäß dem Bericht des MSC an die A 34 (IMO-Dokument A 34/12 vom 1. September 2025) zur Annahme auf der A 34 übermittelt.

Der Standpunkt der Union sollte daher darin bestehen, die Annahme der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2025 und des dazugehörigen Entwurfs einer Entschließung der Versammlung zu unterstützen, da sie die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr und die Verhütung der Meeresverschmutzung verbessern werden und bei der Aktualisierung den Änderungen der IMO-Instrumente Rechnung getragen wird, die seit 2023 in Kraft getreten oder wirksam geworden sind.

3.3. Änderungen der Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC-Leitlinien für die Besichtigung) 2025

Das Harmonisierte System der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC) ist ein einheitliches System für die Besichtigung von Schiffen und die Zeugniserteilung gemäß den Übereinkommen der IMO. Bei den HSSC-Leitlinien für die Besichtigung handelt es sich um verbindliche Anforderungen, die die anerkannten Organisationen bei der Durchführung gesetzlich vorgeschriebener Besichtigungen und Überprüfungen befolgen müssen.

Im Unterausschuss für die Anwendung der Rechtsinstrumente durch den Flaggenstaat, dem Vorläufer des III-Unterausschusses, wurde vereinbart, die Leitlinien für die Besichtigung im

Rahmen des HSSC kontinuierlich zu überprüfen. Die Leitlinien für die Besichtigung werden daher auf jeder Tagung der IMO-Versammlung aktualisiert.

Auf der III 9 wurde eine Korrespondenzgruppe zu den HSSC-Leitlinien für die Besichtigung, die nicht erschöpfende Liste der Verpflichtungen und die Orientierungshilfen zu Fernbesichtigungen, Fernaudits und Fernüberprüfungen eingesetzt, um weitere Änderungen der HSSC-Leitlinien zu prüfen.

Auf der III 10 wurde vereinbart, dass die Entwürfe zur Änderung der Leitlinien für die Besichtigung unter Berücksichtigung der Ergebnisse der MSC 108, der MEPC 81 und gegebenenfalls der Ergebnisse künftiger Tagungen des MSC und des MEPC weiter ausgearbeitet werden müssen, um die Anforderungen aufzunehmen, die sich aus den bis einschließlich 31. Dezember 2025 in Kraft tretenden Änderungen der einschlägigen IMO-Instrumente ergeben, damit der III 11 Änderungsentwürfe zur Fertigstellung vorgelegt werden können, bevor sie möglicherweise – vorbehaltlich der Billigung durch die Ausschüsse – direkt in konsolidierter Form zur Annahme auf der A 34 übermittelt werden. Der Standpunkt der Union auf der III 10 bestand darin, die Prüfung der Entwürfe zur Änderung der HSSC-Leitlinien 2023 infolge der Änderungen verbindlicher Instrumente, die bis einschließlich 31. Dezember 2025 in Kraft treten sollen, durch die Arbeitsgruppe zu den HSSC-Leitlinien für die Besichtigung zu unterstützen.

Auf der III 10 wurde die oben genannte Korrespondenzgruppe wieder eingesetzt, um die Änderungen der Leitlinien für die Besichtigung im Hinblick auf das Vorliegen einer konsolidierten Fassung bis zur III 11 weiter auszuarbeiten.

Der III-Unterausschuss befasste sich auf seiner 11. Tagung unter anderem mit dem Bericht der Korrespondenzgruppe und setzte die Arbeitsgruppe zu den HSSC-Leitlinien für die Besichtigung, die nicht erschöpfende Liste der Verpflichtungen und die Orientierungshilfen zu Fernbesichtigungen, Fernaudits und Fernüberprüfungen ein, um die vorgeschlagenen Entwürfe zur Änderung der Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des HSSC 2023 während der Tagung fertigzustellen, damit sie in konsolidierter Form zur Annahme auf der A 34 übermittelt werden können. Der Standpunkt der Union auf der III 11 bestand darin, die Weiterleitung der vorgeschlagenen Änderungen an die Arbeitsgruppe zur Überprüfung und Fertigstellung während der Tagung zu unterstützen.

Der III-Unterausschuss stimmte auf seiner 11. Tagung den Entwürfen zur Änderung der HSSC-Leitlinien für die Besichtigung zu, die auf der A 34 angenommen werden sollen.

Der MSC und der MEPC hatten auf ihrer 109. bzw. 83. Tagung den III-Unterausschuss ermächtigt, über die Ergebnisse der Arbeit der III 11 zu Fragen, die die Annahme des Entwurfs einer Entschließung der Versammlung zu den HSSC-Leitlinien für die Besichtigung erfordern würden, direkt an die A 34 Bericht zu erstatten.

Der Entwurf einer Entschließung der Versammlung zu den HSSC-Leitlinien für die Besichtigung wurde gemäß dem Bericht des MSC an die A 34 (IMO-Dokument A 34/12 vom 1. September 2025) zur Annahme auf der A 34 übermittelt.

Der Standpunkt der Union sollte daher darin bestehen, die Annahme der Änderungen der HSSC-Leitlinien für die Besichtigung zu unterstützen, da bei der Aktualisierung den Änderungen der IMO-Instrumente Rechnung getragen wird, die seit 2023 in Kraft getreten oder wirksam geworden sind.

3.4. Änderungen der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code) relevanten Instrumente

Als Orientierungshilfe für die Anwendung und Durchsetzung von IMO-Instrumenten, insbesondere in Bezug auf die Ermittlung prüfbarer Bereiche, die für das Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten relevant sind, hat die IMO eine nicht erschöpfende Liste von Verpflichtungen im Rahmen von Instrumenten erstellt, die für den Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code) relevant sind. Die letzte Überarbeitung dieser Liste erfolgte im Jahr 2023 als Anlage zur Entschließung A.1187(33), die auf der A 33 angenommen wurde. Seitdem haben sowohl der MSC als auch der MEPC zusätzliche Vorschriften erlassen.

Der III-Unterausschuss hatte auf seiner 9. Tagung die Korrespondenzgruppe zu den HSSC-Leitlinien für die Besichtigung, die nicht erschöpfende Liste der Verpflichtungen und die Orientierungshilfen zu Fernbesichtigungen, Fernaudits und Fernüberprüfungen eingesetzt, um unter anderem die Entwürfe zur Änderung der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen infolge der Änderungen verbindlicher Instrumente, die bis einschließlich 1. Juli 2026 in Kraft treten sollen, weiter auszuarbeiten, damit diese Entwürfe in konsolidierter Form zur Annahme auf der A 34 übermittelt werden können.

Auf der III 10 war es aus Zeitgründen nicht möglich, die Aktualisierung der nicht erschöpfenden Liste abzuschließen. Daher wurde auf der III 10 vereinbart, die Arbeit in der oben genannten Korrespondenzgruppe fortzusetzen, um die Aktualisierung der nicht erschöpfenden Liste abzuschließen. Der Standpunkt der Union auf der 10. Tagung des III-Unterausschusses bestand darin, den Bericht der Korrespondenzgruppe, der als Grundlage für die Aktualisierung der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den III-Code relevanten Instrumente aus dem Jahr 2023 dient, zu unterstützen.

Der III-Unterausschuss befasste sich auf seiner 11. Tagung unter anderem mit dem Bericht der Korrespondenzgruppe und leitete das Dokument an die Arbeitsgruppe zu den HSSC-Leitlinien für die Besichtigung, die nicht erschöpfende Liste der Verpflichtungen und die Orientierungshilfen zu Fernbesichtigungen, Fernaudits und Fernüberprüfungen weiter, um die vorgeschlagenen Entwürfe zur Änderung der nicht erschöpfenden Liste fertigzustellen. Der Standpunkt der Union auf der III 11 bestand darin, die Weiterleitung der vorgeschlagenen Änderungen an die Arbeitsgruppe zur Überprüfung und Fertigstellung während der Tagung zu unterstützen.

Der III-Unterausschuss stimmte auf seiner 11. Tagung den Entwürfen zur Änderung der nicht erschöpfenden Liste zu, die auf der A 34 angenommen werden sollen.

Der MSC und der MEPC hatten auf ihrer 109. bzw. 83. Tagung den III-Unterausschuss ermächtigt, über die Ergebnisse der Arbeit der III 11 zu Fragen, die die Annahme des Entwurfs einer Entschließung der Versammlung zu der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den III-Code relevanten Instrumente erfordern würden, direkt an die A 34 Bericht zu erstatten.

Der Entwurf einer Entschließung der Versammlung zu der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den III-Code relevanten Instrumente wurde gemäß dem Bericht des MSC an die A 34 (IMO-Dokument A 34/12 vom 1. September 2025) zur Annahme auf der A 34 übermittelt.

Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, die Änderungen der erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den III-Code relevanten Instrumente zu unterstützen, da bei der Aktualisierung den Änderungen der für den III-Code relevanten IMO-Instrumente Rechnung getragen wird, die seit 2023 in Kraft getreten oder wirksam geworden sind.

3.5. Rahmen und Verfahren für das Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten (IMSAS)

Der Rahmen und die Verfahren für das Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten dienen dazu zu bewerten, ob die Mitgliedstaaten ihren Verpflichtungen und Verantwortlichkeiten im Rahmen der IMO-Instrumente vollständig und uneingeschränkt nachkommen, und sollen eine kohärente und wirksame Anwendung dieser Instrumente fördern. Der IMO-Rat nahm auf seiner 134. Tagung (C 134) die Informationen über die Fortschritte bei der Umsetzung des Auditsystems der IMO-Mitgliedstaaten (IMSAS) und den Bericht über die neunte Tagung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe zum Auditsystem der Mitgliedstaaten zur Kenntnis. Dieser Bericht und der Entwurf einer Entschließung der Versammlung zu dem überarbeiteten Rahmen und den überarbeiteten Verfahren für das Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten sowie deren Anlage wurden auf der C 134 gebilligt, damit sie zur Annahme auf der A 34 übermittelt werden können.

Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, den überarbeiteten Rahmen und die überarbeiteten Verfahren für das Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten zu unterstützen, da diese die Fähigkeit der Mitgliedstaaten verbessern werden, ihren Verpflichtungen aus den verbindlichen IMO-Instrumenten, deren Vertragspartei sie sind, nachzukommen, und mehr Transparenz, Rechenschaftspflicht und Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten fördern.

4. EINSCHLÄGIGES UNIONSRECHT UND ZUSTÄNDIGKEIT DER UNION

4.1. Einschlägiges Unionsrecht

4.1.1. Annahme des Entwurfs des Codes für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2025 sowie des dazugehörigen Entwurfs einer Entschließung der Versammlung und Aufhebung der bestehenden Entschließung A.1021(26) zum Code für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2009

Der Code für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2009 (Entschließung A.1021(26)) soll allgemeine Entwurfshinweise geben und die Einheitlichkeit von Typ, Anordnung und Priorität der Alarmierungen und Anzeigen gemäß dem SOLAS-Übereinkommen fördern. Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe[1] müssen Fahrgastschiffe der Klasse A den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens in seiner geänderten Fassung entsprechen. Daher werden sich die Änderungen des Codes auf die Vorschriften der Richtlinie 2009/45/EG auswirken.

4.1.2. Annahme der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2025 und des dazugehörigen Entwurfs einer Entschließung der Versammlung

Die Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle[2] in ihrer geänderten Fassung betrifft die Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die EU-Häfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren. Das Ziel der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle besteht darin, auf der Grundlage der durch die Pariser Vereinbarung gebilligten Leitlinien unternormige Schiffe in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten zu verringern.

[1] ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.
[2] ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

Daher sollten die IMO-Verfahren für die Hafenstaatkontrolle mit den im Rahmen der Pariser Vereinbarung genehmigten Verfahren kohärent sein, um in diese einfließen können, womit sie sich auf die Vorschriften und die Umsetzung der Richtlinie 2009/16/EG auswirken können.

4.1.3. Änderungen der Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung 2025

Verordnung (EG) Nr. 391/2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen[3]. Mit der Verordnung wird ein System für die Erteilung von Genehmigungen (Anerkennung) geschaffen, die einer Reihe von Kriterien und Verpflichtungen unterliegt, um sicherzustellen, dass eine anerkannte Organisation alle Schiffe in ihrem Register — und zwar ungeachtet der Flagge, die die Schiffe führen — nach gleichen Maßstäben behandelt.

Anhang I Teil B Kriterium 7 Buchstabe k der Verordnung lautet:

„7. Die anerkannte Organisation muss sicherstellen, dass ...

k) die im Rahmen des Harmonisierten Besichtigungs- und Zeugniserteilungssystems vorgeschriebenen staatlichen Besichtigungen und Überprüfungen, zu deren Durchführung die anerkannte Organisation ermächtigt ist, im Einklang mit den Bestimmungen des Anhangs und der Anlage der IMO-Entschließung A.948(23) über Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung durchgeführt werden.“ (Dies ist als Bezugnahme auf die aktuelle Fassung der HSSC-Leitlinien für die Besichtigung zu verstehen.)

Daher wird sich die Überarbeitung der Leitlinien von 2021 für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung auf die geltenden Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 auswirken.

4.1.4. Änderungen der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code) relevanten Instrumente

Mit der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten[4] soll sichergestellt werden, dass die EU-Mitgliedstaaten ihren Verpflichtungen als Flaggenstaaten nachkommen und die Anforderungen erfüllen, die einem Flaggenstaat im Rahmen internationaler Übereinkommen, deren Vertragspartei sie sind, obliegen. Im Rahmen der Richtlinie wurden zwei Mechanismen eingerichtet, mit denen die Leistung des Flaggenstaats überwacht werden soll: ein von der IMO geleitetes Auditverfahren (Artikel 7) und ein internes Qualitätsmanagementsystem (Artikel 8).

Darüber hinaus ist gemäß der Definition des Begriffs „internationale Übereinkommen“ in der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 in ihrer geänderten Fassung der III-Code für die EU-Mitgliedstaaten rechtlich bindend.

Daher werden sich die Änderungen der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den III-Code relevanten Instrumente auf die geltenden Anforderungen der Richtlinie 2009/21/EG und der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 auswirken.

---

[3] ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11.

[4] ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 132.

4.1.5. Änderungen der Rahmen und Verfahren für das Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten (IMSAS)

Mit der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten soll sichergestellt werden, dass die EU-Mitgliedstaaten ihren Verpflichtungen als Flaggenstaaten nachkommen und die Anforderungen erfüllen, die einem Flaggenstaat im Rahmen internationaler Übereinkommen, deren Vertragspartei sie sind, obliegen. Gemäß Artikel 7 der Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen für ein IMO-Audit ihrer Verwaltung im Einklang mit dem von der IMO beschlossenen Zyklus treffen. Daher werden sich die Änderungen des Rahmens und der Verfahren für das Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten auf die Anforderungen der Richtlinie 2009/21/EG auswirken.

5. RECHTSGRUNDLAGE

5.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

5.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV erlässt der Rat Beschlüsse „zur Festlegung der Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat".

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist.[5]

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 dennoch „geeignet [sind], den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber … erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen"[6].

5.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Die IMO-Versammlung ist ein durch eine Übereinkunft, nämlich das Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation, eingesetztes Gremium.

Die Akte, die auf der 34. Versammlung angenommen werden sollen, stellen rechtswirksame Akte dar, da sie geeignet sind, den Inhalt der EU-Rechtsvorschriften maßgeblich zu beeinflussen, und zwar insbesondere folgende Rechtsakte:

– Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe. Gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie müssen in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens entsprechen, und der Code für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2009 soll allgemeine Entwurfshinweise geben und die Einheitlichkeit von Typ, Anordnung und Priorität der Alarmierungen und Anzeigen gemäß dem SOLAS-Übereinkommen fördern.

– Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle. Das Ziel der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle besteht darin, auf der Grundlage der durch die Pariser Vereinbarung gebilligten Leitlinien unternormige Schiffe in den Hoheitsgewässern

[5] Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

[6] Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61-64.

der Mitgliedstaaten zu verringern, wobei die Entwicklung der IMO-Verfahren für die Hafenstaatkontrolle mit der Entwicklung der durch die Pariser Vereinbarung gebilligten Verfahren kohärent sein sollte.

– Verordnung (EG) Nr. 391/2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen. Die Verordnung sieht vor, dass eine anerkannte Organisation sicherstellen muss, dass die vorgeschriebenen Besichtigungen und Überprüfungen im Einklang mit den von der IMO angenommenen Richtlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung durchgeführt werden. Außerdem ist gemäß der Definition des Begriffs „internationale Übereinkommen“ für die EU-Mitgliedstaaten der III-Code rechtlich bindend.

– Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten. Die nicht erschöpfende Liste ist ein unterstützendes Instrument für die Umsetzung des in der Richtlinie genannten Auditsystems der IMO-Mitgliedstaaten.

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

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

5.2. Materielle Rechtsgrundlage

5.2.1. Grundsätze

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie vom Zweck und Gegenstand des vorgesehenen Aktes ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Akt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche und der andere von untergeordneter Bedeutung, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

5.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptzweck und Hauptgegenstand des vorgesehenen Aktes betreffen den Bereich Seeverkehr. Somit ist Artikel 100 Absatz 2 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

5.3. Schlussfolgerung

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

2025/0341 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union auf der 34. Tagung der Versammlung der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation zu vertretenden Standpunkt

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 Organisation, 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 15 Buchstabe j des Übereinkommens kann die IMO-Versammlung an die Mitglieder gerichtete Vorschriften und Richtlinien über die Sicherheit auf See, die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und sonstige der Organisation durch internationale Übereinkünfte über die Auswirkungen der Schifffahrt auf die Meeresumwelt oder aufgrund solcher Übereinkünfte zugewiesene Fragen sowie Änderungen solcher Vorschriften und Richtlinien, die an sie verwiesen worden sind, annehmen.

(4) Die IMO-Versammlung soll auf ihrer 34. Tagung vom 24. November bis 3. Dezember 2025 Änderungen des Codes für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen, der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle, der Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (Harmonized System of Survey and Certification, HSSC), der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (IMO Instruments Implementation Code, III-Code) relevanten Instrumente und des Rahmens und der Verfahren für das Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten (IMO Member State Audit Scheme, IMSAS) annehmen.

(5) Es ist angezeigt, den im Namen der Union auf der 34. Tagung der IMO-Versammlung zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die oben genannten Änderungen geeignet sein werden, den Inhalt des Unionsrechts, insbesondere der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe[7], der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle[8], der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -

[7] ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.
[8] ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

besichtigungsorganisationen[9] und der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten[10], maßgeblich zu beeinflussen.

(6) Die Union sollte den Entwurf des Codes für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen 2025 und den dazugehörigen Entwurf einer Entschließung der Versammlung unterstützen, da diese Überprüfung die Einhaltung der Anforderungen der IMO-Instrumente, die seit der Annahme des Codes angenommen und/oder geändert wurden, gewährleisten und somit Widersprüche, Unklarheiten und Redundanzen beseitigen wird.

(7) Die Union sollte die Annahme der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2025 und des dazugehörigen Entwurfs einer Entschließung der Versammlung unterstützen, da sie die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr und die Verhütung der Meeresverschmutzung verbessern werden und bei der Aktualisierung den Änderungen der IMO-Instrumente Rechnung getragen wird, die seit 2023 in Kraft getreten oder wirksam geworden sind.

(8) Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, die Annahme der Änderungen der HSSC-Leitlinien für die Besichtigung zu unterstützen, da bei der Aktualisierung den Änderungen der IMO-Instrumente Rechnung getragen wird, die seit 2023 in Kraft getreten oder wirksam geworden sind.

(9) Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, die Änderungen der erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den III-Code relevanten Instrumente zu unterstützen, da bei der Aktualisierung den Änderungen der für den III-Code relevanten IMO-Instrumente Rechnung getragen wird, die seit 2023 in Kraft getreten oder wirksam geworden sind.

(10) Die Union sollte den überarbeiteten Rahmen und die überarbeiteten Verfahren für das Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten unterstützen, da diese die Fähigkeit der Mitgliedstaaten verbessern werden, ihren Verpflichtungen aus den verbindlichen IMO-Instrumenten, deren Vertragspartei sie sind, nachzukommen, und mehr Transparenz, Rechenschaftspflicht und Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten fördern.

(11) Der Standpunkt der Union wird von der Kommission und den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder der IMO sind, gemeinsam im Interesse der Union vertreten —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der 34. Tagung der Versammlung der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation zu vertreten ist, besteht darin, der Annahme von Änderungen des Codes für Alarmierungs- und Anzeigeeinrichtungen, der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle, der Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (Harmonized System of Survey and Certification, HSSC), der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (IMO Instruments Implementation Code, III-Code) relevanten Instrumente und des Rahmens und der Verfahren für das Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten (IMO Member State Audit Scheme, IMSAS) zuzustimmen.

[9] ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11.
[10] ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 132.

Artikel 2

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

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Kommission und die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin