



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 18. April 2013
(OR. en)**

8378/13

**Interinstitutionelles Dossier:
2013/0111 (NLE)**

**TRANS 152
MAR 38**

VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	16. April 2013
Empfänger:	der Generalsekretär des Rates der Europäischen Union, Herr Uwe Corsepius
Nr. Komm.dok.:	COM(2013) 208 final
Betr.:	Vorschlag für einen Beschluss des Rates zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union bei der Internationalen Seeschiff- fahrts-Organisation (IMO) hinsichtlich der Verabschiedung bestimmter Codes und damit verbundener Änderungen von Übereinkommen zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument COM(2013) 208 final.

Anl.: COM(2013) 208 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 16.4.2013
COM(2013) 208 final

2013/0111 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union bei der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hinsichtlich der Verabschiedung bestimmter Codes und damit verbundener Änderungen von Übereinkommen zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Der vorliegende Vorschlag der Kommission betrifft die Festlegung des Standpunkts der Union in verschiedenen IMO-Gremien in Bezug auf

- (a) die Verabschiedung eines Codes für die Anwendung der IMO-Instrumente (IMO Instruments Implementation Code - nachstehend „III-Code“),
- (b) die Verabschiedung eines Codes über anerkannte Organisationen (IMO Code for Recognised Organisations - nachstehend „RO-Code“),
- (c) die Verabschiedung von Änderungen mehrerer internationaler Übereinkommen, und
- (d) die Annahme dieser Änderungen in Übereinstimmung mit den einschlägigen Bestimmungen der betreffenden Übereinkommen.

1.1. Der III-Code

Der Entwurf des III-Code hat die Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr und den Schutz der Meeresumwelt zum Ziel und soll den Vertragsstaaten die Anwendung folgender Instrumente erleichtern:

- Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 1974) und zugehöriges Protokoll von 1988,
- Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973, geändert durch die Protokolle von 1978 und 1997 in ihrer geltenden Fassung (MARPOL 73/78),
- Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See in seiner geltenden Fassung (COLREG 1972),
- Internationales Freibord-Übereinkommen, 1966 (LL 1966) und zugehöriges Protokoll von 1988,
- Internationales Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) in seiner geltenden Fassung, und
- Internationales Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 (TONNAGE 1969).

Der Code enthält sowohl verbindliche Bestimmungen als auch Empfehlungen hinsichtlich der Aspekte, die von den Vertragsstaaten zu beachten sind, um die vollständige und uneingeschränkte Wirksamkeit der Bestimmungen der anwendbaren internationalen Instrumente, denen sie als Vertragsparteien beigetreten sind, zu gewährleisten. Folgende Bereiche werden dabei abgedeckt:

- Flaggenstaaten, Küstenstaaten und Hafenstaaten: allgemeine Bestimmungen betreffend Anwendungsstrategie, Geltungsbereich, erste Maßnahmen, Übermittlung von Informationen, Aufzeichnungen und Verbesserung;
- Flaggenstaaten: Anwendung, Übertragung von Befugnissen, Durchsetzung, Flaggenstaaten-Besichtigter, Flaggenstaaten-Untersuchungen, Bewertung und Überprüfung.
- Küstenstaaten: Anwendung, Durchsetzung, Bewertung und Überprüfung.
- Hafenstaaten: Anwendung, Durchsetzung, Bewertung und Überprüfung.

1.2. Der RO-Code

Der Entwurf des RO-Codes hat zum Ziel, für die Flaggenstaaten einen Standard für die Bewertung und Ermächtigung anerkannter Organisationen sowie Mechanismen für die einheitliche, effiziente und effektive Aufsicht über die anerkannten Organisationen bereitzustellen und die Verantwortlichkeiten der als anerkannte Organisationen ermächtigten Organisationen sowie den Umfang dieser Ermächtigung zu präzisieren.

Folgende Instrumente sind in diesem Zusammenhang betroffen:

- Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner geltenden Fassung (SOLAS 1974),
- Protokoll von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973,
- Protokoll von 1988 zum Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966.

Der Code gilt für alle Organisationen, deren Anerkennung in Betracht gezogen wird oder die von einem Flaggenstaat anerkannt wurden, um in seinem Namen staatlich vorgesehene Zeugnisse zu erteilen und Dienste im Rahmen verbindlicher IMO-Instrumente und nationaler Rechtsvorschriften zu erbringen, sowie für alle Flaggenstaaten, die die Erteilung einer solchen Anerkennung beabsichtigen.

Der Code enthält verbindliche Vorschriften für die Übertragung von Befugnissen und Übermittlung von Informationen und legt fest:

- die verbindlichen Anforderungen, die eine Organisation für die Anerkennung durch einen Flaggenstaat erfüllen muss;
- die verbindlichen Anforderungen, die eine anerkannte Organisation erfüllen muss, um im Namen des sie ermächtigenden Flaggenstaates staatlich vorgesehene Zeugnisse ausstellen und Dienste erbringen zu können;
- die verbindlichen Anforderungen, die Flaggenstaaten bei der Ermächtigung einer anerkannten Organisation einhalten sollten;
- Leitlinien für die Aufsicht der Flaggenstaaten über anerkannte Organisationen.

1.3. Annahme der Codes

1.3.1. Annahme des III-Codes

Der III-Code wurde bisher vom IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt auf seiner 64. Sitzung (MEPC 64, Oktober 2012) und vom IMO-Schiffssicherheitsausschuss auf seiner 91. Sitzung (MSC 91, November 2012) gebilligt, im Dezember 2013 wird die Verabschiedung auf der 28. IMO-Vollversammlung erwartet.

1.3.2. Annahme des RO-Codes

Der RO-Code wurde bisher vom IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt auf seiner 64. Sitzung (MEPC 64, Oktober 2012) und vom IMO-Schiffssicherheitsausschuss auf seiner 91. Sitzung (MSC 91, November 2012) gebilligt und wird voraussichtlich von diesen beiden Ausschüssen im Mai bzw. Juni 2013 auf ihrer 65. bzw. 92. Sitzung verabschiedet.

1.4. Änderung der einschlägigen internationalen Übereinkommen

1.4.1. Verabschiedung von Änderungen betreffend den III-Code

Der IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt billigte auf seiner 64. Sitzung Änderungen der Protokolle von 1978 und 1997 zum MARPOL-Übereinkommen, um dem III-

Code sowie einem damit verbundenen Flaggenstaaten-Auditsystem Verbindlichkeit zu verleihen. Der Ausschuss wird diese Änderungen voraussichtlich auf seiner 66. Sitzung im Jahr 2014 verabschieden.

Der IMO-Schiffssicherheitsausschuss billigte auf seiner 91. Sitzung Änderungen des SOLAS-Übereinkommens sowie des Protokolls von 1988 zum Internationalen Freibord-Übereinkommen, um dem III-Code sowie einem damit verbundenen Flaggenstaaten-Auditsystem Verbindlichkeit zu verleihen. Der Ausschuss wird voraussichtlich auf seiner 92. Sitzung, die für Juni 2013 vorgesehen ist, Änderungen des STCW-Übereinkommens mit dem gleichen Zweck billigen. Der Ausschuss wird die in diesem Absatz genannten Änderungen voraussichtlich auf seiner 93. Sitzung im Jahr 2014 verabschieden.

Der IMO-Schiffssicherheitsausschuss billigte auf seiner 91. Sitzung Änderungen des Freibord-Übereinkommens, des COLREG-Übereinkommens und des Schiffsvermessungs-Übereinkommens, um dem genannten Code sowie einem damit verbundenen Flaggenstaaten-Auditsystem Verbindlichkeit zu verleihen im Hinblick auf die Erörterung und Verabschiedung auf der 28. Vollversammlung.

1.4.2. Verabschiedung von Änderungen betreffend den RO-Code

Der IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt billigte auf seiner 64. Sitzung Änderungen des Protokolls von 1978 zum MARPOL-Übereinkommen mit dem Ziel, dem RO-Code Verbindlichkeit zu verleihen. Der Ausschuss wird diese Änderungen voraussichtlich auf seiner 65. Sitzung im Mai 2013 verabschieden.

Der IMO-Schiffssicherheitsausschuss billigte auf seiner 91. Sitzung Änderungen des SOLAS-Übereinkommens sowie des Protokolls von 1988 zum Internationalen Freibord-Übereinkommen, um dem RO-Code Verbindlichkeit zu verleihen. Der Ausschuss wird diese Änderungen voraussichtlich auf seiner 92. Sitzung verabschieden.

1.4.3. Annahme und Inkrafttreten. Vorbehalte.

Nach ihrer Billigung und Verabschiedung durch den zuständigen IMO-Ausschuss bzw. die Vollversammlung werden die Änderungen der oben genannten Übereinkommen den einzelnen Vertragsparteien vorgelegt, damit diese gemäß den einschlägigen Bestimmungen der einzelnen Übereinkommen stillschweigend oder ausdrücklich ihre Zustimmung erklären können, durch die genannten Änderungen gebunden zu sein.

Keines der oben genannten Übereinkommen enthält Klauseln, die die Formulierung von Vorbehalten in Bezug auf Änderungen ausschließen.

1.4.4. Übersichtstabelle

Die vorstehend beschriebenen Schritte sind in der folgenden Tabelle aus Gründen der Übersichtlichkeit nochmals zusammengefasst:

Code oder Übereinkommen	Billigung	Erwartete Verabschiedung	Art der Annahme	Abstimmungszeitraum	Erwartete Annahme	Erwartetes Inkrafttreten der Änderungen
III-Code	MEPC ¹ 64, Oktober 2012 MSC ² 91, November 2012	28. IMO-Vollversammlung, Dezember 2013	-/-	-/-	-/-	-/-
Freibord-Übereinkommen 1966 (III-Code)	MSC91, November 2012	28. IMO-Vollversammlung, Dezember 2013	Einstimmig und stillschweigend, oder Zweidrittelmehrheit und ausdrücklich	3 Jahre Vorliegen einer ausreichenden Zahl ausdrücklicher Annahmen	1/1/2017	1/1/2018 ³ Zu einem Datum 12 Monate nach Vorliegen der erforderlichen Zahl ausdrücklicher Annahmen
Schiffsvermessungs-Übereinkommen	MSC91, November 2012	28. IMO-Vollversammlung, Dezember	Einstimmig und stillschweigend, oder	2 Jahre	1/1/2016	1/1/2017 ⁴

¹ IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt

² IMO-Schiffsicherheitsausschuss

³ Oder 12 Monate nach Vorliegen einer ausreichenden Zahl ausdrücklicher Annahmen.

⁴ Oder 12 Monate nach Vorliegen einer ausreichenden Zahl ausdrücklicher Annahmen.

Code oder Übereinkommen	Billigung	Erwartete Verabschiedung	Art der Annahme	Abstimmungszeitraum	Erwartete Annahme	Erwartetes Inkrafttreten der Änderungen
en, 1969 (III-Code)		2013	Zweidrittelmehrheit und ausdrücklich	Vorliegen einer ausreichenden Zahl ausdrücklicher Annahmen		Zu einem Datum 12 Monate nach Vorliegen der ausreichenden Zahl ausdrücklicher Annahmen
COLREG (III-Code)	MSC91, November 2012	28. IMO-Vollversammlung, Dezember 2013	Zweidrittelmehrheit stillschweigend	18 Monate	1/7/2015	1/1/2016
RO-Code	MEPC64, Oktober 2012 MSC91, November 2012	MEPC65, Mai 2013 MSC92, Juni 2013	-/-	-/-	-/-	-/-
MARPOL-Protokoll 1978 (RO-Code)	MEPC64, Oktober 2012	MEPC65, Mai 2013	Zweidrittelmehrheit stillschweigend	≥ 10 Monate	1/4/2014	1/10/2014

Code oder Übereinkommen	Billigung	Erwartete Verabschiedung	Art der Annahme	Abstimmungszeitraum	Erwartete Annahme	Erwartetes Inkrafttreten der Änderungen
SOLAS-Übereinkommen und Protokoll von 1988 zum Freibord-Übereinkommen (RO-Code)	MSC91, November 2012	MSC92, Juni 2013	Zweidrittelmehrheit stillschweigend	≥1 Jahr	1/7/2014	1/1/2015
MARPOL-Protokolle 1978/1997 (III-Code)	MEPC64, Oktober 2012	MEPC66, März 2014	Zweidrittelmehrheit stillschweigend	≥ 10 Monate	1/2/2015 ⁵	1/8/2015 ⁶

⁵ Die Annahmefrist könnte bis zum 1.7.2015 verlängert werden, um Übereinstimmung mit der damit einhergehenden Änderung des SOLAS-Übereinkommens, des Freibord-Übereinkommens und des STCW-Übereinkommens zu erzielen.

⁶ Der Zeitpunkt des Inkrafttretens könnte bis zum 1.1.2016 verlängert werden, um Übereinstimmung mit der damit einhergehenden Änderung des SOLAS-Übereinkommens, des Freibord-Übereinkommens und des STCW-Übereinkommens zu erzielen.

Code oder Übereinkommen	Billigung	Erwartete Verabschiedung	Art der Annahme	Abstimmungszeitraum	Erwartete Annahme	Erwartetes Inkrafttreten der Änderungen
SOLAS-Übereinkommen und Protokoll von 1988 zum Freibord-Übereinkommen (III-Code)	MSC91, November 2012	MSC93, Mai 2014	Zweidrittelmehrheit stillschweigend	≥1 Jahr	1/7/2015	1/1/2016
STCW-Übereinkommen und Teil A des STCW-Code (III-Code)	MSC92, Juni 2013	MSC93, Mai 2014	Zweidrittelmehrheit stillschweigend	≥1 Jahr	1/7/2015	1/1/2016

1.5. Einschlägige Rechtsvorschriften der EU

1.5.1. Richtlinie 2009/15/EG

Durch die Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden⁷ (nachstehend „die Richtlinie“) wurde die Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden⁸ aufgehoben und zum Teil ersetzt.

Die Richtlinie regelt die Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den anerkannten Organisationen, die sie ermächtigen, staatliche Aufgaben in ihrem Namen wahrzunehmen.

1.5.2. Verordnung (EG) Nr. 391/2009

Durch die Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen⁹ (nachstehend „die Verordnung“) wurde das ursprünglich durch die Richtlinie 94/57/EG geschaffene System für die Anerkennung und Beurteilung von Klassifikationsgesellschaften geändert und ersetzt.

Die Verordnung legt eine Reihe von Kriterien und Verpflichtungen fest, die eine Organisation erfüllen muss, um ihre EU-Anerkennung zu erlangen und zu behalten. Diese Anforderungen betreffen sowohl staatliche Aufgaben als auch Klassifizierungsaufgaben und sind in Artikel 8 Absatz 4, in den Artikeln 9, 10 und 11 sowie in Anhang I der Verordnung festgelegt¹⁰.

Die Anforderungen der Verordnung dienen speziell dem Ziel, die Sicherheit aller Schiffe in der Klasse der jeweiligen anerkannten Organisation zu verbessern und eine Verschmutzung durch diese Schiffe zu vermeiden¹¹. Die Anforderungen sind allgemein formuliert und flaggenunabhängig.

Die Verordnung regelt auch die Erteilung und den Entzug der EU-Anerkennung, sieht die regelmäßige Bewertung der anerkannten Organisationen durch die Kommission vor und legt Sanktionen bei Verstößen gegen Vorschriften fest.

1.5.3. Richtlinie 2009/21/EG

Die Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten¹², die ebenfalls Teil des dritten Maßnahmenpakets für die Seeverkehrssicherheit war, legt eine Reihe von Pflichten für die Mitgliedstaaten in ihrer Funktion als Flaggenstaaten fest. Dazu gehört insbesondere die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, damit ihre Verwaltung mindestens alle sieben Jahre einem IMO-Audit unterzogen wird. Diese Bestimmung tritt jedoch *„spätestens am 17. Juni 2017 oder zu einem früheren Zeitpunkt außer Kraft, wenn ein verbindliches Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten in Kraft getreten ist; dieser Zeitpunkt wird von der Kommission nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren bestimmt“*.

⁷ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47.

⁸ ABl. L 319,12 vom 12.12.1994, S. 20.

⁹ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11.

¹⁰ Artikel 3 Absatz 1

¹¹ Erwägung 13

¹² ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 132.

1.5.4. Richtlinie 2008/106/EG

Die Richtlinie 2008/106/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten¹³ legt *unter anderem* ein Mindestniveau für die Ausbildung von Seeleuten in der Union fest, das auf den Ausbildungsstandards des STCW-Übereinkommens und den zugehörigen STCW-Leitlinien basiert, und enthält Bestimmungen zu Mindestruhezeiten für das Wachpersonal, die mit dem genannten Übereinkommen in Einklang stehen.

Die Richtlinie 2008/106/EG legt ferner eine Reihe besonderer Verpflichtungen für die Mitgliedstaaten in ihrer Funktion als Flaggen- und Hafenstaaten fest, z. B.: a) Verfahren und gemeinsame Kriterien für die Anerkennung von in Drittländern ausgestellten Befähigungsnachweisen durch die Mitgliedstaaten, die auf den im Rahmen des STCW-Übereinkommens vereinbarten Normen für die Ausbildung und Erteilung von Befähigungszeugnissen beruhen; b) Kriterien für die Inspektion von Ausbildungseinrichtungen, Ausbildungsprogrammen und -kursen; c) Bestimmungen für die Kontrolle von Schiffen durch die Hafenbehörden und die Hafenstaatkontrolle; d) Bestimmungen für die Durchsetzung der Vorschriften durch die Mitgliedstaaten, einschließlich der Verhinderung betrügerischer Praktiken und eines Systems von Sanktionen.

1.6. Zuständigkeit der EU

Angesichts des oben aufgeführten einschlägigen EU-Rechts ist die Kommission der Auffassung, dass die Verabschiedung der Entwürfe des III-Codes und des RO-Codes sowie die Änderung der in Abschnitt 1.1 und 1.2 genannten Übereinkommen in die ausschließliche Zuständigkeit der EU fällt, die sich aus Artikel 3 Absatz 2 AEUV herleitet, da die Verabschiedung der betreffenden internationalen Übereinkünfte gemeinsame Regeln beeinträchtigen oder deren Tragweite ändern könnte. In diesem Zusammenhang ist festzustellen:

1. Der im Entwurf vorliegende III-Code soll an die Stelle der EntschlieÙung A.973(24) treten, die den bestehenden Code für die Anwendung verbindlicher IMO-Instrumente enthält und ihrerseits die EntschlieÙung A.847(20) der IMO-Vollversammlung ersetzt, die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 2009/15/EG anzuwenden ist.
2. Der Gegenstand des RO-Codes wird umfassend durch die oben genannte Richtlinie und durch die Verordnung (EG) Nr. 391/2009 geregelt, entweder direkt oder durch Bezugnahme auf EntschlieÙungen der IMO.
3. Artikel 7 Absatz 2 erster Unterabsatz der Richtlinie 2009/15/EG bestimmt: „Nach Verabschiedung neuer Übereinkünfte oder Protokolle zu den in Artikel 2 Buchstabe d genannten internationalen Übereinkommen beschließt der Rat auf Vorschlag der Kommission und unter Berücksichtigung der parlamentarischen Verfahren der Mitgliedstaaten sowie der einschlägigen IMO-Verfahren über die Einzelheiten der Ratifikation dieser neuen Übereinkünfte oder Protokolle und sorgt dafür, dass sie in den Mitgliedstaaten einheitlich und gleichzeitig angewendet werden.“
4. Der Begriff „internationale Übereinkommen“ wird sowohl in der Richtlinie 2009/15/EG (Artikel 2 Buchstabe d) als auch in der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 (Artikel 2 Buchstabe b) definiert und schließt SOLAS, MARPOL sowie das Freibord-Übereinkommen und die jeweiligen Protokolle und Änderungen dieser

¹³ ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2012/35/EU.

Übereinkommen sowie die dazugehörigen verbindlichen Anwendungs-codes in ihrer geltenden Fassung ein.

5. Die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten in ihrer Funktion als Flaggen- und Hafenstaaten im Rahmen des STCW-Übereinkommens werden durch die Richtlinie 2008/106/EG umfassend geregelt.

In Übereinstimmung mit einer gut konsolidierten Rechtsprechung dürfen die Mitgliedstaaten, auch wenn die Union nicht Mitglied der IMO 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. Somit muss für alle derartigen Verpflichtungen, ungeachtet des Gegenstands der betroffenen internationalen Rechtsakte, eine Ermächtigung erteilt werden.

1.7. Bereiche, in denen die Entwürfe der IMO-Codes mit dem EU-Recht in Konflikt stehen

Nach Einschätzung der Kommission sind die Codes mit dem EU-Recht vereinbar, außer in den nachstehend aufgeführten Bereichen:

1.7.1. Entwurf des III-Codes

1.7.1.1. Klassenzeugnisse und staatlich vorgesehene Zeugnisse

In Teil 2 Abschnitt 16 des Codes ist eine Mindestliste von Ressourcen und Verfahren vorgesehen, über die die Flaggenstaaten verfügen müssen, um ein Sicherheits- und Umweltschutzprogramm durchführen zu können. Laut Nummer 1 dieses Abschnitts muss die Liste folgende Elemente enthalten: *„Verwaltungsanweisungen zur Durchführung der einschlägigen internationalen Regeln und Vorschriften sowie zur Erarbeitung und Verbreitung aller erforderlichen nationalen Auslegungsbestimmungen einschließlich der von einer Klassifikationsgesellschaft, die vom Flaggenstaat entsprechend den Bestimmungen der SOLAS-Regeln XI-1/1 anerkannt wurde, erteilten Zeugnisse; der Flaggenstaat verlangt dieses Zeugnis als Nachweis dafür, dass die Anforderungen eines internationalen Übereinkommens, dem er beigetreten ist, in Bezug auf strukturelle, mechanische, elektrische und sonstige Aspekte, oder eine Anforderung seiner nationalen Rechtsvorschriften eingehalten werden“*.

In der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 und in der Richtlinie 2009/15/EG werden zwei Arten von Zeugnissen definiert, die von Klassifikationsgesellschaften erteilt werden können: „staatlich vorgesehene Zeugnisse“, die von einem Flaggenstaat selbst oder in seinem Namen in Einklang mit den internationalen Übereinkommen erteilt werden, und „Klassenzeugnisse“, die von einer anerkannten Organisation erteilt werden, um die Eignung eines Schiffes für einen bestimmten Zweck oder Dienst gemäß dem von jener anerkannten Organisation festgelegten und veröffentlichten Vorschriftenwerk zu bestätigen.

In Abschnitt 16 des Entwurfs des III-Codes wird dagegen offenbar davon ausgegangen, dass alle von Klassifikationsgesellschaften erteilten Zeugnisse im Auftrag des Flaggenstaats ausgestellt werden und folglich den Verwaltungsanweisungen dieses Staates entsprechen müssen. Dies muss so verstanden werden, dass auch Tätigkeiten einbezogen werden, die in der EU als Aufgaben und Zeugnisse der Klassifikationsgesellschaften gelten, insbesondere solche, die als Nachweis für die Einhaltung von SOLAS Kap. II-I, Teil A-1, Reg. 3-1¹⁴ vorgeschrieben sind; diese bleiben Tätigkeiten der anerkannten Organisationen und genießen nicht den Schutz, der sich aus einem Akt des Staates ergeben würde. Daher besteht die Gefahr, dass die in der oben genannten Verordnung festgelegten Anforderungen in Bezug auf

¹⁴ Siehe nachfolgenden Abschnitt 1.7.1.4.

Aufgaben und Zeugnisse von Klassifizierungsgesellschaften oder Maßnahmen, die zur Erfüllung dieser Anforderungen ergriffen werden, von Drittstaaten oder von den anerkannten Organisationen selbst aufgrund unterschiedlicher Verwaltungsanweisungen dieser Staaten ungerechtfertigterweise angefochten werden.

1.7.1.2. Ermächtigung anerkannter Organisationen

In der Einleitung zu Teil 2 Abschnitt 18 des Entwurfs des III-Codes heißt es: *„Ein Flaggenstaat, der eine anerkannte Organisation ermächtigt, in seinem Namen Besichtigungen, Überprüfungen und Audits durchzuführen, Zeugnisse und Dokumente auszustellen, Schiffe anzumarkieren und andere Aufgaben wahrzunehmen, die aufgrund von Übereinkommen der IMO oder aufgrund nationaler Rechtsvorschriften dieses Flaggenstaats vorgeschrieben sind, muss solche Ermächtigungen im Einklang mit den geltenden Anforderungen der verbindlichen internationalen Instrumente regeln; dies gilt ausschließlich für Schiffe unter seiner Flagge [...]“*.

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 erfolgt die Anerkennung auf EU-Ebene, und die anerkannte Klassifikationsgesellschaft kann dann sowohl staatlich vorgesehene als auch Klassifikationsaufgaben in der EU wahrnehmen. Die Anerkennung gilt darüber hinaus für die weltweiten Tätigkeiten der Klassifikationsgesellschaft. Die in der Verordnung festgelegten Mindestkriterien und Verpflichtungen (von denen viele struktureller Art sind) betreffen die gesamte Tätigkeit der Organisation und sind flaggenunabhängig.

Die oben erwähnte im Entwurf des III-Codes vorgesehene Kompetenz des Flaggenstaats, die Tätigkeit der Organisation nur in Bezug auf unter seiner Flagge fahrende Schiffe zu regeln, kann dort im Konflikt zu den auf EU-Ebene angewandten Kriterien stehen, die als *unabdingbare* Voraussetzung für die Gewährung und Aufrechterhaltung der Anerkennung gelten. Dabei ist jedoch anzumerken, dass die Anerkennung durch die Kommission erfolgt, während die Mitgliedstaaten nur Organisationen ermächtigen können, die auf EU-Ebene anerkannt wurden.

1.7.1.3. Besondere Anforderungen

Abschnitt 18 des Entwurfs des III-Code enthält offenbar eine erschöpfende Liste von Bereichen, in denen die Staaten in die Tätigkeit einer anerkannten Organisation eingreifen können, um die Einhaltung bestimmter Standards zu gewährleisten. Selbst wenn diese Anforderungen breit gefasst sind, enthalten sie dennoch nicht alle Mindestkriterien und Verpflichtungen, die in der Verordnung vorgesehen sind, z. B. Kriterium B.5 (geistiges Eigentum) oder Verpflichtungen hinsichtlich der Harmonisierung von Klassifikationsregeln und der gegenseitigen Anerkennung gemäß Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung, oder die sich aus von den in der Richtlinie 2009/15/EG festgelegten Verpflichtungen der Mitgliedstaaten ergeben, wie die finanzielle Haftung nach Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b.

Jedoch ergibt sich aus dem Charakter des Codes selbst und seinem Geltungsbereich (*wonach im Code auf die Aspekte eingegangen werden soll, die für eine Vertragsregierung oder Vertragspartei unabdingbar für die uneingeschränkte Umsetzung der Bestimmungen der geltenden internationalen Instrumente sind, denen sie beigetreten ist*), dass die Bestimmungen des Codes – soweit dies nicht ausdrücklich untersagt ist – als Mindeststandards aufzufassen sind, die von den einzelnen Staaten weiterentwickelt und verbessert werden können, was auch der in der Erwägung 4 der Verordnung 391/2009 dargelegten Intention entspricht.

1.7.1.4. Anwendung der Klassifikationsregeln

In Teil 2 Abschnitt 19 des Entwurfs des III-Codes heißt es: *„Kein Flaggenstaat beauftragt seine anerkannten Organisationen, auf andere als die Schiffe, die seine Flagge führen, in anderen staatlichen Verfahren der Zeugniserteilung verankerte Anforderungen in Bezug auf*

ihre Klassifizierungsregeln, Anforderungen, Verfahren oder Leistungen anzuwenden, die über die Anforderungen der Übereinkommen und der verbindlichen Instrumente der IMO hinausgehen.“

Ein Flaggenstaat kann also den von ihm ermächtigten Klassifikationsgesellschaften nur in Bezug auf Schiffe unter seiner Flagge Anforderungen auferlegen, die über die Anforderungen der Übereinkommen und der verbindlichen Instrumente der IMO hinausgehen. Im *Gegensatz dazu* kann jeder Flaggenstaat Anforderungen auferlegen, die in Einklang mit den Übereinkommen oder anderen verbindlichen Instrumenten der IMO stehen, einschließlich des III-Codes und des RO-Codes.

Wie aus dem vorstehenden Unterabschnitt ersichtlich wird, fallen eine Reihe von Anforderungen der oben genannten Verordnung und Richtlinie nicht unter diese Bestimmung.

Zudem hat sich bei der Erarbeitung der Codes gezeigt, dass einige dieser Anforderungen von verschiedenen Staaten als Eingriff in ihre Souveränität betrachtet werden. Zu dieser Befürchtung besteht jedoch aus folgenden Gründen kein Anlass:

- Es bleibt den Klassifikationsgesellschaften unbenommen, ihre eigenen Vorschriftenwerke nach ihrem Ermessen festzulegen, so lange sie mit den zielorientierten Standards der IMO in Einklang stehen. Sie legen die genannten Vorschriftenwerke in völliger Unabhängigkeit fest.
- Somit sind die Durchführung von Klassifikationsbesichtigungen und die Erteilung von Klassenzeugnissen im Hinblick auf die Feststellung und danach die Bestätigung der Einhaltung des genannten Vorschriftenwerks Tätigkeiten rein privater Natur und keine von einem Staat oder in seinem Namen ausgeführten Tätigkeiten.
- Der private Charakter von Klassifikationstätigkeiten und Zeugniserteilung wird nämlich durch ihre Einbeziehung in die Definition von „staatlich vorgesehene Zeugnisse und Dienste“ nicht verändert. Dieser private Charakter ändert sich auch nicht durch den Umstand, dass die Vertragsparteien aufgrund von SOLAS Kap. II-I, Teil A-1, Regel 3-1 sicherstellen müssen, dass unter ihrer Flagge fahrende Schiffe den strukturellen, mechanischen und elektrischen Anforderungen einer Klassifikationsgesellschaft entsprechen, die von der Verwaltungen anerkannt wurde: wie aus dem Wortlaut dieser Bestimmung unmittelbar hervorgeht, handelt es sich hierbei weiterhin um Anforderungen der Klassifikationsgesellschaft und nicht des anerkennenden Staates.
- Jede Klassifikationsgesellschaft kann frei darüber entscheiden, ob sie Ermächtigungsvereinbarungen mit Flaggenstaaten schließt, und damit die von diesen Staaten als Voraussetzung für die Anerkennung festgelegten Bedingungen im Hinblick auf die genannten Vorschriftenwerke für die Klassifizierung annimmt oder ablehnt.
- Daher obliegt es den einzelnen anerkannten Organisationen, dafür zu sorgen, dass die mit den jeweiligen Flaggenstaaten eingegangenen Verpflichtungen miteinander vereinbar sind. Zwar ist es durchaus vorstellbar, dass die von verschiedenen Staaten festgelegten Bedingungen für die Anerkennung im Hinblick auf Klassifizierungsaufgaben und Zeugniserteilung untereinander nicht kompatibel sind, doch kann daraus keinesfalls ein Konflikt von Souveränitätsrechten entstehen, und die einzige Folge besteht darin, dass eine Organisation nicht von allen oder mehreren dieser Staaten gleichzeitig anerkannt sein kann.

In der Vergangenheit ist bei Katastrophen im Seeverkehr, z. B. den Unfällen der „Erika“ und der „Prestige“, die beide unter der Flagge (damaliger) Drittstaaten fuhren, aber von Organisationen mit EU-Anerkennung klassifiziert worden waren, nur allzu deutlich geworden, in welchem Maße die Sicherheit des Seeverkehrs und der Schutz der Umwelt von einer guten Leistung der durch die EU anerkannten Klassifikationsgesellschaften sowohl im Bereich staatlicher Aufgaben als auch bei der Klassifizierung abhängen – ungeachtet der Flagge. Die Union kann dieses Erfordernis nicht ignorieren, da sie ansonsten den Widerspruch zulassen würde, dass Organisationen, die die Sicherheit von Schiffen bescheinigen dürfen und damit freien Zugang zu einem Markt von beträchtlicher Qualität und Größe haben, niedrigere Standards zugrunde legen dürfen, wenn sie Zeugnisse für unter der Flagge von Drittstaaten fahrende Schiffe erteilen, die eine potenzielle Bedrohung der legitimen und vitalen Interessen der Union (z. B. Sicherheit und Schutz der Umwelt) darstellen. Aus diesem Grunde verlangt die Verordnung 391/2009, wie sich aus ihren Artikeln 1 und 4 in Verbindung mit Erwägung 13 eindeutig ergibt, die Einhaltung einschlägiger Kriterien und Verpflichtungen mit systemischem Charakter, die sowohl Klassifizierungsaufgaben als auch staatliche Aufgaben betreffen und bei denen keine Unterscheidung aufgrund der Flagge eines Schiffes vorgesehen ist, als *unabdingbare* Voraussetzung für die Anerkennung einer Organisation auf EU-Ebene und für die Aufrechterhaltung dieser Anerkennung.

1.7.2. Entwurf des RO-Codes

1.7.2.1. Klassenzeugnisse und staatlich vorgesehene Zeugnisse

Laut Teil II Abschnitt 1.3 des Entwurfs des RO-Codes sind 'staatlich vorgesehene Zeugnisse und Dienste' *„Zeugnisse und Dienste, die aufgrund von Gesetzen, Regeln und Vorschriften erteilt bzw. erbracht werden, die von der Regierung eines souveränen Staates festgelegt wurden. Dies umfasst die Überprüfung der Pläne, die Besichtigung und/oder das Audit, aufgrund derer vom Flaggenstaat oder in seinem Namen ein Zeugnis erteilt wird oder die die Erteilung eines Zeugnisses stützen, durch das die Einhaltung der Anforderungen eines internationalen Übereinkommens oder nationaler Rechtsvorschriften nachgewiesen wird. Dies umfasst Zeugnisse, die von einer Organisation erteilt werden, die vom Flaggenstaat im Einklang mit den Bestimmungen der SOLAS-Regel XI-1/1 anerkannt wurde, und die den Nachweis für die Einhaltung der strukturellen, mechanischen und elektrischen Anforderungen der anerkannten Organisation entsprechend der Anerkennungsvereinbarung mit dem Flaggenstaat enthalten können“*.

Unter Berücksichtigung der Definitionen von 'staatlich vorgesehene Zeugnis' und 'Klassenzeugnis' im Sinne des EU-Rechts gelten die Erwägungen in den Unterabschnitten 1.7.1.1 bis 1.7.1.4 zum Entwurf des III-Codes ebenfalls für den Entwurf des RO-Codes.

1.7.2.2. Zusammenarbeit zwischen anerkannten Organisationen

In Teil 2 Punkt 3.9.3.1 und Punkt 3.9.3.2 des Entwurfs des RO-Codes ist ein Mechanismus für die Zusammenarbeit zwischen anerkannten Organisationen vorgesehen, deren Rahmen jedoch von dem betroffenen Flaggenstaat festgelegt wird.

Die Zusammenarbeit zwischen anerkannten Organisationen wird durch Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung EG Nr. 391/2009 geregelt, sie betrifft Klassifikationsaufgaben und Zeugnisse ohne Unterscheidung aufgrund der Flagge. Im Gegensatz zu diesen Bestimmungen des EU-Rechts werden in Teil II Punkte 3.9.3.1 und 3.9.3.2 des Entwurfs des RO-Codes offenbar bestimmte Einschränkungen für die Zusammenarbeit zwischen anerkannten Organisationen eingeführt, wonach die Anwendung des Codes durch die Mitgliedstaaten bedeuten würde, dass a) eine gegenseitige Anerkennung nur möglich wäre, wenn in jedem Mitgliedstaat ein

entsprechender Rahmen für die unter seiner Flagge fahrenden Schiffe vorhanden ist und b) die Auswirkungen dieses Rahmens nicht über die Grenzen der unter der Flagge der jeweiligen Mitgliedstaaten fahrenden Flotte hinausreichen können.

Die Verordnung 391/2009 gilt unmittelbar in allen Mitgliedstaaten und erfüllt damit Bedingung a). Aus den in den Abschnitten 1.7.1.3 und 1.7.1.4 erläuterten Gründen reicht der durch die Verordnung 391/2009 geschaffene Rahmen für die Zusammenarbeit jedoch über die Grenzen der unter der Flagge der einzelnen Mitgliedstaaten fahrenden Schiffe hinaus und erfüllt damit nicht die Bedingung b), woraus sich ein Konflikt mit Teil II Punkte 3.9.3.1 und 3.9.3.2 des Entwurfs des RO-Codes ergibt.

1.7.2.3. Anwendung der Klassifikationsregeln

Da die Bestimmungen in Teil II Punkt 3.9.3.3 des Entwurfs des RO-Codes mit denen in Teil 2 Abschnitt 19 des Entwurfs des III-Codes identisch sind, gelten die in Unterabschnitt 1.7.1.4 enthaltenen Bemerkungen auch für diese Bestimmungen.

1.7.2.4. Ermächtigung anerkannter Organisationen

In Teil II Punkt 8.1.1 des Entwurfs des RO-Codes ist vorgesehen, dass *„[...] ein Flaggenstaat kann eine anerkannte Organisation ermächtigen, in Bezug auf Schiffe unter seiner Flagge nach Maßgabe dieser Übereinkommen bei der Erteilung von staatlich vorgesehenen Zeugnissen und der Erbringung von Diensten sowie bei der Schiffsvermessung in seinem Namen tätig zu werden. Eine solche Ermächtigung verpflichtet die anerkannte Organisation nicht zu Maßnahmen, die in Rechte eines anderen Flaggenstaates eingreifen.“*

Diese Bestimmung sollte im Zusammenhang mit der Definition von 'staatlich vorgesehene Zeugnisse und Dienste' betrachtet werden, um festzustellen, ob Flaggenstaatpflichten, die über die Klassenzeugnisse und die Mindestliste von Kriterien, denen eine Organisation für die Anerkennung auf EU-Ebene genügen muss, hinausgehen, die Zuständigkeiten anderer Flaggenstaaten in Frage stellen könnten. In dieser Hinsicht gelten auch die Bemerkungen in den Abschnitten 1.7.1.3 und 1.7.1.4.

1.8. IMO-Audit

Nach den erörterten vorgesehenen Änderungen der internationalen Übereinkommen soll auch ein verbindliches IMO-Audit-System eingeführt werden, das wie folgt definiert wird: *„das von der IMO festgelegte Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten entsprechend den von der IMO erarbeiteten Leitlinien soll die kohärente und effektive Anwendung der Instrumente der IMO gewährleisten und die Mitgliedstaaten dabei unterstützen, ihr Potenzial und ihre Gesamtleistung in dieser Hinsicht zu verbessern.“*

Laut diesen Änderungen sollen die Mitgliedstaaten solchen Audits in regelmäßigen Abständen unterzogen werden. Es ist vorgesehen, dass das Audit auf die Einhaltung der Vorgaben der Instrumente der IMO abstellen und auf einem Gesamtplan basieren soll, der vom Generalsekretariat der Organisation unter Berücksichtigung der erarbeiteten Leitlinien aufgestellt wird.

Daher wird bei einem verbindlichen IMO-Audit im Prinzip also auch die Einhaltung der internationalen Übereinkommen bewertet, wie in der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 und in der Richtlinie 2009/15/EG festgelegt, einschließlich des III-Codes und des RO-Codes.

In diesem Zusammenhang muss geprüft werden, ob es zwischen den internationalen Verpflichtungen der Mitgliedstaaten und ihren Verpflichtungen aufgrund des EU-Rechts zu Konflikten kommen kann.

Wie die Analyse in den Abschnitten 1.7.1 und 1.7.2 ergibt, stehen die Entwürfe des III-Codes und des RO-Codes in mehreren Bereichen im Widerspruch zum geltenden EU-Recht, und es muss gewährleistet werden, dass die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten aufgrund der betreffenden internationalen Übereinkommen zur Seeverkehrssicherheit, die Gegenstand des IMO-Audits sein werden, mit ihren Verpflichtungen auf EU-Ebene vereinbar sind.

1.9. Richtlinie 2008/106/EG

Unbeschadet der Bemerkungen in den Abschnitten 1.6 bis 1.8 wurden keine Konflikte zwischen den Entwürfen der Codes und der Richtlinie 2008/106/EG festgestellt.

1.10. Schlussfolgerung

In Anbetracht der obigen Ausführungen können die Mitgliedstaaten ihre Zustimmung, durch den III-Code und den RO-Code gebunden zu sein, nur geben, wenn die gebotenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden, um zu gewährleisten, dass

- (a) die volle Effektivität der Verordnung 391/2009 und der Richtlinie 2009/15/EG sowie das Potenzial der Union zur Entwicklung des diesbezüglichen *Acquis*, und
- (b) die Möglichkeit der Kommission, nur Organisationen die Anerkennung zu gewähren, die die in der Verordnung 391/2009 festgelegten Kriterien und Verpflichtungen erfüllen, und Organisationen die Anerkennung zu entziehen, bei denen dies nicht der Fall ist,

in ihrem gesamten Umfang erhalten bleiben.

Nach Auffassung der Kommission sollten die Mitgliedstaaten, um die Erreichung der Ziele der genannten Richtlinie und Verordnung zu gewährleisten, ihre Zustimmung, durch die Codes gebunden zu sein und ihre Seebehörden einem verbindlichen Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten zu unterwerfen, mit einem ausdrücklichen Vorbehalt bezüglich ihrer Verpflichtungen aufgrund des EU-Rechts versehen.

In Bezug auf die in Abschnitt 1.7.1.3 behandelten Aspekte sollte es ausreichen, wenn die Mitgliedstaaten bei Erklärung ihrer Zustimmung, durch die Codes gebunden zu sein, deutlich machen, dass sie die betreffenden Bestimmungen in einer bestimmten Weise auslegen – z. B. dass diese Bestimmungen lediglich eine Mindestliste von Anforderungen enthalten und dies die Flaggenstaaten nicht daran hindert, den anerkannten Organisationen weitere Anforderungen aufzuerlegen.

Schließlich sollte die sich aus Artikel 7 der Richtlinie 2009/21/EG ergebende Verpflichtung der Mitgliedstaaten, ihre Verwaltung einem IMO-Audit zu unterziehen, auch im Lichte der Verpflichtungen gesehen werden, denen sie auf internationaler und auf EU-Ebene unterliegen. Daher sollte bei einem IMO-Audit nur die Einhaltung der Bestimmungen der internationalen Übereinkommen geprüft werden, die die Mitgliedstaaten angenommen haben.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union bei der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hinsichtlich der Verabschiedung bestimmter Codes und damit verbundener Änderungen von Übereinkommen zu vertreten ist

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (IMO Instruments Implementation Code, III-Code) wurde bisher vom IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt auf seiner 64. Sitzung (MEPC 64, Oktober 2012) und vom IMO-Schiffssicherheitsausschuss auf seiner 91. Sitzung (MSC 91, November 2012) gebilligt und wird voraussichtlich auf der 28. IMO-Vollversammlung im Dezember 2013 verabschiedet.
- (2) Der IMO-Code über anerkannte Organisationen (IMO Code on Recognised Organisations, RO-Code) wurde bisher vom IMO MEPC 64 und vom IMO MSC 91 gebilligt und wird voraussichtlich von diesen beiden Ausschüssen im Mai bzw. im Juni 2013 auf ihrer 65. bzw. 92. Sitzung verabschiedet.
- (3) Der IMO MSC 91 billigte Änderungen des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 (nachstehend „Freibord-Übereinkommen“), des Übereinkommens von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See und des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969, um dem III-Code sowie einem damit verbundenen Flaggenstaaten-Auditsystem Verbindlichkeit zu verleihen im Hinblick auf die Erörterung und Verabschiedung auf der 28. IMO-Vollversammlung.
- (4) Der IMO MEPC 64 billigte Änderungen der Protokolle von 1978 und 1997 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 (nachstehend „MARPOL-Übereinkommen“), um dem III-Code sowie einem damit verbundenen Flaggenstaaten-Auditsystem Verbindlichkeit zu verleihen. Der Ausschuss wird diese Änderungen voraussichtlich auf seiner 66. Sitzung im Jahr 2014 verabschieden.
- (5) Der IMO MSC 91 billigte Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (nachstehend „SOLAS-Übereinkommen“) und des Protokolls von 1988 zum Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966, um dem III-Code sowie einem damit verbundenen Flaggenstaaten-Auditsystem Verbindlichkeit zu verleihen. Der Ausschuss wird voraussichtlich auf seiner 92. Sitzung im Juni 2013 Änderungen des Internationalen

Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (nachstehend „STCW-Übereinkommen“) zum gleichen Zweck billigen. Der Ausschuss wird die in diesem Absatz genannten Änderungen voraussichtlich auf seiner 93. Sitzung im Jahr 2014 verabschieden.

- (6) Der IMO MEPC 64 billigte auf seiner 64. Sitzung Änderungen des Protokolls von 1978 zum MARPOL-Übereinkommen mit dem Ziel, dem RO-Code Verbindlichkeit zu verleihen. Der Ausschuss wird diese Änderungen voraussichtlich auf seiner 65. Sitzung verabschieden.
- (7) Der IMO MSC 91 billigte auf seiner 91. Sitzung Änderungen zum SOLAS-Übereinkommen sowie zum Protokoll von 1988 zum Freibord-Übereinkommen, um dem RO-Code Verbindlichkeit zu verleihen. Der Ausschuss wird diese Änderungen voraussichtlich auf seiner 92. Sitzung verabschieden.
- (8) Nach ihrer Verabschiedung wird der Generalsekretär der IMO die Änderungen den einzelnen Vertragsstaaten vorlegen, damit diese gemäß den einschlägigen Bestimmungen der einzelnen Übereinkommen stillschweigend oder ausdrücklich ihre Zustimmung erklären, durch die genannten Änderungen gebunden zu sein.
- (9) Keines der oben genannten Übereinkommen enthält Klauseln, die die Formulierung von Vorbehalten in Bezug auf Änderungen ausschließen.
- (10) Der Entwurf des III-Codes soll an die Stelle der EntschlieÙung A.973(24) treten, die den bestehenden Code für die Anwendung der verbindlichen IMO-Instrumente enthält und ihrerseits die EntschlieÙung A.847(20) der IMO-Vollversammlung ersetzt, die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden¹⁵ anzuwenden ist.
- (11) Der Gegenstand des RO-Codes wird umfassend durch die oben genannte Richtlinie und durch die Verordnung (EG) Nr. 391/2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen¹⁶ geregelt, entweder direkt oder durch Bezugnahme auf EntschlieÙungen der IMO.
- (12) Nach Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG beschließt der Rat ferner nach Verabschiedung neuer Übereinkünfte oder Protokolle zu den in Artikel 2 Buchstabe d genannten internationalen Übereinkommen auf Vorschlag der Kommission und unter Berücksichtigung der parlamentarischen Verfahren der Mitgliedstaaten sowie der einschlägigen IMO-Verfahren über die Einzelheiten der Ratifikation dieser neuen Übereinkünfte oder Protokolle und sorgt dafür, dass sie in den Mitgliedstaaten einheitlich und gleichzeitig angewendet werden. Der Begriff „internationale Übereinkommen“ wird sowohl in der Richtlinie 2009/15/EG als auch in der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 definiert und schließt SOLAS, MARPOL sowie das Freibord-Übereinkommen und die jeweiligen Protokolle und Änderungen dieser Übereinkommen sowie die dazugehörigen verbindlichen Codes in ihrer geltenden Fassung ein.

¹⁵ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47.

¹⁶ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11.

- (13) Die Verpflichtungen der Flaggenstaaten aufgrund des STCW-Übereinkommens werden durch die Richtlinie 2008/106/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten¹⁷, geändert durch die Richtlinie 2012/35/EU¹⁸, abgedeckt.
- (14) Es muss gewährleistet werden, dass die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten aufgrund der Anwendung des III-Codes und des RO-Codes im Rahmen der in den vorstehenden Absätzen genannten Übereinkommen und im Rahmen anderer Übereinkommen, die diesen Codes für die Vertragsparteien Verbindlichkeit verleihen, mit dem EU-Recht in Einklang stehen.
- (15) Die Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatspflichten¹⁹ legt eine Reihe von Verpflichtungen für die Mitgliedstaaten in ihrer Funktion als Flaggenstaat fest. Dazu gehört insbesondere die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, damit ihre Verwaltung mindestens alle sieben Jahre einem IMO-Audit unterzogen wird. Diese Bestimmung tritt jedoch spätestens am 17. Juni 2017 oder zu einem früheren von der Kommission bestimmten Zeitpunkt außer Kraft, wenn ein verbindliches Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten in Kraft getreten ist.
- (16) Aus den oben dargelegten Gründen fallen der III-Code und der RO-Code sowie die entsprechenden Änderungen der oben genannten Übereinkommen in die ausschließliche Zuständigkeit der EU, die sich aus Artikel 3 Absatz 2 AEUV herleitet, da die Annahme der betreffenden internationalen Übereinkünfte gemeinsamen Regeln beeinträchtigen oder deren Tragweite ändern könnte.
- (17) Eine Reihe von Bestimmungen des Entwurfs des III-Codes steht im Widerspruch zu den oben genannten Instrumenten des EU-Rechts, insbesondere im Hinblick auf: a) die Erweiterung der Geltung des Codes auf die Verwaltungsanweisungen des Flaggenstaats betreffend Klassifizierungsaufgaben und Zeugniserteilung, wodurch das Risiko entsteht, dass die in der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 enthaltenen Anforderungen betreffend diese Aufgaben und Zeugnisse oder zur Erfüllung dieser Anforderungen getroffene Maßnahmen zu Unrecht angefochten werden; b) die Beschränkung der Möglichkeit des Flaggenstaates zur Regelung der Tätigkeit anerkannter Organisationen auf Schiffe unter seiner Flagge, während die in der genannten Verordnung festgelegten Kriterien und Verpflichtungen flaggenunabhängig sind und alle Tätigkeiten der anerkannten Organisationen betreffen; c) das Verbot für den Flaggenstaat, seine anerkannten Organisationen zu beauftragen, Klassifizierungsanforderungen oder staatliche Anforderungen auf Schiffe anzuwenden, die nicht unter seiner Flagge fahren, und zwar über die Anforderungen der Übereinkommen und der verbindlichen Instrumente der IMO hinaus und im Gegensatz zu den oben genannten spezifischen Kriterien und Verpflichtungen.
- (18) Eine Reihe von Bestimmungen des Entwurfs des RO-Codes steht im Widerspruch zu den oben genannten Instrumenten des EU-Rechts, insbesondere im Hinblick auf: a) die Definition von „staatlich vorgesehene Zeugnisse und Dienste“, die Dienste und Zeugniserteilung einbezieht, welche in der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 und in der Richtlinie 2009/15/EG als Teil der Klassifizierungstätigkeiten der anerkannten Organisationen gelten und daher privater Natur sind; b) die Beschränkung der Anforderung zur Zusammenarbeit anerkannter Organisationen auf den vom Flaggenstaat festgelegten Rahmen – im Gegensatz zu den in Artikel 10 der

¹⁷ ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33.

¹⁸ ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 78.

¹⁹ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 132.

Verordnung (EG) Nr. 391/2009 vorgesehenen Verpflichtungen; c) die Anwendung der Klassifikationsregeln, wie oben beschrieben. Darüber hinaus kann das im Entwurf des RO-Codes vorgesehene Verbot, den anerkannten Organisationen Anforderungen aufzuerlegen, durch die die Rechte eines anderen Flaggenstaates in Frage gestellt werden könnten, in Verbindung mit der im Code vorgegebenen Definition von staatlich vorgesehenen Zeugnissen und Diensten zu einer missbräuchlichen Auslegung des Codes und damit zu ungerechtfertigten Beschränkungen der Anwendung der in der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 festgelegten Anforderungen an die Klassifizierungstätigkeiten der anerkannten Organisationen führen.

- (19) Weder die im Entwurf des III-Codes aufgeführten Bereiche, in denen die Vertragsparteien in die Tätigkeit der anerkannten Organisationen eingreifen können, noch die im Entwurf des RO-Codes vorgesehenen Anforderungen an anerkannte Organisationen decken alle Mindestkriterien und Verpflichtungen ab, die in der Verordnung Nr. 391/2009 festgelegt sind oder sich aus Verpflichtungen der Mitgliedstaaten aufgrund der Richtlinie 2009/15/EG ergeben; diese Bestimmungen müssen jedoch, soweit dies nicht ausdrücklich untersagt ist, als Mindeststandards aufgefasst werden, die von den Vertragsparteien weiterentwickelt und verbessert werden können.
- (20) Die Union sollte weder durch den Entwurf des III-Codes noch den des RO-Codes in ihren Möglichkeiten eingeschränkt werden, in Einklang mit den Verträgen und mit dem internationalen Recht angemessene Bedingungen für die Anerkennung von Organisationen festzulegen, die die Mitgliedstaaten um die Ermächtigung für die Besichtigung von Schiffen und Zeugniserteilung für Schiffe in ihrem Namen ersuchen, damit die Ziele der Union erreicht werden können, insbesondere die Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr und des Umweltschutzes.
- (21) Mit Ausnahme der oben beschriebenen Bereiche, in denen Konflikte mit dem EU-Recht auftreten können, sind die Entwürfe der beiden Codes insgesamt als positive Entwicklung anzusehen, da sie hohe globale Standards für die Tätigkeiten der Flaggenstaaten und der anerkannten Organisationen setzen werden; aus diesen Gründen war die Entwicklung eines IMO-Codes über anerkannte Organisationen in Erwägung 4 der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 ausdrücklich vorgesehen. Die Union sollte daher die Verabschiedung beider Codes als verbindliche Instrumente der IMO unterstützen.
- (22) Die Union ist weder Mitglied der IMO noch Vertragspartei eines der oben genannten Übereinkommen. Daher muss der Rat die Mitgliedstaaten ermächtigen, im Interesse der Union ihre Zustimmung zu erklären, durch die Änderungen der genannten Übereinkommen gebunden zu sein, die dem III-Code und dem RO-Code sowie einem damit verbundenen Flaggenstaaten-Auditsystem Verbindlichkeit verleihen –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

1. Der Standpunkt der Union auf der 28. IMO-Vollversammlung wird wie folgt festgelegt: die Union stimmt dem Entwurf des Codes für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code) zu, der vom IMO-Schiffssicherheitsausschuss auf seiner 91. Sitzung gebilligt und im IMO-Dokument MSC 91/22 Anhang 16 festgehalten wurde.

2. Der Standpunkt der Union auf der 28. IMO-Vollversammlung wird wie folgt festgelegt: die Union stimmt Folgendem zu:
 - (a) Änderungen des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966, um dem III-Code sowie einem damit verbundenen Flaggenstaaten-Auditsystem Verbindlichkeit zu verleihen, wie vom IMO-Schiffssicherheitsausschuss auf seiner 91. Sitzung gebilligt und im IMO-Dokument MSC 91/22 Anhang 10 festgehalten;
 - (b) Änderungen des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969, um dem III-Code sowie einem damit verbundenen Flaggenstaaten-Auditsystem Verbindlichkeit zu verleihen, wie vom IMO-Schiffssicherheitsausschuss auf seiner 91. Sitzung gebilligt und im IMO-Dokument MSC 91/22 Anhang 12 festgehalten;
 - (c) Änderungen des Übereinkommens von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, um dem III-Code sowie einem damit verbundenen Flaggenstaaten-Auditsystem Verbindlichkeit zu verleihen, wie vom IMO-Schiffssicherheitsausschuss auf seiner 91. Sitzung gebilligt und im IMO-Dokument MSC 91/22 Anhang 11 festgehalten.

Artikel 2

3. Der Standpunkt der Union auf der 65. Sitzung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt wird wie folgt festgelegt: die Union stimmt dem Entwurf des IMO-Codes über anerkannte Organisationen (RO-Code) zu, wie vom genannten IMO-Ausschuss auf seiner 64. Sitzung und vom IMO-Schiffssicherheitsausschuss auf seiner 91. Sitzung gebilligt und im IMO-Dokument MSC 91/22 Anhang 19 festgehalten.
4. Der Standpunkt der Union auf der 65. Sitzung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt wird wie folgt festgelegt: die Union stimmt den Änderungen des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 zu, um dem RO-Code Verbindlichkeit zu verleihen, wie vom IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt auf seiner 64. Sitzung gebilligt und im IMO-Dokument MEPC 64/23 Anhang 23 festgehalten.
5. Der Standpunkt der Union auf der 66. Sitzung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt wird wie folgt festgelegt: die Union stimmt den Änderungen der Protokolle von 1978 und von 1997 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 zu, um dem III-Code sowie einem damit verbundenen Flaggenstaaten-Auditsystem Verbindlichkeit zu verleihen, wie vom IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt auf seiner 64. Sitzung gebilligt und im IMO-Dokument MEPC 64/23 Anhang 20 festgehalten.

Artikel 3

6. Der Standpunkt der Union auf der 92. Sitzung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses wird wie folgt festgelegt: die Union stimmt dem Entwurf des RO-Codes zu, wie von dem genannten Ausschuss auf seiner 91. Sitzung und vom IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt auf seiner 64. Sitzung gebilligt und im IMO-Dokument MSC 91/22 Anhang 19 festgehalten.

7. Der Standpunkt der Union auf der 92. Sitzung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses wird wie folgt festgelegt: die Union stimmt Folgendem zu:
- (d) Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner geänderten Fassung (SOLAS 1974), um dem RO-Code Verbindlichkeit zu verleihen, wie vom IMO-Schiffssicherheitsausschuss auf seiner 91. Sitzung gebilligt und im IMO-Dokument MSC 91/22 Anhang 20 festgehalten;
 - (e) Änderungen des Protokolls von 1988 zum Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966, um dem RO-Code Verbindlichkeit zu verleihen, wie vom IMO-Schiffssicherheitsausschuss auf seiner 91. Sitzung gebilligt und im IMO-Dokument MSC 91/22 Anhang 21 festgehalten.
8. Der Standpunkt der Union auf der 93. Sitzung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses wird wie folgt festgelegt: die Union stimmt Folgendem zu:
- (f) Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner geänderten Fassung (SOLAS 1974), um dem III-Code sowie einem damit verbundenen Flaggenstaaten-Auditsystem Verbindlichkeit zu verleihen, wie vom IMO-Schiffssicherheitsausschuss auf seiner 91. Sitzung gebilligt und im IMO-Dokument MSC 91/22 Anhang 17 festgehalten;
 - (g) Änderungen des Protokolls von 1988 zum Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966, um dem III-Code sowie einem damit verbundenen Flaggenstaaten-Auditsystem Verbindlichkeit zu verleihen, wie vom IMO-Schiffssicherheitsausschuss auf seiner 91. Sitzung gebilligt und im IMO-Dokument MSC 91/22 Anhang 18 festgehalten.
9. Der Standpunkt der Union auf der 92. und 93. Sitzung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses wird wie folgt festgelegt: die Union stimmt der Billigung und anschließenden Verabschiedung angemessener Änderungen des Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten zu, um dem III-Code sowie einem damit verbundenen Flaggenstaaten-Auditsystem Verbindlichkeit zu verleihen.

Artikel 4

10. Der in den Artikeln 1 bis 3 dargelegte Standpunkt der Union wird von den der IMO angehörenden Mitgliedstaaten vertreten, die gemeinsam im Interesse der Union handeln, mit dem Vorbehalt im Anhang zu diesem Beschluss enthaltenen Vorbehalt.
11. Formale und geringfügige Änderungen des in den Artikeln 1 bis 3 dargelegten Standpunktes der Union können vereinbart werden, ohne dass eine Änderung dieses Standpunktes erforderlich wird.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten werden hiermit ermächtigt, im Interesse der Union und mit dem im Anhang zu diesem Beschluss enthaltenen Vorbehalt ihre Zustimmung zu erklären, durch die

Änderungen, auf die in Artikel 1 Absatz 2, Artikel 2 Absätze 2 und 3 und Artikel 3 Absätze 2 bis 4 Bezug genommen wird, gebunden zu sein.

Artikel 6

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

ANHANG

Vorbehalt seitens [*Name des Vertragsstaates*]

In Bezug auf [*Titel des betreffenden Codes*] möchte [*Name des Vertragsstaates*] deutlich machen, dass der genannte Code nicht so auszulegen ist, als begrenze oder beschränke er die Erfüllung seiner/ihrer Verpflichtungen aufgrund des EU-Rechts. Insbesondere gedenkt [*Name des Vertragsstaates*] weiterhin die einschlägigen Rechtsvorschriften der Union in Bezug auf die gemeinsamen Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisation einzuhalten, insbesondere in Bezug auf:

- die Definition von „staatlich vorgesehene Zeugnisse“ und „Klassenzeugnisse“;
- den Umfang der für anerkannte Organisationen festgelegten Verpflichtungen und Kriterien;
- die Pflichten der Europäischen Kommission in Bezug auf die Anerkennung und Bewertung von anerkannten Organisationen und gegebenenfalls die Verhängung von Korrekturmaßnahmen oder Sanktionen gegen sie.

Ferner ist [*Name des Vertragsstaates*] der Auffassung, dass [*Titel des betreffenden Codes*] eine Reihe von Mindestanforderungen enthält, die Staaten bei Bedarf weiterentwickeln und verbessern können, um die Sicherheit auf See und den Umweltschutz zu verbessern.

Bei einem IMO-Audit sollte nur die Einhaltung solcher Bestimmungen der internationalen Übereinkommen geprüft werden, die [*Name des Vertragsstaates*], auch unter den Bedingungen dieses Vorbehalts, angenommen hat.