



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 27.10.2023
COM(2023) 663 final

2023/0380 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 33. Tagung der
Versammlung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation in Bezug auf die
Annahme von Änderungen der Leitlinien im Rahmen des Harmonisierten Systems der
Besichtigung und Zeugniserteilung, der Richtlinien für die Umsetzung des
Internationalen Codes für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs durch die
Verwaltungen, der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für
den Code für die Anwendung der IMO-Instrumente relevanten Instrumente und der
Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe sowie in Bezug auf die
Annahme des Entwurfs einer Entschließung der Versammlung zur Förderung von
Maßnahmen zur Verhinderung rechtswidriger „Dark Shipping“-Aktivitäten im
Seeverkehr zu vertreten ist**

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft einen Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union auf der 33. Tagung der Versammlung der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO) vom 27. November bis 6. Dezember 2023 zu vertreten ist.

Auf der 33. Tagung der IMO-Versammlung (im Folgenden „A 33“) soll Folgendes angenommen werden:

- (1) Änderungen der Leitlinien von 2021 für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (Harmonized System of Survey and Certification, HSSC) und Aufhebung der Entschließung A.1156(32) der Versammlung;
- (2) Änderungen der Richtlinien für die Umsetzung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) durch die Verwaltungen;
- (3) Änderungen der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code) relevanten Instrumente;
- (4) Änderungen der Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe (Entschließung A.949(23));
- (5) der Entwurf einer Entschließung der Versammlung zur Förderung von Maßnahmen zur Verhinderung rechtswidriger „Dark Shipping“-Aktivitäten im Seeverkehr.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation

Die IMO wurde mit dem Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation gegründet. Sie bietet ein Forum für die Zusammenarbeit im Bereich der Bestimmungen und Verfahren bezüglich technischer Fragen aller Art, die die internationale Handelsschifffahrt betreffen. Des Weiteren arbeitet sie auf eine allgemeine Akzeptanz der höchsten praktischen Standards in Fragen der Seeverkehrssicherheit, der Effizienz der Schifffahrt sowie der Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe hin und fördert damit zugleich einheitliche Wettbewerbsbedingungen. Zudem behandelt sie damit zusammenhängende Verwaltungs- und Rechtsfragen.

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, die Gefahrenabwehr und die Umweltverträglichkeit der internationalen Schifffahrt. 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 allen Staaten offen, und alle EU-Mitgliedstaaten sind der IMO beigetreten. Grundlage der Beziehungen der EU zur IMO ist insbesondere das 1974 zwischen der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrtsorganisation (Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation, IMCO) und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften geschlossene Abkommen über die Zusammenarbeit.

Die IMO-Versammlung ist das Leitungsgremium der Organisation. Sie umfasst alle IMO-Mitgliedstaaten, tritt alle zwei Jahre zusammen und kann den Mitgliedern empfehlen, Vorschriften und Leitlinien oder Änderungen solcher Vorschriften und Leitlinien, die alle in einem der fünf Hauptausschüsse der IMO vereinbart wurden, anzunehmen. 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. Vorgesehener Akt der IMO-Versammlung

Auf ihrer 33. Tagung vom 27. November bis 6. Dezember 2023 soll die IMO-Versammlung Änderungen an den Leitlinien im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung, den Richtlinien für die Umsetzung des ISM-Codes durch die Verwaltungen, der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den III-Code relevanten Instrumente und den Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe beschließen sowie den Entwurf einer Entschließung der Versammlung zur Förderung von Maßnahmen zur Verhinderung rechtswidriger „Dark Shipping“-Aktivitäten im Seeverkehr annehmen.

Mit den geplanten Änderungen der Leitlinien im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung wird bezweckt, diese zu aktualisieren, damit sie den Anforderungen entsprechen, die sich aus den bis einschließlich 31. Dezember 2023 in Kraft tretenden Änderungen der einschlägigen verbindlichen Instrumente ergeben, einschließlich der Änderungen zur Entwicklung von Vorgaben für die Bewertung und Durchführung von Fernbesichtigungen.

Mit den geplanten Änderungen der Richtlinien für die Umsetzung des ISM-Codes durch die Verwaltungen wird bezweckt, Orientierungshilfen zu Fernbesichtigungen und Fernaudits zu erteilen.

Mit den geplanten Änderungen der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den III-Code relevanten Instrumente wird bezweckt, die Liste von 2021 im Anschluss an zusätzliche Vorschriften, die sowohl vom MSC als auch vom MEPC angenommen wurden, zu aktualisieren.

Mit den geplanten Änderungen der Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe soll sichergestellt werden, dass die IMO-Entschließung auf dem neuesten Stand bleibt und weiterhin als wirksames Instrument dient, das einen klaren Rahmen vorgibt, um ein Schiff, das einen Notliegeplatz sucht, weltweit kohärent und einheitlich zu behandeln.

Mit der geplanten Entschließung der Versammlung zur Förderung von Maßnahmen zur Verhinderung rechtswidriger „Dark Shipping“-Aktivitäten im Seeverkehr wird bezweckt, Flaggenstaaten, Hafenstaaten und Küstenstaaten dringend nahezu legen, Maßnahmen zu ergreifen, um Handlungen wie Umladungen zwischen Schiffen auf See zu unterbinden.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Änderung der Leitlinien von 2021 im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung und Aufhebung der EntschlieÙung A.1156(32)

Im Unterausschuss für die Anwendung der Rechtsinstrumente durch den Flaggenstaat, dem Vorläufer des Unterausschusses für die Anwendung der IMO-Instrumente (Implementation of IMO Instruments, III), 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. Die jüngste Fassung der Leitlinien für die Besichtigung ist in der EntschlieÙung A.1156(32) enthalten; sie wurde auf der 32. Tagung der IMO-Versammlung im Jahr 2021 angenommen.

Auf seiner 7. Tagung hat der III-Unterausschuss unter Federführung Chinas die Korrespondenzgruppe für die Überprüfung der Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des HSSC und die nicht erschöpfende Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code) relevanten Instrumente wieder eingesetzt. Dies erfolgte in derselben Weise wie auf früheren Tagungen des III-Unterausschusses.

Die Korrespondenzgruppe wurde unter anderem gebeten, die Ausarbeitung von Entwürfen für Änderungen der Leitlinien für die Besichtigung fortzuführen, die sich aus den Änderungen der einschlägigen verbindlichen Instrumente ergeben, die bis einschließlich 31. Dezember 2023 in Kraft treten sollen, wobei die Ergebnisse der 103. Tagung des MSC, der 76. Tagung des MEPC und gegebenenfalls künftiger Tagungen des MSC und des MEPC zu berücksichtigen sind, damit Änderungsentwürfe in konsolidierter Form zur Annahme auf der A 33 vorgelegt werden können.

Auf seiner 8. Tagung stellte der III-Unterausschuss fest, dass die Arbeitsgruppe aus Zeitgründen nicht in der Lage war, die Entwürfe für Änderungen der Leitlinien von 2021 für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC) (EntschlieÙung A.1156(32)) zu überprüfen, und vertagte die Angelegenheit auf die 9. Tagung des III-Unterausschusses.

Der Unterausschuss kam überein, dass die Entwürfe für Änderungen der Leitlinien für die Besichtigung weiterentwickelt werden müssen, um die Anforderungen aufzunehmen, die sich aus den bis einschließlich 31. Dezember 2023 in Kraft tretenden Änderungen der einschlägigen IMO-Instrumente ergeben, damit zur 9. Tagung des III-Unterausschusses Änderungsentwürfe für ihre Fertigstellung vorgelegt werden können, bevor sie möglicherweise – vorbehaltlich der Genehmigung durch die Ausschüsse – direkt in konsolidierter Form zur Annahme auf der A 33 übermittelt werden.

Der Unterausschuss kam ferner überein, die Korrespondenzgruppe für die Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des HSSC, die nicht erschöpfende Liste der Verpflichtungen und die Orientierungshilfen zu Fernbesichtigungen, Fernaudits und Fernüberprüfungen wieder einzusetzen.

Auf seiner 9. Tagung stimmte der III-Unterausschuss dem Entwurf der Änderungen der Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des HSSC (EntschlieÙung A.1156 (32)) zu, die auf der 33. Tagung der Versammlung angenommen werden sollen.

Der Standpunkt der Union bestand darin, die vorgeschlagenen Änderungen zu unterstützen, sie jedoch zur Überprüfung und Fertigstellung während der Tagung an die Arbeitsgruppe zu verweisen.

Die vorgeschlagenen Änderungen ergeben sich aus den Änderungen der einschlägigen verbindlichen Instrumente, die bis 31. Dezember 2023 in Kraft treten sollen, darunter auch die Bestimmungen für Fernbesichtigungen. Die zu beschließende Aktualisierung betrifft Fernbesichtigungen und Fernaudits, deren Anwendungsmöglichkeit auf außergewöhnliche Umstände beschränkt bleibt, bis die IMO detaillierte Leitlinien erarbeitet.

Die Union sollte daher diese Änderungen unterstützen, da mit ihnen sichergestellt wird, dass die Leitlinien im Rahmen des HSSC den neuen Entwicklungen Rechnung tragen und aktuell bleiben.

3.2. Änderungen der Richtlinien für die Umsetzung des ISM-Codes durch die Verwaltungen

Während der 104. Tagung des MSC wurden neue Outputs zur Regulierung von Fernbesichtigungen und Fernaudits sowie zur Entwicklung von Leitlinien für Fernüberprüfungen im Bereich der maritimen Sicherheit festgelegt. Der Ausschuss kam überein, einen neuen Output zum Thema „Entwicklung von Vorgaben für die Bewertung und Durchführung von Fernbesichtigungen, Fernaudits zum ISM-Code und Fernüberprüfungen zum Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code)“ in die zweijährliche Tagesordnung des III-Unterausschusses für 2022–2023 und die vorläufige Tagesordnung der 8. Tagung des III-Unterausschusses aufzunehmen, wobei 2024 als Abschlussjahr angestrebt wurde. Das Gleiche wurde auf der 77. Tagung des MEPC vereinbart.

Auf seiner 8. Tagung kam der III-Unterausschuss überein, dass der Output von den folgenden drei Elementen oder Teil-Outputs flankiert werden sollte:

1. Änderungen der Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des HSSC (Teil 1);
2. Änderungen der überarbeiteten Richtlinien für die Umsetzung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) (Teil 2);
3. Entwicklung von Vorgaben für die Bewertung und Durchführung von Fernbesichtigungen, Fernaudits zum ISM-Code und Fernüberprüfungen zum ISPS-Code (Teil 3).

Der Unterausschuss kam ferner überein, dass Änderungen der Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des HSSC (Teil 1) und Änderungen der überarbeiteten Richtlinien für die Umsetzung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) (Teil 2) auf der A 33 im Jahr 2023 angenommen werden.

Der Unterausschuss beauftragte die Korrespondenzgruppe für die Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des HSSC, die nicht erschöpfende Liste der Verpflichtungen und die Orientierungshilfen zu Fernbesichtigungen, Fernaudits und Fernüberprüfungen unter anderem, Änderungen der überarbeiteten Richtlinien für die Umsetzung des ISM-Codes durch die Verwaltungen (EntschlieÙung A.1118(30)) weiter zu konkretisieren und fertigzustellen.

Auf der 106. Tagung des MSC und der 79. Tagung des MEPC wurde der III-Unterausschuss ermächtigt, auf seiner 9. Tagung über die Ergebnisse seiner Arbeit im Zusammenhang mit dem Entwurf der Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des HSSC 2023, darunter auch über die Bestimmungen für Fernbesichtigungen und die überarbeiteten Richtlinien für die Umsetzung des ISM-Codes durch die Verwaltungen, einschließlich Bestimmungen für Fernaudits zum ISM-Code, Bericht zu erstatten; diese Leitlinien werden voraussichtlich auf der A 33 als EntschlieÙungen angenommen.

Auf seiner 9. Tagung stimmte der III-Unterausschuss den Änderungen der überarbeiteten Richtlinien für die Umsetzung des ISM-Codes durch die Verwaltungen (Entschließung A.1118(30)) zu, die auf der A 33 zur Annahme vorgelegt werden sollen.

Der Standpunkt der Union bestand darin, die überarbeiteten Richtlinien für die Umsetzung des ISM-Codes durch die Verwaltungen zu unterstützen, und sie empfahl, sie in einer Arbeitsgruppe zwecks Fertigstellung zu überprüfen und dabei auch zusätzliche Änderungsvorschläge zu berücksichtigen.

Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, diese Änderungen zu unterstützen, da sie als Ausgangspunkt für die Ausarbeitung von Orientierungshilfen für Fernbesichtigungen, Fernaudits zum ISM-Code und Fernüberprüfungen zum ISPS-Code sowie für deren weitere Konkretisierung und Fertigstellung in der nächsten Phase dienen.

3.3. Änderungen der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den 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, erstellt die IMO eine nicht erschöpfende Liste von Verpflichtungen im Rahmen von Instrumenten, die für den Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code) relevant sind. Die letzte Überarbeitung dieser Liste erfolgte im Jahr 2021 als Anhang der Entschließung A.1157(32), die auf der A 32 angenommen wurde. Seitdem haben sowohl der MSC als auch der MEPC zusätzliche Vorschriften erlassen.

Auf seiner 8. Tagung war der III-Unterausschuss übereingekommen, dass die Anhänge der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den Code für die Anwendung der IMO-Instrumente relevanten Instrumente aus dem Jahr 2021 weiter ausgearbeitet werden müssen, um die Liste an die Änderungen der einschlägigen verbindlichen IMO-Instrumente, die bis einschließlich 1. Juli 2024 in Kraft treten, anzupassen und auf dem neuesten Stand zu halten.

Der Unterausschuss hatte ferner unter der Federführung Chinas die Korrespondenzgruppe zu den Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des HSSC, die nicht erschöpfende Liste der Verpflichtungen und die Orientierungshilfen zu Fernbesichtigungen, Fernaudits und Fernüberprüfungen eingesetzt, um unter anderem die Entwürfe von Änderungen der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen weiter auszuarbeiten, damit diese Entwürfe in konsolidierter Form auf der A 33 zur Annahme vorgelegt werden können.

Aus Zeitgründen war der III-Unterausschuss auf seiner 8. Tagung nicht in der Lage, die Überprüfung der vorgeschlagenen Änderungsentwürfe für die nicht erschöpfende Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den III-Code relevanten Instrumente aus dem Jahr 2021 abzuschließen. Daher kam der Unterausschuss überein, die Überprüfung in der Korrespondenzgruppe fortzusetzen, damit sie auf der 9. Tagung des III-Unterausschusses abgeschlossen werden kann.

Der Standpunkt der Union bestand auf der 9. Tagung des III-Unterausschusses darin, die einschlägigen Vorlagen, die als Grundlage für die Aktualisierung der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den III-Code relevanten Instrumente aus dem Jahr 2021 dienen, zu unterstützen.

Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, diese Änderungen zu unterstützen, um die Liste an die Änderungen der einschlägigen verbindlichen IMO-Instrumente, die bis einschließlich 1. Juli 2024 in Kraft treten, anzupassen und auf dem neuesten Stand zu halten.

3.4. Änderungen der Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe (EntschlieÙung A.949(23))

Auf der 100. Tagung des MSC wurde der Antrag auf einen neuen Output genehmigt, um die geltende IMO-EntschlieÙung A.949(23) zu Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe zu aktualisieren.

Der Unterausschuss für Navigation, Kommunikation, Suche und Rettung (Navigation, Communications and Search and Rescue, NCSR), der mit dieser Frage befasst wurde, kam auf seiner 7. Tagung (NCSR 7) überein, unter Federführung des Vereinigten Königreichs eine Korrespondenzgruppe einzusetzen, die die Arbeiten fortsetzen soll. Außerdem hat er einen Arbeitsplan ausgearbeitet, um die Richtlinien auf der NCSR 8 fertigzustellen, damit sie vom MSC, MEPC und dem Rechtsausschuss (LEG) rechtzeitig vor ihrer Annahme auf der 32. Tagung der IMO-Versammlung gebilligt werden. Dieser beschleunigte Arbeitsplan wurde auf der 102. Tagung des MSC angenommen.

Leider war die NCSR 8 nicht in der Lage, den Entwurf der Richtlinien fertigzustellen. Da bei der Fertigstellung der Richtlinien keine Fortschritte erzielt wurden, kam der Unterausschuss überein, die Korrespondenzgruppe unter der Federführung des Vereinigten Königreichs wieder einzusetzen, damit sie auf der NCSR 9 fertiggestellt werden können.

Bei der NCSR 9 wurden Beschlüsse, Bemerkungen und Vorschläge aus dem Plenum berücksichtigt, um den Entwurf der Überarbeitung der EntschlieÙung A.949(23) zu Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe zu überprüfen und fertigzustellen. Der Unterausschuss stimmte dem Entwurf der EntschlieÙung der Versammlung zu Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe zu und bat den Ausschuss, ihn im Hinblick auf die anschließende Billigung durch den MEPC und den LEG-Ausschuss und die Annahme auf der A 33 zu billigen.

Der Standpunkt der Union bestand darin, den Abschluss der Überarbeitung der Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe aktiv zu unterstützen.

Auf der 106. Tagung des MSC wurde der Entwurf einer EntschlieÙung der Versammlung zur Überarbeitung der Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe (EntschlieÙung A.949 (23)) nach dessen Fertigstellung durch die NCSR 9 gebilligt und wurden der MEPC und der Rechtsausschuss ersucht, ihn ebenfalls zu billigen, damit er von der Versammlung auf ihrer 33. Tagung angenommen werden kann.

Der Rechtsausschuss billigte auf seiner 110. Tagung (LEG 110) denselben Entwurf einer EntschlieÙung der Versammlung mit einigen geringfügigen Änderungen, die sich nicht auf den konkreten Inhalt der Richtlinien auswirken.

Schließlich billigte der MEPC auf seiner 80. Tagung den Entwurf einer EntschlieÙung der Versammlung zu Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe in der durch LEG 110 geänderten Fassung, um ihn auf der A 33 im Hinblick auf seine Annahme erörtern zu lassen.

Der Standpunkt der Union sollte darin bestehen, diese Änderungen zu unterstützen, um sicherzustellen, dass die IMO-EntschlieÙung auf dem neuesten Stand bleibt und weiterhin als wirksames Instrument dient, das einen klaren Rahmen vorgibt, um ein Schiff, das einen Notliegeplatz sucht, weltweit kohärent und einheitlich zu behandeln.

3.5. Annahme des Entwurfs einer Entschlieung der Versammlung zur Förderung von Maßnahmen zur Verhinderung rechtswidriger „Dark Shipping“-Aktivitäten im Seeverkehr

Auf der 80. Tagung des MEPC prüfte der Ausschuss eine Vorlage zur Sensibilisierung für die potenziellen Umweltrisiken, die Folgen und Probleme in Bezug auf die weltweiten Regelungen zur Vermeidung von Umweltverschmutzung sowie Haftungs- und Entschädigungsregelungen, die aufgrund der zunehmenden Umladungen zwischen Schiffen auf See bestehen, unter anderem durch Schiffe, die mittels „Dark Shipping“-Aktivitäten im Geheimen agieren (d. h. Satellitentransponder abschalten und andere Verschleiungsmethoden wie Standortmanipulation und Kursabweichungen einsetzen), um die in den Sanktionsregelungen festgelegten Beschränkungen und hohe Versicherungskosten zu umgehen. Dementsprechend erwog der Ausschuss, im Anhang des Dokuments den Entwurf einer Entschlieung der Versammlung vorzulegen, in der die Mitgliedstaaten und alle einschlägigen Interessenträger aufgefordert werden, Maßnahmen zur Verhinderung rechtswidriger „Dark Shipping“-Aktivitäten im Seeverkehr zu fördern.

Im Anschluss an die Aussprache kam der Ausschuss überein, dass der Entwurf einer Entschlieung der Versammlung, in der die Mitgliedstaaten und alle einschlägigen Interessenträger aufgefordert werden, Maßnahmen zur Verhinderung rechtswidriger „Dark Shipping“-Aktivitäten im Seeverkehr zu fördern, generell unterstützt wird. Der Ausschuss kam überein, den Entwurf einer Entschlieung der Versammlung zusammen mit den auf dieser Tagung geäußerten Bemerkungen und Standpunkten zur weiteren Beratung an die A 33 weiterzuleiten, damit er dort fertiggestellt und angenommen werden kann.

Als Teil des globalen multilateralen Systems befolgt die EU die Resolutionen des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen (VN), mit denen Sanktionen gegen Drittländer verhängt werden, und setzt sie in EU-Recht um. Sie verhängt auch von sich aus Sanktionen (eigenständige Maßnahmen der EU) oder ergänzt die von den VN verhängten Beschränkungen um eigene Maßnahmen (gemischte Sanktionsregelungen).

Die Annahme des Entschlieungsentwurfs dürfte der Durchführung der Artikel 3eb und 3ec der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 des Rates zugutekommen.

Daher sollte der Standpunkt der Union darin bestehen, die Annahme dieser Entschlieung zu unterstützen, um sicherzustellen, dass alle auf IMO-Ebene eingeführten Maßnahmen zur Bekämpfung von „Dark Shipping“-Aktivitäten, die die Verletzung oder Umgehung von Sanktionen zum Ziel oder zur Folge haben können, mit den auf Unionsebene geltenden Maßnahmen im Einklang stehen.

3.6. Einschlägiges Unionsrecht und Zuständigkeit der Union

3.6.1. *Änderung der Leitlinien von 2021 im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung*

Verordnung (EG) Nr. 391/2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen¹. Mit ihr 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.

¹ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11.

Anhang I Kriterium B7 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-EntschlieÙung A.948 (23) über Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung durchgeführt werden.“ (Dies bezieht sich auf die aktuelle Fassung der Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des HSSC.)

Daher ist die Überarbeitung der Leitlinien von 2021 für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung geeignet, die geltenden Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 maßgeblich zu beeinflussen.

3.6.2. Änderungen der Richtlinien für die Umsetzung des ISM-Codes durch die Verwaltungen

Die Verordnung (EG) Nr. 391/2009 enthält in ihrer geänderten Fassung gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen. Gemäß Anhang I Buchstabe A Nummer 3 der Verordnung müssen die anerkannten Organisationen über die erforderlichen technischen und personellen Ressourcen verfügen, um ihre Arbeit zu erbringen, während sie gemäß Buchstabe B Nummer 1 ein weltweites Netz von ausschließlich für sie tätigen Besichtigern unterhalten müssen. Gemäß Anhang I Buchstabe B Nummer 10 der Verordnung müssen die anerkannten Organisationen außerdem über die notwendigen Mittel verfügen, um — durch Einsatz beruflich qualifizierten Personals und im Einklang mit dem Anhang der IMO-EntschlieÙung A.913(22) über Richtlinien für die Umsetzung des Internationalen Codes für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) durch die Verwaltungen — die Verwendung und die Instandhaltung der an Land und an Bord befindlichen Sicherheitssysteme, die Gegenstand der Zeugniserteilung sein sollen, zu beurteilen.

Darüber hinaus wird mit der Verordnung (EG) Nr. 336/2006² der Internationale Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) in das Unionsrecht übernommen.

Daher sind die Änderungen der Richtlinien für die Umsetzung des ISM-Codes durch die Verwaltungen geeignet, die geltenden Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 336/2006 maßgeblich zu beeinflussen.

3.6.3. Änderungen der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den III-Code relevanten Instrumente

Mit der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten³ soll sichergestellt werden, dass die EU-Mitgliedstaaten ihren Verpflichtungen als Flaggenstaaten nachkommen und die Anforderungen erfüllen, die einem Flaggenstaat im Rahmen internationaler IMO-Übereinkommen obliegen. Gemäß Artikel 7 dieser Richtlinie wurde ein von der IMO geleitetes Auditverfahren eingeführt, für das der III-Code die einschlägige Norm darstellt und das die Überwachung der Leistungen als Flaggenstaat zum Ziel hat. Darüber hinaus wird der III-Code auch in der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 in ihrer geänderten Fassung berücksichtigt.

² ABl. L 64 vom 4.3.2006, S. 1.

³ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 132.

Daher sind die Änderungen der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den III-Code relevanten Instrumente geeignet, die geltenden Anforderungen der Richtlinie 2009/21/EG und der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 maßgeblich zu beeinflussen.

3.6.4. *Änderungen der Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe (Entschließung A.949(23))*

Mit der Richtlinie 2002/59/EG⁴ in ihrer geänderten Fassung wird ein gemeinschaftliches Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr eingerichtet.

Artikel 20a Absatz 2 bezieht sich unmittelbar auf die Pläne für die Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen, indem vorgeschrieben wird, dass diese Pläne auf der Grundlage der IMO-Entschlüsse A.949(23) über Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe und A.950(23) über Hilfeleistungen auf See erstellt werden.

Daher sind die Änderungen der Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe geeignet, die geltenden Anforderungen der Richtlinie 2002/59/EG maßgeblich zu beeinflussen.

3.6.5. *Annahme des Entwurfs einer Entschlüsselung der Versammlung zur Förderung von Maßnahmen zur Verhinderung rechtswidriger „Dark Shipping“-Aktivitäten im Seeverkehr*

Der Beschluss 2014/512/GASP des Rates⁵ und die Verordnung (EU) Nr. 833/2014 des Rates⁶ in ihrer geänderten Fassung betreffen restriktive Maßnahmen angesichts der Handlungen Russlands, die die Lage in der Ukraine destabilisieren.

Gemäß Artikel 3eb Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 des Rates ist es ab dem 24. Juli 2023 verboten, Schiffen, die Umladungen zwischen Schiffen vornehmen, Zugang zu EU-Häfen zu gewähren, wenn der Verdacht besteht, dass sie gegen Folgendes verstoßen: das in Artikel 3m Absätze 1 und 2 dieser Verordnung festgelegte Verbot, „Rohöl oder Erdölzeugnisse gemäß Anhang XXV unmittelbar oder mittelbar zu kaufen, einzuführen oder zu verbringen, wenn sie ihren Ursprung in Russland haben oder aus Russland ausgeführt werden“ und „unmittelbar oder mittelbar technische Hilfe, Vermittlungsdienste, Finanzmittel oder Finanzhilfen oder andere Dienste im Zusammenhang mit dem [vorgenannten] Verbot ... bereitzustellen“; das in Artikel 3n Absätze 1 und 4 dieser Verordnung festgelegte Verbot, „unmittelbar oder mittelbar technische Hilfe, Vermittlungsdienste, Finanzmittel oder Finanzhilfen im Zusammenhang mit dem Handel mit Drittländern mit oder der Vermittlung oder der Beförderung in Drittländer von Rohöl und Erdölzeugnissen gemäß Anhang XXV, die ihren Ursprung in Russland haben oder aus Russland ausgeführt wurden, zu erbringen, einschließlich durch Umladungen zwischen Schiffen“, und „ab dem 5. Dezember 2022 Rohöl des KN-Codes 2709 00 oder ab dem 5. Februar 2023 Erdölzeugnisse des KN-Codes 2710, die in Anhang XXV aufgeführt sind und ihren Ursprung in Russland haben oder aus Russland ausgeführt wurden, mit Drittländern zu handeln, in diese zu vermitteln oder in diese zu befördern, auch nicht durch Umladungen zwischen Schiffen“.

Ebenso wird nach Artikel 3eb Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 des Rates Schiffen der Zugang verboten, die es versäumen, der zuständigen Behörde eine Umladung zwischen Schiffen innerhalb der ausschließlichen Wirtschaftszone eines Mitgliedstaats oder innerhalb von 12 Seemeilen von der Basislinie der Küste des betreffenden Mitgliedstaats spätestens 48 Stunden im Voraus zu melden.

⁴ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

⁵ ABl. L 229 vom 31.7.2014, S. 13.

⁶ ABl. L 229 vom 31.7.2014, S. 1.

Gemäß Artikel 3ec der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 des Rates ist der Zugang zu EU-Häfen ab dem 24. Juli 2023 Schiffen untersagt, bei denen der Verdacht besteht, dass sie zu einem beliebigen Zeitpunkt der Fahrt zu Häfen oder Schleusen eines Mitgliedstaats unter Verstoß gegen die SOLAS-Regel V/19 Absatz 2.4 ihr automatisches Schiffsidentifizierungssystem illegal stören, abschalten oder auf andere Weise deaktivieren, wenn sie russisches Rohöl und russische Erdölzeugnisse befördern, die den Verboten nach Artikel 3m Absätze 1 und 2 und Artikel 3n Absätze 1 und 4 unterliegen.

Die vorgeschlagene Entschließung sieht eine Definition der Begriffe „dunkle Flotte“ oder „Schattenflotte“ vor, die auch Schiffe umfassen würde, die durch Handlungen im Sinne der Artikel 3eb und 3ec der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 des Rates „illegale Tätigkeiten zum Zwecke der Umgehung von Sanktionen ausüben“, und enthält die Aufforderung an die IMO-Mitgliedstaaten (einschließlich der EU-Mitgliedstaaten), Maßnahmen zur Verhinderung solcher illegalen Operationen zu fördern.

Daher ist die Annahme des Entwurfs einer Entschließung der Versammlung zur Förderung von Maßnahmen zur Verhinderung rechtswidriger „Dark Shipping“-Aktivitäten im Seeverkehr geeignet, die Anwendung des Beschlusses 2014/512/GASP des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 des Rates maßgeblich zu beeinflussen.

3.6.6. Zuständigkeit der EU

Der Gegenstand der vorgesehenen Akte betrifft einen Bereich, für den die Union nach Artikel 3 Absatz 2 letzter Satzteil AEUV die ausschließliche Außenkompetenz hat, da die vorgesehenen Akte „gemeinsame Regeln beeinträchtigen oder deren Tragweite verändern“ könnten.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die „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“, mit Beschlüssen festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist.⁷

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 geeignet sind, „den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber ... erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“⁸.

⁷ Rechtssache C-399/12 Bundesrepublik Deutschland/Rat der Europäischen Union (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

⁸ Rechtssache C-399/12 Bundesrepublik Deutschland/Rat der Europäischen Union (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61–64.

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

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

Die Akte, über die die Versammlung zu beschließen hat, stellen rechtswirksame Akte dar. Die vorgesehenen Akte sind geeignet, den Inhalt der folgenden Rechtsvorschriften der Union maßgeblich zu beeinflussen:

- Verordnung (EG) Nr. 391/2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen. Dies liegt daran, dass eine anerkannte Organisation sicherstellen muss, dass die vorgeschriebenen Besichtigungen und Überprüfungen im Einklang mit den Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung durchgeführt werden. Darüber hinaus müssen die anerkannten Organisationen gemäß der Verordnung über die notwendigen Mittel verfügen, um – durch Einsatz qualifizierten Personals und im Einklang mit den Richtlinien für die Umsetzung des Internationalen Codes für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) durch die Verwaltungen – die Verwendung und die Instandhaltung der an Land und an Bord befindlichen Sicherheitssysteme, die Gegenstand der Zeugniserteilung sein sollen, zu beurteilen. Gemäß der Definition des Begriffs „internationale Übereinkommen“ in der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 in ihrer geänderten Fassung wird auch der III-Code berücksichtigt.
- Verordnung (EG) Nr. 336/2006, mit der der Internationale Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) in das Unionsrecht übernommen wird und in der die Änderungen berücksichtigt werden müssen, die im Zusammenhang mit der IMO-Entschließung A.1118(30) über Richtlinien für die Umsetzung des Internationalen Codes für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) durch die Verwaltungen beschlossen wurden.
- Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten. Dies liegt daran, dass die nicht erschöpfende Liste ein unterstützendes Instrument für die Umsetzung des in der genannten Richtlinie erwähnten Auditsystems der IMO-Mitgliedstaaten (IMSAS) ist.
- Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr. Dies liegt daran, dass in Artikel 20a über die Pläne für die Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen direkt auf die IMO-Entschließung A.949(23) verwiesen wird, die überarbeitet werden wird.
- Beschluss 2014/512/GASP des Rates und Verordnung (EU) Nr. 833/2014 des Rates über restriktive Maßnahmen angesichts der Handlungen Russlands, die die Lage in der Ukraine destabilisieren. Dies liegt daran, dass der Entschließungsentwurf Tätigkeiten abdeckt, die nach den Artikeln 3eb und 3ec der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 des Rates verboten sind. Dementsprechend sollte die Union sicherstellen, dass alle auf IMO-Ebene eingeführten Maßnahmen zur Bekämpfung von „Dark Shipping“-Aktivitäten, die die Verletzung oder Umgehung von Sanktionen zum Ziel oder zur Folge haben, mit den auf Unionsebene geltenden Maßnahmen gemäß den Artikeln 3eb und 3ec der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 des Rates im Einklang stehen.

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.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. 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.

4.2.2. 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.

4.3. Schlussfolgerung

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

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 33. Tagung der Versammlung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation in Bezug auf die Annahme von Änderungen der Leitlinien im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung, der Richtlinien für die Umsetzung des Internationalen Codes für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs durch die Verwaltungen, der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den Code für die Anwendung der IMO-Instrumente relevanten Instrumente und der Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe sowie in Bezug auf die Annahme des Entwurfs einer Entschließung der Versammlung zur Förderung von Maßnahmen zur Verhinderung rechtswidriger „Dark Shipping“-Aktivitäten im Seeverkehr 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) Das Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organization, 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 IMO-Übereinkommens empfiehlt die Versammlung den Mitgliedern die Annahme von 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 die Annahme von Änderungen solcher Vorschriften und Richtlinien, die an sie verwiesen worden sind.
- (4) Die Versammlung der IMO soll auf ihrer 33. Tagung vom 27. November bis 6. Dezember 2023 die Leitlinien im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC) 2023 annehmen und die Entschließung A.1156(32) der IMO-Versammlung mit den Leitlinien von 2021 für die Besichtigung im Rahmen des HSSC aufheben, Änderungen der Richtlinien für die Umsetzung des ISM-Codes durch die Verwaltungen, der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den III-Code relevanten Instrumente und der Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe beschließen sowie den Entwurf einer Entschließung der Versammlung zur Förderung von Maßnahmen

zur Verhinderung rechtswidriger „Dark Shipping“-Aktivitäten im Seeverkehr annehmen.

- (5) Es ist angebracht, den im Namen der Union auf der 33. Tagung der IMO-Versammlung zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die vorgesehenen Rechtsakte geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts, nämlich der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen¹, der Verordnung (EG) Nr. 336/2006, mit der der Internationale Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) in das Unionsrecht übernommen wird², der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten³, der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr⁴, des Beschlusses 2014/512/GASP des Rates über restriktive Maßnahmen angesichts der Handlungen Russlands, die die Lage in der Ukraine destabilisieren⁵, und der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 des Rates über restriktive Maßnahmen angesichts der Handlungen Russlands, die die Lage in der Ukraine destabilisieren⁶, maßgeblich zu beeinflussen.
- (6) Daher sollte die Union die Annahme der Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des HSSC 2023 und die Aufhebung der entsprechenden Leitlinien von 2021 sowie die Änderungen der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den III-Code relevanten Instrumente unterstützen, da dadurch sichergestellt wird, dass sie auf dem neuesten Stand bleiben.
- (7) Die Union sollte die Änderungen der Richtlinien für die Umsetzung des ISM-Codes durch die Verwaltungen unterstützen, um Vorgaben für die Bewertung und Durchführung von Fernaudits zu entwickeln.
- (8) Die Union sollte die Änderungen der Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe (Entschließung A.949(23)) unterstützen, um einen klaren Rahmen vorzugeben, damit ein Schiff, das einen Notliegeplatz sucht, kohärent und einheitlich behandelt wird.
- (9) Die Union sollte die Annahme des Entwurfs einer Entschließung der Versammlung zur Förderung von Maßnahmen zur Verhinderung rechtswidriger „Dark Shipping“-Aktivitäten im Seeverkehr unterstützen, was der Durchführung der Artikel 3eb und 3ec der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 des Rates zugutekommen dürfte, um sicherzustellen, dass alle auf IMO-Ebene eingeführten Maßnahmen zur Bekämpfung von „Dark Shipping“-Aktivitäten, die die Verletzung oder Umgehung von Sanktionen zum Ziel oder zur Folge haben, mit den auf Unionsebene geltenden Maßnahmen im Einklang stehen.
- (10) Der Standpunkt der Union sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder der IMO sind, und der Kommission gemeinsam vertreten werden —

¹ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11.

² ABl. L 64 vom 4.3.2006, S. 1.

³ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 132.

⁴ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

⁵ ABl. L 229 vom 31.7.2014, S. 13.

⁶ ABl. L 229 vom 31.7.2014, S. 1.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union auf der 33. Tagung der Versammlung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungen der Leitlinien von 2021 im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC) und der Aufhebung der EntschlieÙung A.1156(32) der IMO-Versammlung, den Änderungen der Richtlinien für die Umsetzung des ISM-Codes durch die Verwaltungen, den Änderungen der nicht erschöpfenden Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den III-Code relevanten Instrumente und den Änderungen der Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe sowie der Annahme des Entwurf einer EntschlieÙung der Versammlung zur Förderung von Maßnahmen zur Verhinderung rechtswidriger „Dark Shipping“-Aktivitäten im Seeverkehr zuzustimmen.

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*