



Brüssel, den 6. November 2019  
(OR. en)

13816/19

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2019/0248(NLE)**

---

---

**MAR 165  
OMI 64  
CLIMA 290  
ENV 906**

## VORSCHLAG

---

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 6. November 2019

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

---

Nr. Komm.dok.: COM(2019) 575 final

---

Betr.: Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 31. Tagung der Versammlung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation in Bezug auf die Verabschiedung von Änderungen der Entschließung A.658 (16) über die Verwendung und Anbringung von Reflexstoffen an Rettungsmitteln, der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2017 (Entschließung A.1119 (30)) und der Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC) (Entschließung A.1120 (30)) zu vertreten ist

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2019) 575 final.

---

Anl.: COM(2019) 575 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 6.11.2019  
COM(2019) 575 final

2019/0248 (NLE)

Vorschlag für einen

## **BESCHLUSS DES RATES**

**über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 31. Tagung der  
Versammlung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation in Bezug auf die  
Verabschiedung von Änderungen der EntschlieÙung A.658 (16) über die Verwendung  
und Anbringung von Reflexstoffen an Rettungsmitteln, der Verfahren für die  
Hafenstaatkontrolle 2017 (EntschlieÙung A.1119 (30)) und der Leitlinien für die  
Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und  
Zeugniserteilung (HSSC) (EntschlieÙung A.1120 (30)) zu vertreten ist**

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS**

Dieser Vorschlag betrifft den Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union auf der 31. Tagung der Versammlung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation vom 25. November bis 4. Dezember 2019 in London im Zusammenhang mit der geplanten Annahme

- der Änderungen in Bezug auf die Verwendung und Anbringung von Reflexstoffen an Rettungsmitteln,
- der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2019, und
- der Änderungen der Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (Harmonized System of Survey and Certification, HSSC) zu vertreten ist.

### **1. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

#### **1.1. Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO)**

Mit dem Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) (im Folgenden das „Übereinkommen“) wird die IMO gegründet, deren Zweck darin besteht, Mechanismen für die Zusammenarbeit der Regierungen bei der staatlichen Regelung und Handhabung technischer Fragen aller Art der internationalen Handelsschiffahrt bereitzustellen und zur Förderung gleicher Rahmenbedingungen auf die allgemeine Einführung höchstmöglicher Normen für die Sicherheit auf See, die Leistungsfähigkeit der Schiffahrt und die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe hinzuwirken. Außerdem soll sie damit zusammenhängende administrative und rechtliche Fragen behandeln.

Das Übereinkommen trat am 17. März 1958 in Kraft.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens.

#### **1.2. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation**

Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (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 im internationalen Seeverkehr. Ihre wichtigste Aufgabe besteht darin, einen fairen und wirksamen Regelungsrahmen für die Schiffahrtsbranche zu schaffen, der allgemein angenommen und angewendet wird.

Alle Mitgliedstaaten der EU sind Mitglieder der IMO. Die Europäische Kommission hat seit 1974 Beobachterstatus bei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation; Grundlage dafür ist das Abkommen über die Zusammenarbeit zwischen der Zwischenstaatlichen Beratenden

Seeschiffahrtsorganisation (IMCO)<sup>1</sup> und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über Angelegenheiten von beiderseitigem Interesse für die Parteien.

Jeder Staat kann Mitglied der Organisation werden. Die Versammlung besteht aus allen Mitgliedern. Regelmäßig alle zwei Jahre finden Tagungen der Versammlung statt. Die Versammlung ist das Leitungsgremium der IMO. Die Versammlung legt das Arbeitsprogramm fest und stimmt über den Haushalt ab, zu dem alle Mitglieder beitragen. Darüber hinaus kann die Versammlung den Mitgliedern empfehlen, Vorschriften und Leitlinien zur Sicherheit im Seeverkehr, zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu anderen Fragen anzunehmen, die die Auswirkungen der Schifffahrt auf die Meeresumwelt betreffen und die der Organisation mit oder im Rahmen von internationalen Instrumenten zugewiesen wurden, oder Änderungen solcher Vorschriften und Leitlinien, die an sie verwiesen wurden. Die Versammlung ist bei ihren Tagungen mit einer Mehrheit der ordentlichen Mitglieder beschlussfähig.

### **1.3. Die geplanten Maßnahmen der IMO-Versammlung**

Die IMO-Versammlung wird auf ihrer 31. Tagung (A 31) vom 25. November bis 4. Dezember 2019 Folgendes verabschieden:

Änderungen in Bezug auf die Verwendung und Anbringung von Reflexstoffen an Rettungsmitteln,

Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2019, und

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

Zweck der geplanten Maßnahmen ist

1. die Aktualisierung der derzeitigen Mittel zur Prüfung der Wetterfestigkeit des Materials durch Streichung eines veralteten und selten verwendeten Kohlenbogengeräts;
2. die Aktualisierung der derzeitigen Verfahren für die Hafenstaatkontrolle aus dem Jahr 2017 durch Aufnahme von Verweisen auf von den IMO-Gremien (auf der 30. Tagung der IMO-Versammlung, der 72., 73. und 74. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und der 99., 100. und 101. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses) nachträglich angenommene Maßnahmen sowie durch Änderung der Anhänge 8 und 11 und Einfügung einer neuen Anlage 18 und
3. die Aktualisierung der Leitlinien für die Besichtigung, um den jüngsten Änderungen verbindlicher Instrumente, insbesondere des Ballastwasserübereinkommens, aber auch bestimmten Elementen des SOLAS- und des MARPOL-Übereinkommen, beispielsweise Bestimmungen zu Sonderräumen in Fahrgastschiffen und zu Erklärungen über die Einhaltung der Berichterstattungsvorschriften in Bezug auf den Schwerölverbrauch (Statements of compliance – Fuel oil consumption reporting) Rechnung zu tragen.

---

<sup>1</sup> Der Name der IMCO wurde 1982 in „Internationale Seeschiffahrtsorganisation“ (IMO) geändert.

## **2. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDE STANDPUNKTE**

### **2.1. Änderungen der EntschlieÙung A.658 (16) über die Verwendung und Anbringung von Reflexstoffen an Rettungsmitteln**

Auf der 101. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 101) wurde darauf hingewiesen, dass der Ausschuss auf seiner vorangegangenen Tagung nach Prüfung des von den EU-Mitgliedstaaten und der Kommission eingereichten Dokuments MSC 100/19/4, in dem Änderungen der EntschlieÙung A.658 (16) über die Verwendung und Anbringung von Reflexstoffen an Rettungsmitteln vorgeschlagen wurden, zugestimmt hatte, den Begriff „Kohlenbogen“ in Absatz 4.10 zu streichen, und das IMO-Sekretariat ersucht hatte, einen entsprechenden Entwurf einer EntschlieÙung der Versammlung zur Genehmigung auf der MSC 101 auszuarbeiten, damit dieser auf der **A 31** zur Annahme vorgelegt werden kann (MSC 100/20 Absätze 19.14 und 19.15). Es wurde unter anderem die Auffassung vertreten, dass die Bestimmung durch die Streichung des Begriffs zu ungenau würde.

Unter Berücksichtigung der Möglichkeit, dass auf der **A 31** entsprechende Vorschläge im Zusammenhang mit den oben genannten Bedenken eingereicht werden könnten, hat der Ausschuss den Entwurf einer EntschlieÙung der Versammlung über Änderungen in Bezug auf die Verwendung und Anbringung von Reflexstoffen an Rettungsmitteln (EntschlieÙung A.658 (16)) gebilligt.

Die Änderungen der EntschlieÙung A.658 (16) über die Verwendung und Anbringung von Reflexstoffen an Rettungsmitteln sind in Anhang 27 des IMO-Dokuments MSC 101/24 enthalten. Gemäß Absatz 14.41 des Berichts über die MSC 101 (MSC 101/24) sollen die Änderungen auf der 31. Tagung der IMO-Versammlung (**A 31**) verabschiedet werden.

### **2.2. Änderungen der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2017 (EntschlieÙung A.1119 (30))**

Die IMO-Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2017 (EntschlieÙung A1119 (30)) enthalten als Anlagen zum Hauptdokument Leitlinien zu bestimmten Themen. Auf der 5. Tagung des Unterausschusses für die Anwendung der IMO-Instrumente (III 5) wurden Änderungen der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle, insbesondere in Bezug auf die Leitlinien für das Festhalten von Schiffen in Anlage 2, vereinbart (siehe IMO-Dokument III 5/15 Absatz 5.34); sie sollten zwischen den Tagungen weiterentwickelt werden, damit auf der III 6 ein Entwurf für die Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2019 zusammen mit dem Entwurf einer EntschlieÙung zur Prüfung vorgelegt werden könnte, bevor diese – vorbehaltlich der Billigung durch die Ausschüsse – möglicherweise der **A 31** zur Prüfung im Hinblick auf ihre Annahme vorgelegt würden.

Auf der 101. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 101) stellte der Ausschuss fest, dass Änderungsentwürfe zu Anlage 8 (Leitlinien für Hafenstaatkontrolleure zum ISM-Code) und Anlage 11 (Leitlinien für Hafenstaatkontrolleure zur Zeugniserteilung für Seeleute, Besatzung und Ruhezeiten) der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2017 (EntschlieÙung A.1119 (30)) von der III 5 an die 6. Tagung des Unterausschusses „Menschliche Komponente, Ausbildung und Wachdienst“ (Human Element, Training and Watchkeeping, HTW 6) zur technischen Überprüfung und zur Beratung der III 6 weitergeleitet wurden. Die MSC 101 stimmte zu, dass das Ergebnis der HTW 6 an die III 6 weitergeleitet werden muss, damit es bei der Ausarbeitung des Entwurfs der EntschlieÙung der Versammlung zu den Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2019 berücksichtigt werden

kann. Daraufhin ermächtigte der Ausschuss die III 6, die Ergebnisse der Arbeiten des Unterausschusses direkt der 31. Tagung der Versammlung (A 31) zwecks Annahme durch die Versammlung vorzulegen (siehe IMO-Dokument MSC 101/24 Absatz 10.15.3).

Die III 6 überprüfte die Änderungen der oben genannten Anlagen 7 und 11 und gab ihnen ihre endgültige Form; auf Antrag der MEPC 74 wurde zudem die neue Anlage 18 „Entschließung MEPC.321 (74) zu den Leitlinien von 2019 für die Hafenstaatkontrolle gemäß Anlage VI Kapitel 3 des MARPOL-Übereinkommens“ aufgenommen, die den ab 2020 geltenden Schwefelgrenzwert und das ab dem 1. März 2020 geltende Verbot der Beförderung von nichtkonformem Heizöl zum Antrieb oder Betrieb an Bord eines Schiffes betrifft. Sie aktualisierte die Liste der für Hafenstaatkontrollverfahren relevanten Instrumente in Anlage 19, um nach der Verabschiedung der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2017 erfolgten Entwicklungen Rechnung zu tragen.

Auf der III 6 billigte der Unterausschuss die Änderungen der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2017 und beschloss, sie zur Annahme an die A 31 weiterzuleiten. Die überarbeitete Entschließung A.1119 (30) zu den Verfahren für die Hafenstaatkontrolle ist in Anhang XX des IMO-Dokuments III 6/15 enthalten. Gemäß Absatz XX des Berichts über die III 6 (III 6/15) sollen die Änderungen auf der 31. Tagung der IMO-Versammlung (A 31) verabschiedet werden.

### **2.3. Änderungen der Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (Harmonized System of Survey and Certification, HSSC) (Entschließung A.1120 (30))**

Der Unterausschuss für die Anwendung der IMO-Instrumente hatte auf seiner 5. Tagung (III 5) darauf verwiesen, dass er auf seiner vorherigen Tagung die Korrespondenzgruppe für die Überprüfung der Leitlinien im Rahmen des HSSC ins Leben gerufen und die nicht erschöpfende Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den Code für die Umsetzung der IMO-Instrumente (III-Code) relevanten Instrumente aufgestellt hatte, um die Aktualisierung der Leitlinien für die Besichtigung zur Berücksichtigung der sich aufgrund von Änderungen der relevanten IMO-Instrumente ergebenden Anforderungen, die bis einschließlich 31. Dezember 2019 in Kraft treten, fortzusetzen, damit ein Entwurf der geänderten Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des HSSC der A 31 zur Annahme vorgelegt werden kann. Diese Änderungen betreffen unter anderem Sonderräume in Fahrgastschiffen (SOLAS-Übereinkommen) und die Erklärungen über die Einhaltung der Berichterstattungsvorschriften in Bezug auf den Schwerölverbrauch (MARPOL-Übereinkommen) im Zusammenhang mit der Erhebung von Daten zu Treibhausgasemissionen. Auf der anschließenden 101. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 101) hat der Ausschuss das Ergebnis der III 5 zur Kenntnis genommen, einige offene Fragen benannt und die III 6 ermächtigt, die Ergebnisse der Arbeiten des Unterausschusses direkt der 31. Tagung der Versammlung (A 31) zur Annahme durch die Versammlung vorzulegen (siehe IMO-Dokument MSC 101/24 Absatz 10.15.1).

Die III 6 befasste sich mit den Änderungen der HSSC-Leitlinien und beschloss, sie zur Annahme an die A 31 weiterzuleiten. Die Änderungen der Entschließung A.1120 (30) über Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC) sind in Anhang XX des IMO-Dokuments III 6/15 enthalten. Gemäß Absatz XX des Berichts über die III 6 (III 6/15) sollen die Änderungen auf der 31. Tagung der IMO-Versammlung (A 31) verabschiedet werden.

## 2.4. Einschlägige Rechtsvorschriften der Union und Zuständigkeit der Union

### 2.4.1. *Änderungen in Bezug auf die Verwendung und Anbringung von Reflexstoffen an Rettungsmitteln*

Reflexstoffe an Rettungsmitteln betreffen die Schiffsausrüstung, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates<sup>2</sup> fällt. Reflexstoffe sind zudem Gegenstand von Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2018/773 der Kommission vom 15. Mai 2018 über Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie Prüfnormen für Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2017/306<sup>3</sup>. In dieser Durchführungsverordnung wird insbesondere auf die Entschließung A.658 (16) über die Verwendung und Anbringung von Reflexstoffen an Rettungsmitteln verwiesen. Änderungen der IMO-Entschließung und ihrer Nachfolger werden sich daher unmittelbar auf die Anforderungen der Verordnung auswirken.

### 2.4.2. *Änderungen der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2017 (Entschließung A.1119 (30))*

Die Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle<sup>4</sup> betrifft die Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Häfen der Union anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren. Ziel dieser Richtlinie ist die Verringerung der Anzahl unternormiger Schiffe in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten. Die Hafenstaatkontrolleure überprüfen die Zeugnisse und Unterlagen, einschließlich der Tagebücher. Es sei darauf hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle die Leitlinien der Pariser Vereinbarung anwenden müssen, und dass in dieser Richtlinie nicht auf die IMO-Leitlinien Bezug genommen wird, die sich zwar an den Leitlinien der Pariser Vereinbarung orientieren, mit diesen aber nicht notwendigerweise identisch sind. Damit verfügt die EU über Zuständigkeit in diesem Bereich, die rechtliche Wirkung der IMO-Leitlinien zur Hafenstaatkontrolle auf die Rechtsvorschriften der EU ist jedoch bestenfalls mittelbar.

### 2.4.3. *Änderungen der Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (Harmonized System of Survey and Certification, HSSC) (Entschließung A.1120 (30))*

Mit der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen<sup>5</sup> werden Vorschriften aufgestellt, die von den Organisationen, die mit der Besichtigung, Überprüfung und Zertifizierung von Schiffen hinsichtlich der Einhaltung der internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und zur Verhütung der Meeresverschmutzung betraut sind, zu

---

<sup>2</sup> ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146.

<sup>3</sup> ABl. L 133 vom 30.8.2018, S. 1.

<sup>4</sup> ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

<sup>5</sup> ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11.

befolgen sind und zugleich dem Ziel der Dienstleistungsfreiheit dienen. Kriterium 7 Buchstabe k in Teil B des Anhangs dieser Verordnung besagt:

*„Die anerkannte Organisation muss sicherstellen, dass*

*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“.*

Änderungen der IMO-EntschlieÙung und ihrer Nachfolger werden sich daher unmittelbar auf die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 auswirken.

#### 2.4.4. Zuständigkeit der Union

Die Änderungen der EntschlieÙung A.658 (16) über die Verwendung und Anbringung von Reflexstoffen an Rettungsmitteln werden sich auf das Unionsrecht auswirken, namentlich auf die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (Neufassung)<sup>6</sup>.

Der Anwendung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle liegen die Verfahren für die Hafenstaatkontrolle und die Anweisungen (Leitlinien) der Pariser Vereinbarung in Anhang I bzw. VI zugrunde. Die IMO-Verfahren für die Hafenstaatkontrolle und ihre Änderungen können sich auf Entwicklungen im Bereich der Leitlinien der Pariser Vereinbarung und damit unmittelbar auf die Anwendung der Richtlinie 2009/16/EG auswirken.

Die Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung zählen zu den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 391/2009. Änderungen der Leitlinien für die Besichtigung werden sich auf die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 und damit auf das Unionsrecht auswirken.

### 3. RECHTSGRUNDLAGE

#### 3.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

##### 3.1.1. 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.

---

<sup>6</sup> ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.



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

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“<sup>8</sup>.

### 3.1.2. 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 IMO-Versammlung zu beschließen hat, stellen rechtswirksame Akte dar. Die vorgesehenen Rechtsakte sind geeignet, den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich zu beeinflussen, namentlich

1. die Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe. Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i dieser Richtlinie müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen.
2. die Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle. Nach Artikel 15 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass ihre Besichtigter die in Anhang VI festgelegten Verfahren und Leitlinien befolgen. Diese Leitlinien sind in der Pariser Vereinbarung festgelegt. Änderungen der IMO-Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2017 können sich auf Entwicklungen im Bereich der Leitlinien der Pariser Vereinbarung und damit unmittelbar auf die Anwendung dieser Richtlinie auswirken. Es sei angemerkt, dass der IMO-III-Unterausschuss die Änderungen unter dem Tagesordnungspunkt „Maßnahmen zur weltweiten Harmonisierung der Tätigkeiten und Verfahren der Hafenstaatkontrolle“ erörtert hat.
3. die Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen. Die Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung zählen zu den Anforderungen dieser Verordnung. Kriterium 7 Buchstabe k in Teil B des Anhangs I besagt:

*„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“.*

---

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

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

Änderungen der Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung würden sich auf die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 und damit auf das Unionsrecht auswirken.

Der institutionelle Rahmen des Übereinkommens wird durch die vorgesehenen Rechtsakte weder ergänzt noch geändert.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage des vorgeschlagenen Beschlusses.

### **3.2. Materielle Rechtsgrundlage**

#### *3.2.1. Grundsätze*

Welche die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV ist, hängt in erster Linie vom Zweck und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche, während der andere von untergeordneter Bedeutung ist, 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.

#### *3.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall*

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

### **3.3. Schlussfolgerung**

Die Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollte Artikel 100 Absatz 2 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 31. Tagung der Versammlung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation in Bezug auf die Verabschiedung von Änderungen der EntschlieÙung A.658 (16) über die Verwendung und Anbringung von Reflexstoffen an Rettungsmitteln, der Verfahren für die Hafentaatkontrolle 2017 (EntschlieÙung A.1119 (30)) und der Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC) (EntschlieÙung A.1120 (30)) 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 (im Folgenden das „Übereinkommen“) ist am 17. März 1958 in Kraft getreten.
- (2) Nach Artikel 15 Buchstabe j des 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 ihr unterbreitet worden sind.
- (3) Die IMO-Versammlung wird auf ihrer 31. Tagung vom 25. November bis 5. Dezember 2019 Änderungen der EntschlieÙung A.658 (16) über die Verwendung und Anbringung von Reflexstoffen an Rettungsmitteln, der Verfahren für die Hafentaatkontrolle 2017 (EntschlieÙung A.1119 (30)) sowie der Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (Harmonized System of Survey and Certification, HSSC) (EntschlieÙung A.1120 (30)) annehmen.
- (4) Da die Änderungen der EntschlieÙung A.658 (16) über die Verwendung und Anbringung von Reflexstoffen an Rettungsmitteln, der Verfahren für die Hafentaatkontrolle 2017 (EntschlieÙung A.1119 (30)) und der Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (EntschlieÙung A.1120 (30)) geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts, namentlich die Richtlinie [2009/45/EG](#) des Europäischen Parlaments und

des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe<sup>9</sup>, die Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Hafenstaatkontrolle<sup>10</sup> und die Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen<sup>11</sup>, maßgeblich zu beeinflussen, sollte der im Namen der Union in der IMO zu vertretende Standpunkt festgelegt werden.

- (5) Auf der 101. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC 101) vom 5. bis 14. Juni 2019 in London wurde darauf verwiesen, dass der Ausschuss auf seiner vorherigen Tagung nach Prüfung des Dokuments MSC 100/19/4, in dem Änderungen der Entschließung A.658(16) über die Verwendung und Anbringung von Reflexstoffen an Rettungsmitteln vorgeschlagen wurden, der Streichung des Begriffs „Kohlenbogen“ in Absatz 4.10 zugestimmt und das IMO-Sekretariat ersucht hatte, den Entwurf einer entsprechenden Entschließung der Versammlung auszuarbeiten, damit dieser auf der MSC 101 gebilligt und auf der 31. Tagung der Versammlung zur Annahme vorgelegt werden könnte (MSC 100/20 Absätze 19.14 und 19.15). In der Folge billigte der Ausschuss den Entwurf einer Entschließung der Versammlung über Änderungen der Verwendung und Anbringung von Reflexstoffen an Rettungsmitteln (Entschließung A.658 (16)).
- (6) Der Unterausschuss für die Anwendung der IMO-Instrumente stimmte auf seiner 5. Tagung (III 5) vom 24. bis 28. September 2018 in London bestimmten Änderungen der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2017 zu, insbesondere in Bezug auf Anlage 2 zu den Leitlinien für das Festhalten von Schiffen, und kam überein, die Arbeiten zwischen den Tagungen fortzusetzen, um einen Entwurf der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2019 und den Entwurf einer entsprechenden Entschließung auf der III 6 vom 1. bis 5. Juli 2019 in London zur Prüfung vorzulegen, bevor diese möglicherweise – vorbehaltlich der Billigung durch die Ausschüsse – direkt der A 31 zur Prüfung bzw. Annahme vorgelegt würden.
- (7) Auf der MSC 101 wurde die III 6 ermächtigt, die Ergebnisse der Arbeiten des Unterausschusses direkt auf der 31. Tagung der Versammlung zwecks Annahme durch die Versammlung vorzulegen. Auf der III 6 überprüfte der Unterausschuss die Änderungen der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2019 und gab ihnen ihre endgültige Form; er fügte auf Antrag des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt auf dessen 74. Tagung vom 13. bis 17. Mai 2019 in London eine neue Anlage 18 „Entschließung MEPC.321(74) über die Leitlinien für die Hafenstaatkontrolle 2019 gemäß Anlage VI Kapitel 3 des MARPOL-Übereinkommens“ hinzu. Auf der III 6 billigte der Unterausschuss die Änderungen der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2017 und beschloss, sie zur Annahme auf der A 31 weiterzuleiten.
- (8) Auf der III 5 hatte der Unterausschuss darauf verwiesen, dass er auf seiner vorherigen Tagung die Korrespondenzgruppe für die Überprüfung der Leitlinien im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung eingesetzt und die nicht erschöpfende Liste der Verpflichtungen im Rahmen der für den Code für die

---

<sup>9</sup> ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

<sup>10</sup> ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

<sup>11</sup> ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11.

Umsetzung der IMO-Instrumente (III-Code) relevanten Instrumente aufgestellt hatte, um die Aktualisierung der Leitlinien für die Besichtigung unter Einbeziehung der Anforderungen aufgrund von Änderungen der relevanten IMO-Instrumente, die bis einschließlich 31. Dezember 2019 in Kraft treten, fortzusetzen, damit ein Entwurf der geänderten Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des HSSC auf der A 31 zur Annahme vorgelegt werden kann. Auf der MSC 101 hat der Ausschuss das Ergebnis der III 5 zur Kenntnis genommen, einige offene Fragen benannt und die III 6 ermächtigt, die Ergebnisse der Arbeiten des Unterausschusses direkt auf der 31. Tagung der Versammlung zur Annahme durch die Versammlung vorzulegen. Die III 6 befasste sich mit den Änderungen der HSSC-Leitlinien und beschloss, sie zur Annahme auf der A 31 weiterzuleiten.

- (9) Der Standpunkt der Union wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder der IMO sind, gemeinsam im Interesse der Union vertreten –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Der im Namen der Union auf der 31. Tagung der IMO-Versammlung zu vertretende Standpunkt ist, der Annahme von Änderungen der folgenden Texte zuzustimmen:

- a) EntschlieÙung A.658 (16) über die Verwendung und Anbringung von Reflexstoffen an Rettungsmitteln gemäß Dokument MSC 101/24, Anlage 27;
- b) Verfahren für die Hafenstaatkontrolle 2017 (EntschlieÙung A.1119 (30)) gemäß Dokument III 6/15, Anlage XX; und
- c) Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (Harmonized System of Survey and Certification, HSSC) (EntschlieÙung A.1120 (30)), Zeugniserteilung (HSSC) 2015 (EntschlieÙung A.1104 (29)) gemäß Dokument III 6/15, Anlage XX.

#### *Artikel 2*

- (1) Der Standpunkt in Artikel 1 wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder der IMO sind, gemeinsam im Interesse der Union vertreten.
- (2) Geringfügigen Änderungen des Standpunkts in Artikel 1 kann ohne weiteren Beschluss des Rates zugestimmt werden.

*Artikel 3*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*