



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 22.5.2025
COM(2025) 249 final

2025/0121 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Union auf der 110. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation in Bezug auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code 1994) und des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 2000 (HSC-Code 2000) zu vertreten ist

DE

DE

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft einen Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union auf der für den 18. bis 27. Juni 2025 angesetzten 110. Tagung (MSC 110) des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation zu vertreten ist.

Auf der MSC 110 sollen Änderungen der folgenden Instrumente angenommen werden:

des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (Safety of Life at Sea, SOLAS) von 1974

des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code 1994) und

des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 2000 (HSC-Code 2000).

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation

Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (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.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) von 1974, das am 25. Mai 1980 in Kraft trat. Die Union ist nicht Vertragspartei des SOLAS-Übereinkommens.

2.2. Internationale Seeschifffahrtsorganisation

Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (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 angewandt wird.

Die Mitgliedschaft in der IMO steht allen Staaten offen, und alle EU-Mitgliedstaaten sind der IMO beigetreten. Die Beziehungen der EU zur IMO beruhen heute auf der IMO-Entschließung A.1168(32), in der die Verfahren und Bedingungen für die Zusammenarbeit zwischen der IMO und zwischenstaatlichen Organisationen festgelegt sind.

Der Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der IMO, dem alle IMO-Mitglieder angehören, tritt mindestens einmal jährlich zusammen. Er befasst sich mit allen Fragen im Zuständigkeitsbereich der Organisation betreffend Navigationshilfen, Bau und Ausrüstung von Schiffen, Besetzung und Bemannung von Schiffen unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit, Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen, Handhabung gefährlicher Güter, Verfahren und Erfordernisse für die Sicherheit auf See, hydrografische Unterrichtung, Bordbücher und Navigationsaufzeichnungen, Untersuchungen von Seeunfällen, Bergungs- und Rettungswesen sowie mit allen sonstigen die Sicherheit auf See unmittelbar betreffenden Fragen.

Gemäß Artikel 28 Buchstabe b des IMO-Übereinkommens trifft der IMO-Schiffssicherheitsausschuss Vorkehrungen, um die ihm durch das IMO-Übereinkommen, die IMO-Versammlung oder den IMO-Rat übertragenen Aufgaben sowie alle Aufgaben innerhalb des oben genannten Zuständigkeitsbereichs wahrzunehmen, die ihm gegebenenfalls aufgrund oder im Rahmen eines anderen von der IMO akzeptierten internationalen Instruments übertragen wurden. Die Beschlüsse des Sicherheitsausschusses und seiner Unterausschüsse werden mit der Mehrheit der Mitglieder angenommen.

2.3. Vorgesehener Akt des IMO-Schiffssicherheitsausschusses

Der Schiffssicherheitsausschuss soll auf seiner 110. Tagung vom 18. bis 27. Juni 2025 Änderungen der Kapitel II-1, II-2 und V des SOLAS-Übereinkommens sowie des HSC-Codes 1994 und des HSC-Codes 2000 annehmen.

Zweck der geplanten Änderungen des SOLAS-Kapitels II-1 ist es, Klarheit und Sicherheit in Bezug auf die Anwendung des IGF-Codes auf gasförmige Brennstoffe zu schaffen.

Zweck der geplanten Änderungen des SOLAS-Kapitels II-2 ist es, die einheitliche Anwendung dieser Bestimmung auf Fahrgastschiffe und Frachtschiffe zu gewährleisten.

Mit den geplanten Änderungen des SOLAS-Kapitels V soll die Sicherheit von Seelotsen verbessert werden.

Mit den geplanten Änderungen des HSC-Codes 1994 und des HSC-Codes 2000 sollen die Anforderungen für die Beförderung von Rettungswesten an die Anforderungen des SOLAS-Kapitels III angeglichen werden.

3. IM NAMEN DER UNION AUF DER 110. TAGUNG DES SCHIFFSSICHERHEITSAUSSCHUSSES ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Änderungen des Kapitels II-1 des SOLAS-Übereinkommens

Auf seiner 108. Tagung prüfte der Schiffssicherheitsausschuss (MSC 108) die Anwendung des IGF-Codes auf Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt und andere gasförmige Brennstoffe, stellte fest, dass geklärt werden muss, ob der IGF-Code für Schiffe gilt, die unabhängig vom Flammpunkt Gas als Brennstoff verwenden, und kam überein, die Angelegenheit an den Unterausschuss für die Beförderung von Gütern und Containern (CCC 10) zu verweisen und den Rat des CCC der MSC 109 einzuholen.

Auf der Tagung des CCC 10 stimmte der Unterausschuss der allgemeinen Ausrichtung zu, wonach der IGF-Code für Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt und gasförmige Brennstoffe gelten sollte, und empfahl der MSC 109, dass Kapitel II-1 des SOLAS-Übereinkommens geändert werden sollte. Der Standpunkt der Union auf der CCC 10 bestand darin, weitere Überlegungen darüber zu unterstützen, wie und ob alle gasförmigen Brennstoffe als in den Anwendungsbereich des IGF-Codes fallend betrachtet werden sollten.

Auf der 109. Tagung des MSC wurde die Arbeitsgruppe für die Entwicklung eines Sicherheitsrahmens zur Unterstützung der Verringerung der Treibhausgasemissionen von Schiffen, die neue Technologien und alternative Kraftstoffe verwenden, eingerichtet und angewiesen, Entwürfe für Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/2.29, 56 und 57 auszuarbeiten, die dem Ausschuss zur Prüfung vorgelegt werden sollen. Der Standpunkt der Union auf der MSC 109 bestand darin, die Notwendigkeit einer dringenden Klärung des Anwendungsbereichs des IGF-Codes zu unterstützen, indem gegebenenfalls Entwürfe von Änderungen des SOLAS-Übereinkommens angenommen werden.

Nach Prüfung des Berichts der Arbeitsgruppe genehmigte die MSC 109 den Entwurf der SOLAS-Änderungen in Bezug auf die Anwendung des IGF-Codes im Hinblick auf die Annahme auf der MSC 110. Diese Änderungen werden per IMO-Rundschreiben Nr. 4953 vom 17. Dezember 2024 in Anhang 1 übermittelt.

Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da sie Klarheit und Sicherheit in Bezug auf die Anwendung des IGF-Codes auf gasförmige Brennstoffe schaffen.

3.2. Änderungen des Kapitels II-2 des SOLAS-Übereinkommens

Auf seiner 10. Tagung prüfte der Unterausschuss für Schiffssysteme und -ausrüstung (SSE 10) kleinere Korrekturen der SOLAS-Regeln II-2/11.2 und 11.4.1, um eine einheitliche Anwendung dieser Bestimmung auf Fahrgastschiffe und Frachtschiffe zu gewährleisten. Im Anschluss an die Beratungen unterstützte der Unterausschuss den Vorschlag und stimmte den Entwürfen von Änderungen der SOLAS-Regel II-2/11 als kleinere Korrekturen 7 zu, sodass diese auf der MSC 109 genehmigt und auf der MSC 110 angenommen werden können. Der Standpunkt der Union auf der SSE 10 bestand darin, diese Änderungen zu unterstützen, um eine einheitliche Anwendung dieser Bestimmung auf Fahrgastschiffe und Frachtschiffe zu gewährleisten.

Auf der MSC 109 wurden die Entwürfe zur Änderung der SOLAS-Regel II-2/11 zur einheitlichen Umsetzung dieser Bestimmung für Fahrgastschiffe und Frachtschiffe im Hinblick auf ihre Annahme auf der MSC 110 genehmigt. Diese Änderungen werden per IMO-Rundschreiben Nr. 4953 vom 17. Dezember 2024 in Anhang 1 übermittelt.

Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da sie die einheitliche Umsetzung dieser Bestimmung für Fahrgastschiffe und Frachtschiffe gewährleisten.

3.3. Änderungen des Kapitels V des SOLAS-Übereinkommens

Auf der MSC 106 wurde vereinbart, in die Zweijahresagenda des Unterausschusses für Navigation, Kommunikation, Suche und Rettung (NCSR) für 2022-2023 und in die vorläufige Tagesordnung für die NCSR 10 ein Ergebnis zur Überarbeitung der SOLAS-Regel V/23 und der damit verbundenen Instrumente zur Verbesserung der Sicherheit von Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen aufzunehmen, wobei das Zieljahr 2024 sein wird. Der Standpunkt der Union auf der MSC 106 bestand darin, grundsätzlich den Vorschlag zu unterstützen, ein neues Ergebnis zur Änderung der SOLAS-Regel V/23 und der damit verbundenen Instrumente zur Verbesserung der Sicherheit von Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen festzulegen.

Die NCSR 10 hat mit der notwendigen Überarbeitung der SOLAS-Regel V/23 begonnen. Um die Arbeit fortzusetzen und im Hinblick auf die Fertigstellung der Ergebnisse auf der NCSR 11, kam der Unterausschuss überein, unter der Federführung Chinas eine Korrespondenzgruppe für Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen einzusetzen. Der

Standpunkt der Union in der NCSR 10 bestand darin, vorzuschlagen, dass die fachlichen Beratungen von Sachverständigen in einer Arbeitsgruppe fortgesetzt werden.

Die Korrespondenzgruppe legte der NCSR 11 Entwürfe von Änderungen der SOLAS-Regel V/23 und Entwürfe von Leistungsanforderungen für Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen vor. Nach Prüfung verwies der Unterausschuss diesen Bericht an die Arbeitsgruppe „Navigation“ zur Überprüfung und Fertigstellung der Entwürfe von Änderungen des SOLAS-Übereinkommens und der Leistungsanforderungen. Nach Prüfung des Berichts der Arbeitsgruppe stimmte der Unterausschuss den Entwürfen von Änderungen der SOLAS-Regel V/23 und des Anhangs (Zeugnisse/Bescheinigungen) sowie dem zugehörigen Entwurf einer MSC-Entschließung zu Leistungsanforderungen für Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen zu und ersuchte den Ausschuss, diese im Hinblick auf ihre spätere Annahme zu genehmigen. Der Standpunkt der Union in der NCSR 11 bestand darin, vorzuschlagen, dass alle Dokumente an die Arbeitsgruppe „Navigation“ weitergeleitet werden, um die Änderungen der SOLAS-Regel V/23 und der damit verbundenen Instrumente weiterzuentwickeln.

Auf der MSC 109 wurden die Entwürfe von Änderungen der SOLAS-Regel V/23 und des Anhangs (Zeugnisse/Bescheinigungen) im Hinblick auf ihre Annahme auf der MSC 110 genehmigt. Diese Änderungen werden per IMO-Rundschreiben Nr. 4953 vom 17. Dezember 2024 in Anhang 1 übermittelt.

Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da sie die Sicherheit von Seelotsen verbessern.

3.4. Änderungen des HSC-Codes 1994 und des HSC-Codes 2000

Auf der MSC 101 wurde vereinbart, die Ergebnisse zum Thema „Entwicklung von Änderungen an Nummer 8.3.5 und Anhang 1 der HSC-Codes 1994 und 2000“ in die Post-Zweijahresagenda aufzunehmen, wobei dieser Punkt innerhalb einer Tagung abgeschlossen werden sollte und der SSE-Unterausschuss als assoziiertes Organ zu benennen ist. Der Standpunkt der Union auf der MSC 101 bestand darin, den Vorschlag zur Festlegung eines neuen Ergebnisses für den SSE-Unterausschuss zu unterstützen, um die Anforderungen für Rettungswesten für Kleinkinder in den HSC-Codes an die Anforderungen für die Beförderung von Rettungswesten gemäß Kapitel III des SOLAS-Übereinkommens anzulegen.

Auf der SSE 9 wurde vereinbart, den Tagesordnungspunkt in die vorläufige Tagesordnung der SSE 10 aufzunehmen. Die SSE 10 beauftragte die LSA-Arbeitsgruppe unter Berücksichtigung der Bemerkungen und Beschlüsse des Plenums, die Entwürfe von Änderungen der HSC-Codes 1994 und 2000 fertigzustellen. Nach Prüfung des entsprechenden Teils des Berichts der LSA-Arbeitsgruppe stimmte die SSE 10 den Änderungsentwürfen zu den HSC-Codes 1994 und 2000 mit dem Ziel der Genehmigung auf der MSC 109 und der anschließenden Annahme auf der MSC 110 zu.

Auf der MSC 109 wurden die Entwürfe zur Änderung von Nummer 8.3.5 (Persönliche Rettungsmittel) und Anhang 1 (Ausrüstungsverzeichnis), des HSC-Codes 1994 und von Nummer 8.3.5 (Persönliche Rettungsmittel) und von Anhang 1 (Ausrüstungsverzeichnis) des HSC-Codes 2000 im Hinblick auf die Annahme auf der MSC 110 und ihrem voraussichtlichen Inkrafttreten am 1. Januar 2028 genehmigt. Diese Änderungen werden per IMO-Rundschreiben Nr. 4953 vom 17. Dezember 2024 in Anhang 2 und Anhang 3 übermittelt.

Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da sie die Anforderungen für die Beförderung von Rettungswesten mit den Anforderungen des SOLAS-Kapitels III harmonisieren und die Sicherheit von Kleinkindern im Falle eines Unfalls verbessern.

4. EINSCHLÄGIGES UNIONSRECHT UND ZUSTÄNDIGKEIT DER UNION

4.1. Einschlägiges Unionsrecht

4.1.1. Änderungen des Kapitels II-1 des SOLAS-Übereinkommens

Gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG¹ über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe müssen neue, in der Inlandfahrt innerhalb der EU eingesetzte Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen.

Darüber hinaus umfasst Anhang I der Richtlinie 2009/45/EG zwei Regeln zu Schiffen, die Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden:

- Regel II-1/G/1: anwendbar auf neue Schiffe der Klassen B, C und D [sowie vorhandene Schiffe der Klasse B] – „Schiffe, die für die Verwendung gasförmiger oder flüssiger Brennstoffe, deren Flammpunkt unter dem gemäß Regel II-2/A/10 Unterabsatz 1.1 zulässigen Wert liegt, umgebaut wurden oder die sich zur Verwendung dieser Brennstoffe verpflichten, müssen ungeachtet ihres Baudatums die Anforderungen des IGF-Codes gemäß der Regel II-1/2.28 des SOLAS-Übereinkommens erfüllen.“ und
- Regel II-1/G/57: Anforderungen an Schiffe, die Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden – „Schiffe, die gasförmige oder flüssige Brennstoffe verwenden, deren Flammpunkt unter dem gemäß Regel II-2/4.2.1.1 zulässigen Wert liegt, müssen die Anforderungen des IGF-Codes gemäß der Regel II-1/2.28 des SOLAS-Übereinkommens erfüllen.“

Die Änderungen des Kapitels II-1 des SOLAS-Übereinkommens sind daher geeignet, den Inhalt der Richtlinie 2009/45/EG maßgeblich zu beeinflussen. Dies beruht darauf, dass nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen müssen.

4.1.2. Änderungen des Kapitels II-2 des SOLAS-Übereinkommens

Gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe müssen neue, in der Inlandfahrt innerhalb der EU eingesetzte Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen

Die Änderungen des Kapitels II-2 des SOLAS-Übereinkommens sind daher geeignet, die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG maßgeblich zu beeinflussen. Dies beruht darauf, dass nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen müssen.

4.1.3. Änderungen des Kapitels V des SOLAS-Übereinkommens

Gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe müssen neue, in der Inlandfahrt

¹

ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

innerhalb der EU eingesetzte Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen

Darüber hinaus sind Navigationsausrüstung, einschließlich Beförderung, Leistung und Typgenehmigung von Lotsenleitern, in Abschnitt 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2024/1975 der Kommission² aufgeführt. Die Durchführungsverordnung enthält Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie Prüfnormen für Schiffsausrüstung. Sie beruht auf der Befugnis der Kommission, im Wege von Durchführungsrechtsakten die Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie die Prüfnormen für Schiffsausrüstung, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2014/90/EU über Schiffsausrüstung³ fällt, gemäß deren Artikel 35 Absatz 2 anzugeben.

Die Änderungen des Kapitels V des SOLAS-Übereinkommens sind daher geeignet, die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG und der Durchführungsverordnung (EU) 2024/1975 der Kommission maßgeblich zu beeinflussen. Dies beruht darauf, dass in Abschnitt 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2024/1975 der Kommission die Navigationsausrüstung aufgeführt ist, einschließlich Beförderung, Leistung und Typgenehmigung von Lotsenleitern, die Gegenstand der SOLAS-Regel V/23 sind.

4.1.4. Änderungen des HSC-Codes 1994 und des HSC-Codes 2000

Artikel 2 Buchstabe c der Richtlinie 2009/45/EG definiert den „Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge“ als den in der IMO-Entschließung MSC 36 (63) vom 20. Mai 1994 enthaltenen Internationalen Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen oder als den in der IMO-Entschließung MSC.97(73) vom Dezember 2000 enthaltenen Internationalen Code 2000 für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Code 2000) in der jeweils geltenden Fassung;

Nach Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe müssen Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die in der Inlandfahrt eingesetzt werden und ab dem 1. Januar 1996 gebaut oder Reparaturen, Umbauten oder Änderungen größerer Art unterzogen wurden, bzw. werden, den Anforderungen des Kapitels X Regel 2 und Regel 3 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 entsprechen, die die Anwendung des Codes für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge vorsehen.

Die Änderungen des HSC-Codes 1994 und des HSC-Codes 2000 sind daher geeignet, die Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG maßgeblich zu beeinflussen. Dies beruht darauf, dass nach Artikel 6 Absatz 4 Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die in der Inlandfahrt eingesetzt werden und am oder nach dem 1. Januar 1996 gebaut sind oder Reparaturen, Umbauten oder Änderungen größerer Art unterzogen werden, den Vorschriften der Regeln X/2 und X/3 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 entsprechen müssen, die die Anwendung des Codes für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge vorsehen.

4.2. Zuständigkeit der EU

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

² ABl. L, 2024/1975, 26.7.2024.

³ ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146.

5. RECHTSGRUNDLAGE

5.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

5.1.1. Grundsätze

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

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist⁴.

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“⁵.

5.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der IMO-Schiffssicherheitsausschuss ist ein durch eine Übereinkunft im Einklang mit dem Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation eingesetztes Gremium.

Die Akte, die dieser IMO-Ausschuss annehmen soll, stellen rechtswirksame Akte dar. Die vorgesehenen Rechtsakte sind geeignet, den Inhalt der folgenden Rechtsvorschriften der Union maßgeblich zu beeinflussen:

- Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe. Dies beruht darauf, dass nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen müssen und nach Artikel 6 Absatz 4 Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die in der Inlandfahrt eingesetzt werden und ab dem 1. Januar 1996 gebaut oder Reparaturen, Umbauten oder Änderungen größerer Art unterzogen wurden bzw. werden, den Anforderungen des Kapitels X Regel 2 und Regel 3 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 entsprechen müssen, die die Anwendung des Codes für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge vorsehen.
- Durchführungsverordnung (EU) 2024/1975 der Kommission mit Vorschriften für die Anwendung der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie der Prüfnormen für Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1667 der Kommission. Dies beruht darauf, dass in Abschnitt 4 die Navigationsausrüstung aufgeführt ist, einschließlich Beförderung, Leistung und Typgenehmigung von Lotsenleitern, die Gegenstand der SOLAS-Regel V/23 sind.
- Der institutionelle Rahmen des Abkommens wird durch die vorgesehenen Akte weder ergänzt noch geändert.

⁴ Rechtssache C-399/12 Bundesrepublik Deutschland/Rat der Europäischen Union (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

⁵ Rechtssache C-399/12 Bundesrepublik Deutschland/Rat der Europäischen Union (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61-64.

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

5.2. Materielle Rechtsgrundlage

5.2.1. Grundsätze

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

5.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptzweck und -gegenstand der vorgesehenen Akte betreffen den Seeverkehr. Somit ist Artikel 100 Absatz 2 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

5.3. Schlussfolgerung

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

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Union auf der 110. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation in Bezug auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code 1994) und des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 2000 (HSC-Code 2000) 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 Seeschifffahrtsorganisation (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 28 Buchstabe b des IMO-Übereinkommens trifft der Schiffssicherheitsausschuss Vorkehrungen, um die ihm durch das IMO-Übereinkommen, die IMO-Versammlung oder den IMO-Rat übertragenen Aufgaben sowie alle Aufgaben innerhalb des Anwendungsbereichs dieses Artikels, die ihm aufgrund oder im Rahmen eines anderen von der IMO akzeptierten internationalen Instruments übertragen werden, wahrzunehmen.
- (4) Der Schiffssicherheitsausschuss der IMO soll auf seiner 110. Tagung vom 18. bis 27. Juni 2025 Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code 1994) und des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 2000 (HSC-Code 2000) annehmen.
- (5) Es ist angezeigt, den im Namen der Union auf der 110. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der IMO zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die geplanten Rechtsakte geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts, insbesondere der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe¹ und der Durchführungsverordnung (EU) 2024/1975 der Kommission zur Festlegung

¹

ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

von Vorschriften für die Anwendung der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie der Prüfnormen für Schiffsaurüstung und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1667 der Kommission², maßgeblich zu beeinflussen.

- (6) Daher sollte die Union die Änderungen des SOLAS-Kapitels II-1 unterstützen, da sie Klarheit und Sicherheit in Bezug auf die Anwendung des IGF-Codes auf gasförmige Brennstoffe schaffen. Die Union sollte die Änderungen des SOLAS-Kapitels II-2 unterstützen, da sie die einheitliche Umsetzung dieser Bestimmung für Fahrgastschiffe und Frachtschiffe gewährleisten. Die Union sollte die Änderungen des SOLAS-Kapitels V unterstützen, da sie die Sicherheit von Seelotsen verbessern. Die Union sollte die Änderungen des HSC-Codes 1994 und des HSC-Codes 2000 unterstützen, da sie die Anforderungen für die Beförderung von Rettungswesten mit den Anforderungen des SOLAS-Kapitels III harmonisieren und die Sicherheit von Kleinkindern bei Unfällen verbessern.
- (7) Der Standpunkt der Union sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder der IMO sind, und der Kommission gemeinsam vertreten werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union auf der 110. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses zu vertretende Standpunkt besteht darin, der Annahme der Änderungen der Kapitel II-1, II-2 und V des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) von 1974, des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code 1994) und des Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 2000 (HSC-Code 2000) gemäß den Anhängen 1, 2 und 3 des IMO-Rundschreibens Nr. 4953 vom 17. Dezember 2024 zuzustimmen.

Artikel 2

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

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Kommission und die Mitgliedstaaten gerichtet.

² ABl. L, 2024/1975, 26.7.2024.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*