



Bruxelles, den 31.3.2023  
COM(2023) 181 final

2023/0092 (NLE)

Forslag til

### **RÅDETS AFGØRELSE**

**om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation på den 107. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen for så vidt angår vedtagelsen af ændringer af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen), den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 1994 (HSC-kode af 1994) og af 2000 (HSC-kode af 2000), den internationale kode for skibe, som opererer i polare farvande (polarkoden), den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold fra 1978 (STCW-konventionen) og den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden)**

## BEGRUNDELSE

### 1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører en afgørelse om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 107. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité for Sikkerhed på Søen (MSC 107), der finder sted fra den 31. maj til den 9. juni 2023.

I løbet af MSC 106 blev det planlagt, at der på MSC 107 ville blive vedtaget ændringer af:

- 1) kapitel II-2 i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) af 1974 og den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 1994 (HSC-koden af 1994) og fra 2000 (HSC-koden af 2000)
- 2) kapitel XIV i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) af 1974 og den internationale kode for skibe, som opererer i polare farvande (polarkoden)
- 3) den internationale konvention af 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW) og den tilhørende kode
- 4) og den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden).

### 2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

#### 2.1. Konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation

Ved konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) oprettes IMO. IMO har til formål at skabe et forum for samarbejde inden for regulering og praksis vedrørende tekniske spørgsmål af enhver art, som berører den del af skibsfarten, der driver international handel. Organisationen har derudover til formål at tilskynde til generel vedtagelse af de strengest mulige standarder for søfartssikkerhed, effektiv navigation og forebyggelse og bekæmpelse af havforurening fra skibe samt fremme af lige konkurrencevilkår. IMO beskæftiger sig desuden med dertil knyttede administrative og juridiske spørgsmål.

Konventionen trådte i kraft den 17. marts 1958.

Samtlige medlemsstater er parter i konventionen. Unionen er ikke part i konventionen.

Samtlige medlemsstater er parter i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen ("SOLAS-konventionen") af 1974, som trådte i kraft den 25. maj 1980. Unionen er ikke part i SOLAS-konventionen.

#### 2.2. Den Internationale Søfartsorganisation

Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) er De Forenede Nationers særorganisation med ansvar for skibsfartssikkerhed og forebyggelse af havforurening fra skibe. IMO sætter standarderne for den internationale skibsfarts sikkerhed og miljøpræstationer på globalt plan. IMO's vigtigste opgave er at opstille retsregler for skibsfartssektoren, som er retfærdige og effektive, og som vedtages og gennemføres overalt.

Alle stater kan blive medlemmer af organisationen, og alle EU-medlemsstater er medlemmer af IMO. Grundlaget for EU's relationer med IMO er navnlig aftalen om samarbejde mellem Den Mellemsstatslige Rådgivende Søfartsorganisation (IMCO) og Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber af 1974.

IMO's Komité for Sikkerhed på Søen består af alle medlemmer af IMO, og den træder sammen mindst én gang om året. Den behandler ethvert spørgsmål, der hører under organisationens kompetenceområde, og som vedrører navigationshjælpemidler, konstruktion af og udstyr til fartøjer, bemanning ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt, bestemmelser om forebyggelse af kollisioner, håndtering af farligt gods, søfartssikkerhedsprocedurer og -krav, hydrografiske oplysninger, logbøger og navigationsoptegnelser, undersøgelse af ulykker til søs, bjergning og redning samt andre spørgsmål, der har direkte indflydelse på sikkerheden til søs.

IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet består af alle medlemmer af IMO, og den træder sammen mindst én gang om året. Den behandler miljøspørgsmål, der hører under organisationens kompetenceområde, og som vedrører bekæmpelse og forebyggelse af forurening fra skibe omfattet af MARPOL-traktaten, herunder olie, bulktransporterede kemikalier, spildevand, affald og emissioner fra skibe til luften, herunder luftforurenende stoffer og drivhusgasemissioner. Andre spørgsmål, der er omfattet, vedrører bl.a. forvaltning af ballastvand, antibegrønningssystemer, skibsophugning, forureningsberedskab og -bekæmpelse samt udpegning af særlige områder og meget følsomme havområder.

Både IMO's Komité for Sikkerhed på Søen og IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet skal tilvejebringe rammerne for udførelsen af de opgaver, de pålægges i henhold til IMO-konventionen, eller som de får pålagt af IMO-forsamlingen eller IMO-rådet, eller enhver opgave henhørende under ovennævnte områder, som de får pålagt at udføre i henhold til enhver anden international retsakt efter godkendelse fra IMO. Komitéen for Sikkerhed på Søen og Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet og deres hjælpeorganer træffer afgørelse ved flertalsafstemning blandt medlemmerne.

### **2.3. Den retsakt, der skal vedtages af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen**

MSC 107 skal på sin samling fra den 31. maj til den 9. juni 2023 vedtage ændringer af kapitel II-2 i SOLAS-konventionen og HSC-koderne af 1994 og 2000 om forbuddet mod perfluoroktansulfonsyre (PFOS), kapitel XIV i SOLAS-konventionen og polarkoden om fiskerfartøjers sikkerhed, STCW-konventionen og -koden om brug af elektroniske beviser og LSA-koden om ventilationsstandarder i helt lukkede redningsbåde.

Formålet med de påtænkte ændringer af kapitel II-2 i SOLAS-konventionen og HSC-koderne af 1994 og 2000 er at forbyde anvendelsen af brandslukningsskum, der indeholder PFOS, til brandbekæmpelse til søs.

Formålet med de påtænkte ændringer af kapitel XIV i SOLAS-konventionen og polarkoden er at forbedre sikkerhedsstandarderne for skibe, der ikke er omfattet af SOLAS (herefter "ikke-SOLAS-skibe"), og som opererer i polare farvande.

Formålet med de påtænkte ændringer af STCW-konventionen og -koden er at indføre anvendelse af elektroniske beviser for søfarende for at lette arbejdet, mindske den administrative byrde for flagstaternes myndigheder, havnestatskontrollører og søfarende og give mulighed for hurtigere udpegelse af falske beviser.

Formålet med de påtænkte ændringer af LSA-koden er at forbedre sikkerhedskravene med hensyn til ventilationsstandarder i helt lukkede redningsbåde.

## **3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE**

### **3.1. Ændringer af kapitel II-2 i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) af 1974 og den internationale kode**

## **for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 1994 (HSC-koden af 1994) og fra 2000 (HSC-koden af 2000)**

MSC 101 godkendte et nyt output med henblik på at forbyde anvendelsen af PFOS i nye brandslukningsanlæg, som blev støttet af Unionen. MSC 101 tilføjede det på dagsordenen for perioden ud over to år for underkomitéen for systemer og udstyr til skibe (SSE).

På den syvende samling i underkomitéen for systemer og udstyr til skibe (SSE 7) nåede man til enighed om at udvide anvendelsesområdet for outputtet om "Development of provisions to prohibit the use of fire-fighting foams containing perfluorooctane sulfonic acid (PFOS) for fire-fighting on board ships" (udvikling af bestemmelser om forbud mod anvendelse af brandslukningsskum med perfluoroktansulfonsyre (PFOS) til brandslukning om bord på skibe), så det omfatter andre regler i kapitel II-2 i SOLAS-konventionen og andre instrumenter, med henblik på godkendelse på MSC 102. Unionen støttede medtagelsen af dette nye resultat på dagsordenen for den ottende samling i underkomitéen for systemer og udstyr til skibe (SSE 8).

På MSC 102 blev der opnået enighed om at udvide omfanget af outputtet og medtage det på dagsordenen for SSE 8, hvilket blev støttet af Unionen.

SSE 8 tilsluttede sig udkastet til ændringer af kapitel II-2 i SOLAS-konventionen og HSC-koderne af 1994 og 2000 om forbud mod PFOS. På SSE 8 var det Unionens holdning at støtte det foreslåede udkast til ændringer af kapitel II-2 i SOLAS-konventionen og ændringerne af HSC-koderne af 1994 og 2000. Unionen foreslog, at de henvises til en arbejdsgruppe, der skal færdiggøre ændringerne af SOLAS-konventionen og HSC-koderne.

MSC 106 godkendte udkast til ændringer af kapitel II-2 i SOLAS-konventionen og HSC-koderne af 1994 og 2000 (punkt 11.29 i rapporten fra MSC 106 (MSC 106/19) med henblik på vedtagelse på MSC 107.

På MSC 106 var Unionens holdning at støtte godkendelsen af udkastet til ændringer af kapitel II-2 i SOLAS-konventionen og HSC-koderne af 1994 og 2000.

Unionens holdning bør være at støtte disse ændringer, da PFOS er et skadeligt stof for både menneskers sundhed og havmiljøet, og disse ændringer vil forbyde anvendelsen af brandslukningsskum, der indeholder PFOS, til brandbekæmpelse til søs.

### **3.2. Ændringer af kapitel XIV i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) af 1974 og polarkoden**

MSC 100 behandlede de foreslåede ændringer af kapitel XIV i SOLAS-konventionen for at lette den obligatoriske anvendelse af visse bestemmelser på fiskerfartøjer. Desuden overvejede man på MSC 100 at gøre visse metoder til bestemmelse af et skibs operationelle kapacitet i is obligatoriske som et væsentligt element i planlægningen af sejlads (polarkoden, kapitel 11), ligesom det blev fremført, at der kan argumenteres for at gøre det obligatorisk at medtage polarkodens håndbog i sejlads i polare farvande (Polar Water Operational Manual) eller dele heraf.

På MSC 100 var Unionens holdning for så vidt angår fiskerfartøjer at støtte, at MSC 100 undersøger forslagene til ændringer af kapitel XIV i SOLAS-konventionen og polarkoden nærmere.

På MSC 101 drøftede udvalget en udvidelse af polarkodens bestemmelser, så de også gælder for ikke-SOLAS-skibe, og et forslag til et udkast til forsamlingens resolution, hvori

medlemsstaterne opfordres til på frivillig basis at tage skridt til også at gennemføre sikkerhedsforanstaltningerne i polarkoden over for skibe, som ikke er omfattet af SOLAS.

MSC 101 godkendte efterfølgende udkastet til forsamlingens resolution om midlertidige sikkerhedsforanstaltninger for skibe, der ikke er certificeret i henhold til SOLAS-konventionen, og som sejler i polare farvande. Desuden besluttede MSC 101 at henvise til den 7. samling i underudvalget for navigation, kommunikation og eftersøgning og redning (NCSR 7) med hensyn til at overveje konsekvenserne og gennemførligheden af at anvende kapitel 9 og 11 i polarkoden på ikke-SOLAS-skibe og finde ud af, hvordan sikkerheden for ikke-SOLAS-skibe bedst kan forbedres, herunder eventuel udarbejdelse af ændringer af SOLAS-konventionen og/eller polarkoden.

På MSC 101 var Unionens holdning

1. i princippet at støtte forslaget om at henvise dette spørgsmål til NCSR med henblik på yderligere overvejelse
2. at støtte udarbejdelsen af et udkast til forsamlingens resolution for så vidt angår fiskerfartøjer.

På den 7. samling i underudvalget for navigation, kommunikation og eftersøgning og redning (NCSR) nåede underudvalget til enighed om at nedsætte en korrespondancegruppe koordineret af New Zealand.

På NCSR 7 var Unionens holdning generelt at støtte forslaget om at indlede overvejelser om tekniske spørgsmål vedrørende gennemførligheden og konsekvenserne af at anvende kapitel 9 og 11 i polarkoden på skibe, der ikke er omfattet af SOLAS.

På NCSR 8 nåede underudvalget til enighed om, at

- 1) de udkast til ændringer af polarkoden, der skal udarbejdes, bør begrænses til de nuværende del I-A og I-B med mulige konsekvensændringer af indledningen,
- 2) anvendelsesområdet for de relevante bestemmelser, der skal udvikles i polarkodens del I-A, som minimum bør udvides, så det omfatter alle sejlads i polare farvande for fiskerfartøjer på 24 meter og derover, fritidsfartøjer med en bruttotonnage på 300 og derover, der ikke anvendes til handel, og fragtskibe med en bruttotonnage på 300 og derover, dog under 500, og at
- 3) der bør udarbejdes udkast til ændringer af kapitel XIV i SOLAS-konventionen for at udvide anvendelsen af polarkoden til andre skibe og for at tage hånd om undtagelser og skøn.

For at komme videre med dette spørgsmål besluttede underudvalget endelig at genetablere korrespondancegruppen om sikkerhedsforanstaltninger for ikke-SOLAS-skibe, der opererer i polare farvande.

På NCSR 8 var Unionens holdning at støtte genoprettelsen af korrespondancegruppen med henblik på at arbejde videre på teksten til kapitel 9 og 11 samt at udarbejde et udkast til en ændring af SOLAS-konventionen, navnlig for fiskerfartøjer og fritidsfartøjer.

På NCSR 9 var Unionens holdning at støtte udkastet til ændringer af kapitel XIV i SOLAS-konventionen samt udkastet til ændringer af del I-A og I-B i polarkoden for så vidt angår fiskerfartøjer og fritidsfartøjer.

På MSC 106 godkendte komitéen de planlagte ændringer af kapitel XIV i SOLAS-konventionen og polarkoden (punkt 13.9 i MSC 106-rapporten (MSC 106/19)) med henblik på vedtagelse på MSC 107 og ikrafttræden den 1. januar 2026.

På MSC 106 var Unionens holdning at støtte udkastet til ændringer af kapitel XIV i SOLAS-konventionen samt udkastet til ændringer af del I-A og 1-B i polarkoden.

Unionens holdning bør være at støtte disse ændringer, da de vil forbedre sikkerhedsstandarderne for ikke-SOLAS-skibe, der opererer i polare farvande.

### **3.3. Ændringer af den internationale konvention af 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW) og den tilhørende kode**

Underkomitéen for den menneskelige faktor, uddannelse og vagthold (HTW) overvejede på sin 5. samling at fremsætte et forslag til en fælles fortolkning af STCW-reglement I/2 med henblik på at præcisere betydningen af udtrykket "original formular" i forbindelse med søfarendes beviser i betragtning af muligheden for at anvende elektroniske beviser med henblik på STCW-konventionen, som det allerede er praksis for andre konventioner. IMO har faktisk allerede udarbejdet retningslinjer for anvendelsen af elektroniske beviser (FAL.5/Circ.39/Rev.2). På HTW 5 var der imidlertid forskellige meninger om, hvorvidt sidstnævnte retningslinjer allerede giver mulighed for elektronisk STCW-certificering.

Unionens holdning på HTW 5 var at støtte forslaget om at præcisere betydningen af udtrykket "original formular" (reglement I/2 i STCW-konventionen) for at gøre det muligt at anerkende beviser i elektronisk form.

På sin samling nr. 100 besluttede Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC), at der på HTW-underkomitéens dagsorden hvert andet år og den foreløbige dagsorden for HTW 6 medtages et output om "Development of amendments to the STCW Convention and Code for the use of electronic certificates and documents of seafarers" (udvikling af ændringer af STCW-konventionen og -koden for så vidt angår brug af elektroniske beviser og dokumenter for søfarende) med et mål for færdiggørelse i 2020 i samarbejde med underkomitéen om gennemførelse af IMO-instrumenter efter anmodning fra HTW-underkomitéen. På MSC 100 blev der også opnået enighed om at underrette FAL-udvalget om det nye output, da udvalget havde godkendt retningslinjerne for anvendelse af elektroniske beviser (FAL.5/Circ.39/Rev.2).

På MSC 100 var Unionens holdning at støtte forslaget om et nyt output med henblik på anvendelse af elektroniske beviser i henhold til STCW-konventionen og -koden.

HTW 6 bemærkede, at den bedste vej frem ville være at indlede drøftelserne om dette spørgsmål i en korrespondancegruppe. EU's holdning på HTW 6 var at støtte oprettelsen af en korrespondancegruppe.

Efter at have drøftet rapporten fra korrespondancegruppen anerkendte HTW 7, at der var behov for yderligere arbejde og overvejelser med hensyn til ændring af de relevante regler i STCW-konventionen og bestemmelserne i del A og B i STCW-koden og udarbejdelse af udkast til retningslinjer. Underkomitéen genoprettede derfor korrespondancegruppen.

Unionens holdning på HTW 7 var generelt at støtte arbejdet i korrespondancegruppen og foreslå, at rapporten henvises til en arbejdsgruppe, der skal nedsættes på HTW 8 for at færdiggøre udkastene til ændringer af STCW og udkastet til retningslinjer.

HTW 8 noterede sig de betydelige fremskridt, som korrespondancegruppen har gjort med hensyn til at udvikle udkastet til ændringer af STCW-konventionen og -koden om anvendelse af søfarendes elektroniske beviser og udkastet til retningslinjer for anvendelse af søfarendes elektroniske beviser og det tilhørende udkast til et STCW.7-cirkulære. Unionen støttede arbejdet i korrespondancegruppen og foreslog, at rapporten henvises til en arbejdsgruppe.

MSC 106 godkendte udkastet til ændringer af reglement I/1 og I/2 i STCW-konventionen og af afsnit A-I/2 i STCW-koden (punkt 10.4 og 10.5 i MSC 106-rapporten (MSC 106/19)) med henblik på vedtagelse på MSC 107.

På MSC 106 var Unionens holdning at støtte godkendelsen af udkast til ændringer af STCW-reglement I/1 og I/2 og afsnit A-I/2 i STCW-koden vedrørende anvendelsen af elektroniske beviser.

Unionens holdning bør være at støtte disse ændringer, da digitalisering af STCW-beviser vil lette arbejdet og mindske den administrative byrde for flagstaternes myndigheder, havnestatskontrollører og søfarende. Den kan også åbne mulighed for hurtigere udpegelse af falske beviser.

### **3.4. Ændringer af den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden)**

Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC) udarbejdede på sin 97. samling et nyt output vedrørende krav til ventilation af helt lukkede redningsbåde, som Unionen støttede.

Underkomitéen for systemer og udstyr til skibe (SSE) nedsatte på sin 4. samling korrespondancegruppen for redningsmidler, der koordineres af USA og skal indsamle de krævede data, udpege de mulige kriterier, som de nye ventilationskrav bør baseres på, og anbefale de kriterier, der skal anvendes i udkastet til ændringer af kapitel IV, punkt 4.6.6.1, i LSA-koden og udkastet til ændringer af resolution MSC.81 (70).

På SSE 4 var Unionens holdning i princippet at støtte den videre drøftelse af udkastene til ændringer af LSA-koden og resolution MSC.81 (70) i en arbejdsgruppe.

SSE nåede på sin femte samling til enighed om,

1. at ventilationen/luftudskiftningsraten baseret på mikroklimaparametre for så vidt angår helt lukkede redningsbåde bør være det kriterium, der er fastsat i udkastet til ændringer af LSA-koden, uden at hverken aktive eller passive ventilationsmetoder udelukkes,
2. at CO<sub>2</sub>-koncentrationen ikke bør overstige 5 000 ppm, hvilket kræver en ventilationstakt på mindst 5 m<sup>3</sup>/t pr. person, og at de nye ventilationskrav bør gælde for alle nybyggede helt lukkede redningsbåde, der er installeret om bord på et skib efter ændringernes ikrafttrædelsesdato, og
3. at der bør opretholdes et miljø, som man kan opholde sig i, i en periode på mindst 24 timer for redningsbåde generelt, mens der kan kræves en længere periode for overlevelseshjælp på skibe, der sejler i polare farvande.

Endelig godkendte SSE 5 udkastet til ændringer af LSA-koden vedrørende ventilation på helt lukkede redningsbåde med henblik på eventuel forelæggelse for MSC til godkendelse, når de tilhørende ændringer af LSA-koden vedrørende ventilation på andre redningsbåde end helt lukkede redningsbåde er foretaget. Sidstnævnte ændringer blev henvist til en korrespondancegruppe med henblik på yderligere overvejelse.

På SSE 5 var Unionens holdning at støtte den videre drøftelse af udkastene til ændringer af LSA-koden og resolution MSC.81 (70) i en arbejdsgruppe.

På grund af tidspres oprettede SSE 6 en korrespondancegruppe med henblik på færdiggørelse på SSE 7. Fristen for færdiggørelse blev forlænget til 2021.

SSE 7 tilsluttede sig udkastet til ændringer af LSA-koden vedrørende ventilation på andre overlevelseshjælp end helt lukkede redningsbåde. Med hensyn til resolution MSC.81 (70) godkendte SSE 7 udkastet til ændringer med hensyn til punkt 6.10 (praktisk afprøvning af

redningsbåde) og 6.14 (yderligere afprøvninger af helt lukkede redningsbåde). Underudvalget genoprettede derfor korrespondancegruppen for redningsmidler for at færdiggøre udkastet til ændringer af den reviderede anbefaling om afprøvning af redningsmidler (resolution MSC.81 (70)) med henblik på afprøvning af ventilationsmidler til delvist lukkede redningsbåde.

På SSE 7 var Unionens holdning at støtte den videre drøftelse af udkastene til ændringer af LSA-koden og resolution MSC.81 (70) i LSA-arbejdsgruppen.

SSE 8 nåede til enighed om

1. udkastet til MSC-resolution om ændringer af den internationale kode for redningsmidler (LSA) (i forbindelse med ventilationskravene til overlevelseshjælpemidler i kapitel IV), herunder anvendelsesbestemmelsen og det tilhørende udkast til MSC-resolution

2. udkastet til ændringer af den reviderede anbefaling (resolution MSC.81 (70)) med henblik på vedtagelse på MSC 107 i forbindelse med vedtagelsen af de dertil knyttede ændringer af LSA-koden (se punkt 3.21), jf. bilag 2.

På SSE 8 støttede Unionen yderligere drøftelser i LSA-arbejdsgruppen om udkastet til ændringer af resolution MSC.81 (70) med henblik på færdiggørelse på denne samling, således at udkastene til ændringer af LSA-koden og resolution MSC.81 (70) kan træde i kraft som en pakke den 1. januar 2026.

MSC 106 godkendte udkastet til ændringer af LSA-koden for helt lukkede redningsbåde og af den reviderede anbefaling om afprøvning af redningsmidler (revideret anbefaling) (resolution MSC.81 (70)) for helt lukkede redningsbåde (punkt 11.4.1 og 11.6.1 i MSC 106-rapporten (MSC 106/19)) med henblik på vedtagelse på MSC 107.

På MSC 106 var Unionens holdning at støtte udkastet til ændringer af LSA-koden for helt lukkede redningsbåde og af den reviderede anbefaling om afprøvning af redningsmidler (revideret anbefaling) (resolution MSC.81 (70)) for helt lukkede redningsbåde og at minde om betydningen af at vedtage udkastet til ændringer for helt lukkede redningsbåde.

Unionens holdning bør være at støtte disse ændringer, da de skærper sikkerhedskravene med hensyn til ventilationsstandarder i helt lukkede redningsbåde.

### **3.5. Relevant EU-lovgivning og EU's kompetence**

*3.5.1. Ændringer af kapitel II-2 i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) af 1974 og den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 1994 (HSC-koden af 1994) og fra 2000 (HSC-koden af 2000)*

Forordning (EU) 2019/1021 om persistente organiske miljøgifte<sup>1</sup>. Denne forordning forbyder nye anlæg, der anvender PFOS og derivater heraf.

Forordning (EU) nr. 1257/2013 om ophugning af skibe<sup>2</sup>. Forordningen om ophugning af skibe fastsætter en række krav ud over dem, der er fastsat i Hongkongkonventionen, bl.a. vedrørende yderligere to farlige materialer (PFOS og HBCDD), i bilagene hertil.

---

<sup>1</sup> EUT L 169 af 25.6.2019, s. 45.

<sup>2</sup> EUT L 330 af 10.12.2013, s. 1.



Ændringerne af kapitel II-2 i SOLAS-konventionen og HSC-koderne af 1994 og 2000 vil derfor påvirke de krav, der gælder i henhold til forordning (EU) 2019/1021 og forordning (EU) nr. 1257/2013.

### 3.5.2. *Ændringer af kapitel XIV i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) af 1974 og polarkoden*

Direktiv 97/70/EF om etablering af harmoniserede sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover<sup>3</sup>. Bilag III til dette direktiv indeholder bestemmelser gældende for "nordlige" regioner om tekniske forskrifter for fiskerfartøjer, der fisker i områder, som omfatter polare farvande.

Direktiv 2013/53/EU om fritidsfartøjer og personlige fartøjer<sup>4</sup>. Dette direktiv regulerer konstruktion og fremstilling af fritidsfartøjer med en længde på 2,5 til 24 m og af personlige fartøjer med en længde på 0 til 4 m.

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1157<sup>5</sup> om regler for anvendelsen af direktiv 2014/90/EU<sup>6</sup> om skibsudstyr for så vidt angår krav til design, konstruktion og ydeevne samt prøvningsstandarder for skibsudstyr og om ophævelse af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/1158.

Direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet<sup>7</sup>. Dette direktiv omfatter bestemmelser vedrørende skibe, der sejler i isfyldte farvande. I henhold til artikel 18 skal de kompetente myndigheder 1) give føreren af de skibe, der befinder sig i deres myndighedsområde, de fornødne oplysninger om isforholdene, anbefalede sejlruiter og isbryderassistance i deres myndighedsområde og 2) dokumentere, at skibe opfylder de krav til modstandsdygtighed og kraft, som issituationen i området tilsiger. Desuden findes der i artikel 6a krav til transportvirksomheder vedrørende automatiske identifikationssystemer (AIS) (klasse A), der omfatter fiskerfartøjer på over 15 m. Det samme krav findes i artikel 10 i Rådets forordning (EF) nr. 1224/2009 om oprettelse af en EF-kontrolordning med henblik på at sikre overholdelse af reglerne i den fælles fiskeripolitik (fiskerikontrolforordningen) og gælder for fartøjer under EU-flag.

Ændringerne af kapitel XIV i SOLAS-konventionen og polarkoden vil derfor påvirke kravene i direktiv 97/70/EF, direktiv 2013/53/EU, direktiv 2014/90/EU og direktiv 2002/59/EF.

### 3.5.3. *Ændringer af den internationale konvention af 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW) og den tilhørende kode*

Direktiv (EU) 2022/993 om minimumsuddannelsesniveaue for søfartserhverv<sup>8</sup> indeholder bestemmelser vedrørende digitale beviser:

- I artikel 4, stk. 11, står der: "Med forbehold af bestemmelserne i artikel 20, stk. 7, skal de beviser, der kræves i henhold til dette direktiv, forefindes i original om bord på det skib, hvor indehaveren er tjenstgørende, i papirform eller elektronisk form, idet deres ægthed og gyldighed kan verificeres efter proceduren i nærværende artikels stk. 13, litra b)."

<sup>3</sup> EFT L 34 af 9.2.1998, s. 1.

<sup>4</sup> EUT L 354 af 28.12.2013, s. 90.

<sup>5</sup> EUT L 180 af 6.7.2022, s. 1.

<sup>6</sup> EUT L 257 af 28.8.2014, s. 146.

<sup>7</sup> EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

<sup>8</sup> EUT L 169 af 27.6.2022, s. 45.

- I artikel 4, stk. 14, står der: "Når de relevante ændringer af STCW-konventionen og del A i STCW-koden vedrørende digitale beviser for søfarende træder i kraft, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 30 for at ændre dette direktiv ved at afstemme alle de relevante bestemmelser deri med de pågældende ændringer af STCW-konventionen og del A i STCW-koden med henblik på at digitalisere søfarendes beviser og påtegninger."
- I artikel 6 (gensidig anerkendelse af søfarendes beviser, som er udstedt af medlemsstaterne) hedder det: "Enhver medlemsstat accepterer kvalifikationsbeviser og dokumentation, som er udstedt af en anden medlemsstat eller under dennes myndighed, i papirform eller elektronisk form, med henblik på at tillade søfarende at gøre tjeneste på skibe, der fører dens flag."

Ændringerne af STCW-konventionen og -koden vil derfor påvirke de krav, der gælder i henhold til direktiv (EU) 2022/993.

#### 3.5.4. Ændringer af den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden)

Standarder for redningsbåde og overlevelsesfartøjer samt resolution MSC.81 (70) er en del af bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1157 om regler for anvendelsen af direktiv 2014/90/EU<sup>9</sup> om skibsudstyr for så vidt angår krav til design, konstruktion og ydeevne samt prøvningsstandarder for skibsudstyr og om ophævelse af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/1158<sup>10</sup>.

I henhold til artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe<sup>11</sup> finder SOLAS-konventionen som ændret desuden anvendelse på passagerskibe i klasse A, mens bilag I, kapitel III om redningsmidler fastsætter forskellige og omfattende krav til passagerskibe i klasse B, C og D i indenrigsfart, også for så vidt angår helt lukkede redningsbåde.

Ændringerne af LSA-koden vil derfor påvirke de krav, der gælder i henhold til direktiv 2014/90/EU og direktiv 2009/45/EF.

#### 3.5.5. EU's kompetence

Ændringerne af kapitel II-2 i SOLAS-konventionen og HSC-koderne af 1994 og 2000 vil få konsekvenser for EU-lovgivningen, navnlig anvendelsen af forordning (EU) 2019/1021 og forordning (EU) nr. 1257/2013.

Ændringerne af kapitel XIV i SOLAS-konventionen og polarkoden vil få konsekvenser for EU-lovgivningen, navnlig anvendelsen af direktiv 97/70/EF, direktiv 2013/53/EU, direktiv 2014/90/EU og direktiv 2022/59/EF.

Ændringerne af STCW-konventionen og -koden vil få konsekvenser for EU-lovgivningen, navnlig anvendelsen af direktiv (EU) 2022/993.

Ændringerne af LSA-koden vil få konsekvenser for EU-lovgivningen, navnlig anvendelsen af direktiv 2014/90/EU og direktiv 2009/45/EF.

<sup>9</sup> EUT L 257 af 28.8.2014, s. 146.

<sup>10</sup> EUT L 180 af 6.7.2022, s. 1.

<sup>11</sup> EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1.

Genstanden for de påtænkte retsakter vedrører derfor et område, som Unionen har eksternt enekompetence på i henhold til artikel 3, stk. 2, sidste del, i TEUF.

## **4. RETSGRUNDLAG**

### **4.1. Proceduremæssigt retsgrundlag**

#### *4.1.1. Principper*

I henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) skal Rådet vedtage afgørelser om fastlæggelse af, "hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ nedsat ved en aftale, når dette organ skal vedtage retsakter, der har retsvirkninger, bortset fra retsakter, der supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen."

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i aftalen<sup>12</sup>.

Begrebet "retsakter, der har retsvirkninger" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, der gælder for det pågældende organ. Det omfatter også instrumenter, der ikke har bindende virkning i henhold til folkeretten, men som "vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af de regler, der vedtages af EU-lovgiver"<sup>13</sup>.

#### *4.1.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde*

IMO's Komité for Sikkerhed på Søen er nedsat ved en aftale, nemlig konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation.

De afgørelser, som denne komité skal vedtage, er retsakter med retsvirkninger. De påtænkte retsakter vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nærmere bestemt:

- Forordning (EU) 2019/1021 om persistente organiske miljøgifte. Denne forordning forbyder nye anlæg, der anvender PFOS og derivater heraf.
- Forordning (EU) nr. 1257/2013 om ophugning af skibe. Denne forordning fastsætter en række yderligere krav, bl.a. vedrørende yderligere to farlige materialer (PFOS og HBCDD), i bilagene.
- Direktiv 97/70/EF om etablering af harmoniserede sikkerhedsforskrifter for fiskerfartøjer med en længde på 24 meter og derover. Bilag III til dette direktiv indeholder bestemmelser gældende for "nordlige" regioner om tekniske forskrifter for fiskeskibe, der fisker i områder, som omfatter polare farvande.
- Direktiv 2013/53/EU om fritidsfartøjer og personlige fartøjer. Dette direktiv regulerer konstruktion og fremstilling af fritidsfartøjer med en længde på 2,5 til 24 m og af personlige fartøjer med en længde på 0 til 4 m.
- Direktiv 2014/90/EU om skibsstyr. Dette skyldes, at kravene til design, konstruktion og ydeevne samt prøvningsstandarder for skibsstyr, der anvendes om bord på skibe, er reguleret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1157.

---

<sup>12</sup> Sag C-399/12, Tyskland mod Rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

<sup>13</sup> Sag C-399/12, Tyskland mod Rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

- Direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet. Dette direktiv omfatter bestemmelser vedrørende skibe, der sejler i isfyldte farvande. I henhold til artikel 18 skal de kompetente myndigheder 1) give føreren af de skibe, der befinder sig i deres myndighedsområde, de fornødne oplysninger om isforholdene, anbefalede sejlruiter og isbryderassistance i deres myndighedsområde og 2) dokumentere, at skibe opfylder de krav til modstandsdygtighed og kraft, som issituationen i området tilsiger. Desuden findes der i artikel 6a krav til transportvirksomheder vedrørende automatiske identifikationssystemer (AIS) (klasse A), der omfatter fiskerfartøjer på over 15 m. Det samme krav findes i artikel 10 i Rådets forordning (EF) nr. 1224/2009 om oprettelse af en EF-kontrolordning med henblik på at sikre overholdelse af reglerne i den fælles fiskeripolitik (fiskerikontrolforordningen) og gælder for fartøjer under EU-flag.
- Direktiv (EU) 2022/993 om minimumsuddannelsesniveaue for søfartserhverv. Dette direktiv indeholder flere bestemmelser vedrørende digitale beviser. I artikel 4, stk. 11, står der: "Med forbehold af bestemmelserne i artikel 20, stk. 7, skal de beviser, der kræves i henhold til dette direktiv, forefindes i original om bord på det skib, hvor indehaveren er tjenstgørende, i papirform eller elektronisk form, idet deres ægthed og gyldighed kan verificeres efter proceduren i nærværende artikels stk. 13, litra b)." I artikel 4, stk. 14, står der: "Når de relevante ændringer af STCW-konventionen og del A i STCW-koden vedrørende digitale beviser for søfarende træder i kraft, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 30 for at ændre dette direktiv ved at afstemme alle de relevante bestemmelser deri med de pågældende ændringer af STCW-konventionen og del A i STCW-koden med henblik på at digitalisere søfarendes beviser og påtegninger." I artikel 6 (gensidig anerkendelse af søfarendes beviser, som er udstedt af medlemsstaterne) hedder det: "Enhver medlemsstat accepterer kvalifikationsbeviser og dokumentation, som er udstedt af en anden medlemsstat eller under dennes myndighed, i papirform eller elektronisk form, med henblik på at tillade søfarende at gøre tjeneste på skibe, der fører dens flag."
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU af 23. juli 2014 om skibsudstyr. Dette skyldes, at standarder for redningsbåde og overlevelsesfartøjer samt resolution MSC.81 (70) er en del af bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1157.
- Direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe. I henhold til artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i dette direktiv finder SOLAS-konventionen som ændret anvendelse på passagerskibe i klasse A, mens bilag I, kapitel III om redningsmidler fastsætter forskellige og omfattende krav til passagerskibe i klasse B, C og D i indenrigsfart, også for så vidt angår helt lukkede redningsbåde.

Derfor vil vedtagelsen af ændringerne af

- kapitel II-2 i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) af 1974 og den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 1994 (HSC-koden af 1994) og fra 2000 (HSC-koden af 2000)
- kapitel XIV i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) af 1974 og polarkoden

- den internationale konvention af 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW) og den tilhørende kode samt
- den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden)

kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, navnlig forordning (EU) 2019/1021 om persistente organiske miljøgifte, forordning (EU) nr. 1257/2013 om ophugning af skibe, direktiv 97/70/EF om etablering af harmoniserede sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover, direktiv 2013/53/EU om fritidsfartøjer og personlige fartøjer, direktiv 2014/90/EU om skibsstyr, direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet, direktiv (EU) 2022/993 om minimumsuddannelsesniveaut for søfartserhverv og direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe.

De påtænkte retsakter supplerer eller ændrer ikke den institutionelle ramme for overenskomsten.

Det proceduremæssige retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 218, stk. 9, i TEUF.

## **4.2. Materielt retsgrundlag**

### *4.2.1. Principper*

Det materielle retsgrundlag for en afgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF afhænger hovedsagelig af formålet med og indholdet af den påtænkte retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne. Hvis den påtænkte retsakt har to formål eller består af to elementer, og det ene af disse formål eller elementer må betragtes som det primære, mens det andet kun er sekundært, skal den afgørelse, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, kun have ét materielt retsgrundlag, nemlig det, som det primære eller fremherskende formål eller element tilsiger.

### *4.2.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde*

Den påtænkte retsakts primære formål og indhold vedrører søtransport. Derfor er det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse artikel 100, stk. 2, i TEUF.

## **4.3. Konklusion**

Retsgrundlaget for forslaget til afgørelse bør være artikel 100, stk. 2, i TEUF, sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i TEUF.

Forslag til

## RÅDETS AFGØRELSE

**om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation på den 107. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen for så vidt angår vedtagelsen af ændringer af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen), den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 1994 (HSC-kode af 1994) og af 2000 (HSC-kode af 2000), den internationale kode for skibe, som opererer i polare farvande (polarkoden), den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold fra 1978 (STCW-konventionen) og den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden)**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation ("IMO") trådte i kraft den 17. marts 1958.
- (2) IMO er De Forenede Nationers særorganisation med ansvar for skibsfartssikkerheden og forebyggelse af hav- og luftforurening fra skibe. Alle Unionens medlemsstater er medlem af IMO. Unionen er ikke medlem af IMO.
- (3) I medfør af IMO-konventionens artikel 28, litra b), skal Komitéen for Sikkerhed på Søen tilvejebringe rammerne for udførelsen af de opgaver, den pålægges i henhold til konventionen, eller som den får pålagt af IMO-forsamlingen eller IMO-rådet, eller enhver opgave henhørende under artiklens arbejdsområder, som den får pålagt at udføre i henhold til enhver anden international retsakt efter godkendelse fra IMO.
- (4) Komitéen for Sikkerhed på Søen skal på sin 107. samling fra den 31. maj til den 9. juni 2023 vedtage ændringer til kapitel II-2 i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) af 1974 og den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 1994 (HSC-koden af 1994) og af 2000 (HSC-koden af 2000), kapitel XIV i SOLAS-konventionen af 1974 og den internationale kode for skibe, som opererer i polare farvande (polarkoden), den internationale konvention af 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold af 1978 (STCW) og den tilhørende kode samt den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden).
- (5) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 107. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen, bør fastlægges, da de påtænkte ændringer af kapitel II-2 i SOLAS-konventionen og HSC-koderne af 1994 og 2000, af kapitel XIV i SOLAS-konventionen og polarkoden, af STCW-konventionen og -koden og af LSA-koden vil

kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nemlig forordning (EU) 2019/1021 om persistente organiske miljøgifte<sup>1</sup>, forordning (EU) nr. 1257/2013 om ophugning af skibe<sup>2</sup>, direktiv 97/70/EF om etablering af harmoniserede sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover<sup>3</sup>, direktiv 2013/53/EU om fritidsfartøjer og personlige fartøjer<sup>4</sup>, direktiv 2014/90/EU om skibsudstyr<sup>5</sup>, direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet<sup>6</sup>, direktiv (EU) 2022/993 om minimumsuddannelsesniveaut for søfartserhverv<sup>7</sup> og direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe<sup>8</sup>.

- (6) De påtænkte ændringer af kapitel II-2 i SOLAS-konventionen og HSC-koderne af 1994 og 2000 vil forbyde anvendelsen af brandslukningsskum, der indeholder PFOS, til brandbekæmpelse til søs. Unionens holdning bør være at støtte disse ændringer, da PFOS er et skadeligt stof for både menneskers sundhed og havmiljøet.
- (7) Ændringerne af kapitel XIV i SOLAS-konventionen og polarkoden vil lette den obligatoriske anvendelse af visse bestemmelser på fiskerfartøjer og gøre det obligatorisk at anvende visse metoder til bestemmelse af et skibs operationelle kapacitet i is som et væsentligt element i planlægningen af sejlads. Unionens holdning bør være at støtte disse ændringer, da de vil forbedre sikkerhedsstandarderne for ikke-SOLAS-skibe, der opererer i polare farvande.
- (8) Ændringerne af STCW-konventionen og -koden vil omhandle brugen af elektroniske beviser i henhold til STCW-konventionen og -koden. Unionens holdning bør være at støtte disse ændringer, da digitalisering af STCW-beviser vil lette arbejdet og mindske den administrative byrde for flagstaternes myndigheder, havnestatskontrollører og søfarende. Den kan også åbne mulighed for hurtigere udpegelse af falske beviser.
- (9) Ændringerne af LSA-koden vil omfatte nye krav til ventilation på andre overlevelseshastfartøjer end helt lukkede redningsbåde. Unionens holdning bør være at støtte disse ændringer, da de skærper sikkerhedskravene med hensyn til ventilationsstandarder i helt lukkede redningsbåde —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### *Artikel 1*

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 107. samling i Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) Komité for Sikkerhed på Søen, skal være at tilslutte sig ændringerne af kapitel II-2 i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) af 1974 og den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 1994 (HSC-koden af 1994) og af 2000 (HSC-koden af 2000), af kapitel XIV i SOLAS-konventionen af 1974 og den internationale kode for skibe, som opererer i polare farvande (polarkoden), den internationale konvention af 1978 om

<sup>1</sup> EUT L 169 af 25.6.2019, s. 45.

<sup>2</sup> EUT L 330 af 10.12.2013, s. 1.

<sup>3</sup> EFT L 34 af 9.2.1998, s. 1.

<sup>4</sup> EUT L 354 af 28.12.2013, s. 90.

<sup>5</sup> EUT L 257 af 28.8.2014, s. 146.

<sup>6</sup> EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

<sup>7</sup> EUT L 169 af 27.6.2022, s. 45.

<sup>8</sup> EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1.

uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold af 1978 (STCW) og den tilhørende kode samt den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden) som fastsat i IMO-cirkulæreskrivelse nr. 4658/Rev.1.

#### *Artikel 2*

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, udtrykkes af Kommissionen og af de EU-medlemsstater, der er medlem af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, og som handler i fællesskab i Unionens interesse.

#### *Artikel 3*

Denne afgørelse er rettet til Kommissionen og medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne  
Formand*