



Bruxelles, den 12.4.2017
COM(2017) 174 final

2017/0080 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, som skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) på den 98. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen og den 71. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet, for så vidt angår vedtagelsen af ændringer af SOLAS-regel II-1/23, SOLAS-regel II-2/9.4.1.3, koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000, Den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden) og tillæg V til bilag VI til MARPOL-konventionen

BEGRUNDELSE

1. INDLEDNING

Formålet med dette kommissionsforslag er at fastlægge den holdning, som Unionen skal indtage på den 98. samling i Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) Komité for Sikkerhed på Søen (MSC 98) og den 71. samling i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC 71) med henblik på de ændringer, der er beskrevet i enkeltheder under følgende underpunkter.

1.1 Ændringer af SOLAS-regel II-1/23

På den 95. og 96. samling i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen (MSC 95 og MSC 96) godkendtes en række udkast til SOLAS-regel II-1 vedrørende regler for underinddeling og krav til lækstabilitet, som blev sammenfattet og er indeholdt i Rådets afgørelse (EU) 2016/2077 af 17. oktober 2016¹.

På den 97. samling (MSC 97) blev komitéen enig om at udsætte vedtagelsen af udkastet til ændringer af SOLAS-kapitel II-1 om underinddeling og krav til lækstabilitet til den 98. samling (MSC 98) med undtagelse af vedtagelsen af udkastet til ændringer af SOLAS-regel II-1/3-12 om beskyttelse mod støj. Hvad angår ændringerne af regel II-1/6 med henblik på formlen for det påkrævede inddelingsindeks R, blev der på MSC 97 opnået enighed om, at det nuværende sikkerhedsniveau, som sikres gennem SOLAS-bestemmelserne i overensstemmelse med Unionens holdning som fastsat i artikel 2, stk.1, litra a), og artikel 2, stk. 2, i Rådets afgørelse (EU) 2016/2077, ikke bør sænkes.

Trods afgørelsen om at udskyde vedtagelsen af SOLAS-kapitel II-1 blev komitéen enig om at behandle de dokumenter, der er fremlagt til MSC 97, og færdiggøre teksten til ændringerne. Komitéen nåede til generel enighed om, at teksten til regel II-1/22, 23 og 24, hvad angår lignende krav, som formuleres på forskellig vis, skal harmoniseres, og at krydshenvisninger skal ajourføres uden at ændre indholdet af de tidligere godkendte ændringer. Disse ændringer kan betragtes som mindre, men regel II-1/23 vedrører særlige krav for ro-ro passagerskibe og var ikke medtaget i Rådets afgørelse (EU) 2016/2077. Regel II-1/24 vedrører kun fragtskibe.

Disse ændringer er opført i bilag 1 til dokument MSC 97/WP.5. Som anført i punkt 3.17 i rapporten fra MSC 97 (MSC 97/22) forventes ændringerne at blive vedtaget på MSC 98 med forbehold af, at de ændringer, som er foreslået i dokumenterne MSC 97/3/5 og MSC 97/3/4, og eventuelle redaktionelle ændringer, vedtages.

1.2 Ændringer af SOLAS-regel II-2/9.4.1.3

Ændringerne af SOLAS-regel II-2/9.4.1.3 har til formål at præcisere kravene til brandmodstandsevnen for vinduer på passagerskibe, der ikke befordrer flere end 36 passagerer, og på skibe til særlige formål med mere end 60 (men ikke flere end 240)

¹ Rådets afgørelse (EU) 2016/2077 af 17. oktober 2016 om den holdning, som skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på 70. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (IMO) og 97. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen, når det gælder vedtagelsen af ændringerne af MARPOL-konventionens bilag VI, SOLAS-regel II-1, SOLAS-regel III/1.4, III/30 og III/37, SOLAS-regel II-2/1 og II-2/10, SOLAS-regel II-1/3-12, STCW-konventionen og -koden, koden for brandsikkerhedssystemer og koden for det udvidede synsprogram fra 2011 (EUT L 320 af 26.11.2016, s. 36).

personer om bord. Skibe, der ikke befordrer flere end 36 passagerer, skal have samme sikkerhedsniveau som skibe, der befordrer flere end 36 passagerer.

Ændringerne til SOLAS-regel II-2/9.4.1.3 er anført i bilag 13 til rapporten fra MSC 97 (MSC 97/22). Som anført i punkt 9.6 i beretningen fra MSC 97 forventes ændringerne at blive vedtaget på MSC 98.

1.3 Ændringer af koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000

Ændringerne af koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000 (HSC-koderne) skaber klarhed med hensyn til anvendelsen af punkt 8.10.1.4 til 8.10.1.6 i koderne af 1994 og 2000 med henblik på fritagelse fra det krav om at medføre mand over bord-både, der gælder for højhastighedsfartøjer med en længde under henholdsvis 20 meter og 30 meter. Under forudsætning af at kravene i punkt 8.10.1.6 i begge koder opfyldes, hvilket som et nyt element omfatter et krav om, at det skal være muligt at redde en hjælpeløs person op af vandet med vandret eller næsten vandret kropsposition, kan et højhastighedsfartøj med en længde under henholdsvis 30 meter (HSC-kode af 2000) og 20 meter (HSC-kode af 1994) fritages for kravet om at medføre en mand over bord-båd. Ændringerne af HSC-koderne af 1994 og 2000 er opført i bilag 15 og 16 i rapporten fra MSC 97 (MSC 97/22/Add.1). Som anført i punkt 8.25 i rapporten fra MSC 97 (MSC 97/22) forventes ændringerne at blive vedtaget på MSC 98.

1.4 Ændringer af den internationale kode for redningsmidler og af bilaget til resolution MSC.81(70)²

Den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden) indeholder internationale krav for redningsmidler, der er omfattet af kapitel III i SOLAS-konventionen af 1974, herunder for personlige redningsmidler, visuelle hjælpemidler, overlevelseshjælpemidler, mand over bord-både, udsætnings- og ombordtagningsarrangementer og marineevakueringsystemer, linekastningsapparater og hovedalarmsystemer og højttaleranlæg.

Ændringerne af punkt 6.1.1.5 og 6.1.1.6 i LSA-koden og af punkt 8.1.1 i del 1 i bilag til resolution MSC.81(70) sikrer overensstemmelsen med de statiske afprøvninger og deres prøvebelastninger, som udsætningsarrangementer, og herunder konstruktionsdele og spil, skal modstå. På MSC 97 støttede det synspunkt, der blev fremført på den tredje samling i underkomitéen for systemer og udstyr til skib (SSE 3), hvorefter de pågældende ændringer skal behandles som mindre korrektioner.

Disse ændringer er opført i bilag 17 til rapporten fra MSC 97 (MSC 97/22/Add.1) og i bilag 1 i IMO-dokument MSC 98/3/1. Som anført i punkt 8.34 og 8.35 i rapporten fra MSC 97 (MSC 97/22) forventes ændringerne at blive vedtaget på MSC 98.

1.5 Ændringer til tillæg V til bilag VI til MARPOL-konventionen

Et forslag fra Unionen for MEPC 67 (MEPC 67/12/7) indeholdt ændringer til det nuværende tillæg V til bilag VI til MARPOL-konventionen, hvori standardteksten til bunkerleveringsattesten er fastlagt. Ændringen ville gøre det muligt, at skibe, som har tilsvarende metoder om bord (navnlig rensningssystemer for udstødningsgas (EGCS)), som er godkendt i overensstemmelse med regel 4 i bilag VI til MARPOL-konventionen, at bunkre brændselsolie med et højere svovlindhold end det, der er

² Revideret anbefaling om afprøvning af redningsmidler.

fastlagt i regel 14.1 og 14.4 i bilag VI til MARPOL-konventionen, hvilket er en oplysning, der skal anføres i bunkerleveringsattesten (BDN).

På baggrund af det stigende antal skibe, der er udrustet med rensningssystemer for udstødningsgas (EGCS), blev ændringer, som Unionen havde foreslået, anset for nødvendige for at tilpasse bunkerleveringsattestens standardtekst til det faktum, at skibe selv efter ikrafttrædelsen af svovlindholdskravet på 0,10 % i svovlemissionskontrolområder (SECA-områder) pr. 1. januar 2015 fortsat kan anvende brændselsolie med et højere svovlindhold.

På MEPC 67 var der enighed om, at der er behov for ændringer, men det blev samtidig fastslået, at der er behov for yderligere drøftelser. Derfor blev EU-forslaget udsat til den anden samling i underkomitéen for forureningsforebyggelse og -beredskab (Pollution Prevention and Response, PPR 2).

I den pågældende arbejdsgruppe under PPR 2 fandt der en omfattende debat sted, uden at det dog lykkedes at nå frem til en aftale om den nøjagtige form af den ændrede tekst. I tilslutning til PPR 2 blev der i et forslag fra Unionen for PPR 3 (PPR 3/10) i videst muligt omfang taget højde for de synspunkter, der blev fremført på PPR 2. Forslaget vedrørte tilføjelsen af yderligere præciseringer i tillæg V til bilag VI i MARPOL-konventionen, hvormed leverandøren efter køberens meddelelse kan anføre på bunkerleveringsattesten (BDN), at brændstoffet er bestemt til brug på et skib, der opfylder kravene med hensyn til svovlindhold gennem en tilsvarende metode.

Disse ændringer er opført i bilag 7 til MEPC 70/18/Add.1. Som anført i punkt 5.9 i rapporten fra MEPC 70 (MEPC 70/18) forventes ændringerne af blive vedtaget på MEPC 71.

2. VEDTAGELSE AF IMO'S ÆNDRINGER

2.1 Vedtagelse af ændringer

De i punkt 1.1 til 1.4 anførte ændringer blev godkendt på den 97. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen den 21.-25. november 2016 og fremlægges til vedtagelse på den 98. samling i Komitéen for Sikkerhed den 7.-16. juni 2017. De i punkt 1.5 anførte ændringer blev godkendt på den 70. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet den 24.-28. oktober 2016 og fremlægges til vedtagelse på den 71. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet den 3.-7. juli 2017.

2.2 Godkendelse

Når ændringerne i punkt 1.1 til 1.5 er godkendt og vedtaget af de to komitéer, vil de blive videreformidlet til de respektive kontraherende parter til anerkendelse.

3. RELEVANT EU-LOVGIVNING OG UNIONENS KOMPETENCE

3.1 Ændringer af SOLAS-regel II-1/23

I SOLAS-regel II-1 reguleres konstruktion-bygning, inddeling og stabilitet, maskineri og elektriske anlæg. Ændringerne til SOLAS-regel II-1/23, som skal vedtages på MSC 98, vedrører passagerskibe. I artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe fastsættes det, at nye passagerskibe i klasse A fuldt og helt skal opfylde kravene i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer.

Ændringerne til SOLAS-regel II-1/23 vil derfor berøre EU-retten gennem anvendelsen af direktiv 2009/45/EF.

3.2 Ændringer af SOLAS-regel II-2/9.4.1.3

Ifølge artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv 2009/45/EF finder SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer anvendelse på passagerskibe i klasse A. Derudover er det i bilag I, kapitel II-2, afsnit B.10.4, i direktiv 2009/45/EF fastsat, at for passagerskibe, der befordrer færre end 36 passagerer, skal der lægges særlig vægt på brandmodstandsevnen for vinduer, der vender ud mod åbne eller lukkede indskibningssteder for redningsbåde og redningsflåder, og på brandmodstandsevnen for vinduer, der er placeret under sådanne steder i en sådan position, at deres svigt under en brand ville vanskeliggøre udsætningen af eller indskibningen i redningsbåde eller redningsflåder.

Ændringerne af SOLAS-regel II-2/9.4.1.3 vil derfor berøre EU-retten gennem anvendelsen af direktiv 2009/45/EF.

3.3 Ændringer af koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000

Ifølge artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv 2009/45/EF finder SOLAS-konventionen med senere ændringer anvendelse på passagerskibe i klasse A. Derudover er det i artikel 6, stk. 4, litra a), i samme direktiv fastsat, at højhastighedspassagerfartøjer skal opfylde kravene i regel X/2 og X/3 i SOLAS-konventionen, der vedrører højhastighedsfartøjers overholdelse af koderne af 1994 og 2000. Endvidere er det fastsat i artikel 6, stk. 4, litra b) og c), at kravene i koden for højhastighedsfartøjer skal opfyldes. Artikel 2, litra c), i samme direktiv fastsætter, at henvisninger til koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000 er i den gældende affattelse. Deraf følger, at ændringer af disse koder vil have en direkte indvirkning på gennemførelsen af EU-lovgivning.

Ændringerne af koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000 med henblik på ildslukningsinstallationer i maskinrum vil derfor berøre EU-retten gennem anvendelsen af direktiv 2009/45/EF.

3.4 Ændringer af den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden) og af bilaget til resolution MSC.81(70)

Udsætningsarrangementer og spil er opført i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/306 af 6. februar 2017 om angivelse af krav til design, konstruktion og ydeevne samt prøvningsstandarder for skibsudstyr. I denne gennemførelsesforordning henvises der til LSA-koden og til resolution MSC.81(70) i forbindelse med MED/1.21, 1.23, 1.24 og 1.25, hvad angår udsætningsarrangementer, og i forbindelse med MED/1.41a, 1.41b, 1.41c, 1.41d, 1.41e, hvad angår spil. Dette udstyr hører derfor under anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU af 23. juli 2014 om skibsudstyr og om ophævelse af Rådets direktiv 96/98/EF.

Ændringerne af LSA-koden og bilaget til resolution MSC.81(70) vil derfor berøre EU-retten gennem anvendelsen af direktiv 2014/90/EU og gennemførelsesforordning (EU) 2017/306.

3.5 Ændringer til tillæg V til bilag VI til MARPOL-konventionen

Kravene i bilag VI til MARPOL-konventionen med henblik på begrænsning af SOx-emissioner gennemføres i EU-retten i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende

brændstoffer. I artikel 6, stk. 9, litra b) og c), og artikel 13, stk. 2, litra a), i dette direktiv henvises der til bunkerleveringsattesten som et vigtigt middel til at sikre, at kravene i direktivet overholdes. Tilsvarende metoder til overholdelse af kravene gælder som alternative reduktionsmetoder, jf. definitionen i artikel 2, litra o), i direktiv 2016/802/EU, og kan anvendes, forudsat at de skibe, som anvender emissionsreduktionsmetoden, til stadighed opnår reduktioner i emissionerne af svovldioxid, der mindst svarer til de reduktioner, der ville være opnået ved anvendelse af skibsbrændstoffer, der opfylder kravene i direktivet.

Ændringerne af annekts V i bilag VI til MARPOL-konventionen vil derfor berøre EU-retten gennem anvendelsen af direktiv 2016/802/EU.

3.6 Sammenfatning

På baggrund af forbindelserne mellem de foreslåede ændringer og den relevante EU-lovgivning, som er anført ovenfor, finder Kommissionen, at vedtagelsen af de nævnte ændringer, som forventes at finde sted på MSC 98 og MEPC 71, hører under Unionens eksterne enekompetence, jf. artikel 3, stk. 2, i TEUF, i og med, at vedtagelsen af de nævnte internationale instrumenter har indvirkning på fælles regler eller ændrer deres anvendelsesområde.

I overensstemmelse med velkonsolideret retspraksis kan medlemsstaterne ikke, ej heller selv om Unionen ikke er medlem af IMO eller en kontraherende part i de pågældende internationale instrumenter, påtage sig forpligtelser, som kan forventes at have indflydelse på EU-regler, der er vedtaget med henblik på opfyldelse af traktaterne, medmindre de på forslag af Kommissionen ved en rådsafgørelse bemyndiges hertil.

4. KONKLUSION

Kommissionen foreslår derfor en rådsafgørelse om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne, til de i punkt 1.1 til 1.5 nævnte spørgsmål, som skal vedtages på den 98. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen og den 71. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, som skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) på den 98. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen og den 71. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet, for så vidt angår vedtagelsen af ændringer af SOLAS-regel II-1/23, SOLAS-regel II-2/9.4.1.3, koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000, Den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden) og tillæg V til bilag VI til MARPOL-konventionen

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen og
ud fra følgende betragtninger:

- 1) Den Europæiske Unions tiltag inden for søtransport bør sigte på at forbedre sikkerheden til søs og beskytte havmiljøet.
- 2) Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) Komité for Sikkerhed på Søen (MSC) godkendte på sin 97. samling ændringer af regel II-1/23 og regel II-2/9.4.3 i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS), af koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000 (HSC-koderne) og af den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden) og af bilaget til resolution MSC.81(70). Ændringerne forventes at blive vedtaget på den 98. samling i MSC i juni 2017 (MSC98). Ændringerne forventes at blive vedtaget på den 98. samling i MSC i juni 2017 (MSC98).
- 3) På den 70. samling i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC) enedes man om ændringer af tillæg V til bilag VI til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL), for at tillade, at skibe, der opfylder kravene gennem tilsvarende metoder, hvis de har en bunkerleveringsattest (BDN), hvoraf det fremgår, at brændselsolien leveres i overensstemmelse med køberens meddelelse om, at brændselsolien er bestemt til at skulle anvendes i kombination med tilsvarende metoder til efterlevelse af kravene. Ændringerne forventes at blive vedtaget på den 71. samling i MEPC i juli 2017 (MEPC 71).
- 4) På den 95. og den 96. samling i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen (MSC) blev der godkendt en række udkast til SOLAS-regel II-1 med henblik på forskrifter for underinddeling og krav til lækstabilitet, som blev sammenfattet og optaget i Rådets afgørelse (EU) 2016/2077 af 17. oktober 2016³.

³ Rådets afgørelse (EU) 2016/2077 af 17. oktober 2016 om den holdning, som skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på 70. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (IMO) og 97. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen, når det gælder vedtagelsen af ændringerne af MARPOL-konventionens bilag VI, SOLAS-regel II-1, SOLAS-regel III/1.4, III/30 og

- 5) På den 97. samling i IMO'S Komité for Sikkerhed på Søen (MSC) blev det besluttet at stille vedtagelsen af de fleste af de forelagte udkast til ændringer til SOLAS-kapitel II-1 om regler for underinddeling og krav til lækstabiliteten i bero indtil den 98. samling i MSC, og hvad angår til regel II-1/6 om formlen for det påkrævede inddelingsindeks R var der enighed om, at ingen yderligere ændringer af regel II-1/6 skal indebære, at det nuværende sikkerhedsniveau sænkes.
- 6) Unionens holdning som fastlagt i artikel 2, stk. 1, litra a), og artikel 2, stk. 2, i Rådets afgørelse (EU) 2016/2077 finder derfor fortsat anvendelse.
- 7) På den 97. samling i IMO'S Komité for Sikkerhed på Søen (MSC) blev det besluttet at udskyde vedtagelsen af ændringerne til SOLAS-kapitel II-1 til den 98. samling i MSC, og komitéen nåede til generel enighed om, at teksten til regel II-1/22, 23 og 24, hvad angår lignende krav, som formuleres på forskellig vis, skal harmoniseres, og at krydshenvisninger skal ajourføres uden at ændre indholdet af de tidligere godkendte ændringer. Regel II-1/23 omhandler særlige krav for ro-ro passagerskibe og er ikke omfattet af den holdning, der er fastlagt i Rådets afgørelse (EU) 2016/2077. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF⁴ finder anvendelse på passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i indenrigsfart. I artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i nævnte direktiv fastsættes det, at nye passagerskibe i klasse A skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer.
- 8) Ændringerne af SOLAS-regel II-2/9.4.1.3 har til formål at præcisere kravene til brandmodstandsevnen for vinduer på passagerskibe, der ikke befordrer flere end 36 passagerer, og på skibe til særlige formål med mere end 60 (men ikke flere end 240) personer om bord. Skibe, der ikke befordrer flere end 36 passagerer, skal sikre samme sikkerhedsniveau som skibe, der befordrer flere end 36 passagerer. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF finder anvendelse på passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i indenrigsfart. I artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i nævnte direktiv fastsættes det, at nye passagerskibe i klasse A skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer. I bilag I, kapitel II-2, afsnit B.10.4, i direktiv 2009/45/EF er det fastsat, at for passagerskibe, der befordrer færre end 36 passagerer, skal der lægges særlig vægt på brandmodstandsevnen for vinduer, der vender ud mod åbne eller lukkede indskibningssteder for redningsbåde og redningsflåder, og på brandmodstandsevnen for vinduer, der er placeret under sådanne steder i en sådan position, at deres svigt under en brand ville vanskeliggøre udsætningen af eller indskibningen i redningsbåde eller redningsflåder.
- 9) Ændringerne af HSC-koderne af 1994 og 2000 skaber klarhed med hensyn til anvendelsen af punkt 8.10.1.4 til 8.10.1.6 i HSC-koderne med henblik på fritagelse fra det krav om at medføre mand over bord-både, der gælder for højhastighedsfartøjer med en længde under henholdsvis 20 meter og 30 meter. Under forudsætning af at kravene i punkt 8.10.1.6 i begge HSC-koder opfyldes, hvilket som et nyt element omfatter et krav om, at det skal være muligt at redde en hjælpeløs person op af vandet med vandret eller næsten vandret kropspose, kan et højhastighedsfartøj med en længde under henholdsvis 30 meter med henblik på HSC-kode af 2000 og 20 meter

III/37, SOLAS-regel II-2/1 og II-2/10, SOLAS-regel II-1/3-12, STCW-konventionen og -koden, koden for brandsikkerhedssystemer og koden for det udvidede synsprogram fra 2011 (EUT L 320 af 26.11.2016, s. 36).

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe (EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1).

med henblik på HSC-kode af 1994 fritages for kravet om at medføre en mand over bord-båd. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF finder anvendelse på passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i indenrigsfart. I artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i nævnte direktiv er det fastsat, at nye passagerskibe i klasse A skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer.

- 10) LSA-koden fastsætter regler for internationale krav for redningsmidler, der er omfattet af kapitel III i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer. Ændringerne af punkt 6.1.1.5 og 6.1.1.6 i LSA-koden og af punkt 8.1.1 i del 1 i bilag til resolution MSC.81(70) sikrer overensstemmelsen med de statiske afprøvninger og deres prøvebelastninger, som udsætningsarrangementer, herunder deres konstruktionsdele og spil, skal modstå og skal behandles som mindre korrektioner. Udsætningsarrangementer og spil er opført i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/306⁵, hvori der henvises til LSA-koden og til resolution MSC.81(70) i forbindelse med MED/1.21, 1.23, 1.24 og 1.25, hvad angår udsætningsarrangementer, og MED/1.41a, 1.41b, 1.41c, 1.41d, 1.41e, hvad angår spil. De er derfor omfattet af anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU⁶.
- 11) Ændringerne af tillæg V til bilag VI til MARPOL-konventionen omhandler yderligere præciseringer, der gør det muligt for skibe, der opfylder kravet til svovlindhold i brændstof i svovlemissionskontrolområder (SECA-områder) gennem tilsvarende metoder (rensningssystemer for udstødningsgas (EGCS)), så leverandøren efter køberens meddelelse kan anføre på bunkerleveringsattensten (BDN), at brændstoffet er bestemt til brug på et skib, der opfylder kravene med hensyn til svovlindhold ved en tilsvarende metode. På baggrund af det stigende antal skibe, der er udrustet med rensningssystemer for udstødningsgas, er ændringerne nødvendige for at tilpasse bunkerleveringsattestens standardtekst til det faktum, at skibe selv efter ikrafttrædelsen af kravet om svovlindhold på højst 0,10 % i svovlemissionskontrolområder pr. 1. januar 2015 fortsat kan anvende brændselolie med et højere svovlindhold. Kravene i bilag VI til MARPOL-konventionen med henblik på begrænsning af SO_x-emissioner gennemføres i EU-retten gennem Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802⁷. I artikel 6, stk. 9, litra b) og c), og artikel 13, stk. 2, litra a), i dette direktiv henvises der til bunkerleveringsattesten som et vigtigt middel til at sikre, at kravene i direktivet overholdes. Tilsvarende metoder til overholdelse af kravene gælder som alternative reduktionsmetoder, jf. definitionen i artikel 2, litra o), i direktiv 2016/802/EU, og kan anvendes, forudsat at de skibe, anvender emissionsreduktionsmetoden til stadighed opnår reduktioner i emissioner af svovldioxid, der mindst svarer til de reduktioner, der ville være opnået ved anvendelse af skibsbrændstoffer, der opfylder kravene i direktivet.
- 12) Unionen er hverken medlem af IMO eller kontraherende part i de pågældende konventioner eller koder. Rådet bør derfor bemyndige medlemsstaterne til at udtrykke Unionens holdning og give deres samtykke til at lade sig binde af disse ændringer —

⁵ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/306 af 6. februar 2017 om angivelse af krav til design, konstruktion og ydeevne samt prøvningsstandarder for skibsstyr (EUT L 48 af 24. 2.2017, s. 1).

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU af 23. juli 2014 om skibsstyr og om ophævelse af Rådets direktiv 96/98/EF (EUT L 256 af 28.8.2017, s. 146).

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer (kodifikation) (EUT L132 af 21.5.2016, s. 58).

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Unionens holdning på den 98. samling i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen skal være at erklære sig enig i vedtagelsen af ændringerne til:

- a) SOLAS-regel II-1/23 som fastlagt i bilag 1 til IMO-dokumenterne MSC 97/WP.5 med de ændringer, der er foreslået i IMO-dokument MSC 97/3/5 og MSC 97/3/4
- b) SOLAS-regel II-2/9.4.1.3 som fastlagt i bilag 13 til IMO-dokument MSC 97/22
- c) Koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000 som fastlagt i bilag 15 og 16 til IMO-dokument MSC 97/22/Add.1
- d) LSA-koden og bilaget til resolution MSC.81(70) som fastlagt i bilag 17 til IMO-dokument MSC 97/22/Add.1 og i bilag 1 til IMO-dokument MSC 98/3/1.

Artikel 2

Unionens holdning på den 71. samling i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet er at erklære sig enig i vedtagelsen af ændringerne af tillæg V til bilag VI til MARPOL-konventionen som fastlagt i bilag 7 til IMO-dokument MEPC 70/18/Add.1.

Artikel 3

1. Unionens holdning som fastlagt i artikel 1 og 2 fremføres af de medlemsstater, der er medlem af IMO og handler i fællesskab i Unionens interesse.
2. Der kan indgås aftale om mindre ændringer af den i artikel 1 og 2 nævnte holdning, uden at holdningen ændres.

Artikel 4

Medlemsstaterne bemyndiges til i Unionens interesse at give deres samtykke til at lade sig binde af de ændringer, der er omhandlet i artikel 1 og 2.

Artikel 5

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Rådets vegne
Formand