



Bruxelles, den 12.3.2018
COM(2018) 122 final

2018/0056 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, som skal indtages på Unionens vegne på den 99. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité for Sikkerhed på Søn i forbindelse med vedtagelsen af ændringer af SOLAS-regel II-1/1 og II-1/8-1, godkendelse af relevante retningslinjer om computerstyret støtte til fartøjsføreren til sikring af stabilitet ved fyldning med henblik på eksisterende passagerskibe og vedtagelse af ændringer af International Code for Application of Fire Test Procedures af 2010

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører afgørelsen om fastlæggelse af den holdning, som skal indtages på Unionens vegne på den 99. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité for Sikkerhed på Søen i forbindelse med den påtænkte vedtagelse af ændringer af SOLAS-regel II-1/1 og II-1/8-1, godkendelse af relevante retningslinjer om computerstyret støtte til fartøjsføreren til sikring af stabilitet ved fyldning med henblik på eksisterende passagerskibe og vedtagelse af ændringer af International Code for Application of Fire Test Procedures af 2010 (den internationale kode for anvendelse af brandprøvningsprocedurer) (FTP-koden af 2010).

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation (IMO)

Ved konventionen angående den Internationale Søfartsorganisation (IMO) ("konventionen") oprettes IMO, som har til formål at skabe et forum for det mellemstatslige samarbejde inden for statslig regulering og praksis vedrørende tekniske spørgsmål af enhver art, der berører den del af skibsfarten, der vedrører den internationale handel. IMO har ligeledes til formål at tilskynde til generel vedtagelse af de strengest mulige standarder for søfartssikkerhed, effektiv navigation og forebyggelse af havforurening fra skibe samt fremme af lige konkurrencevilkår, ligesom IMO tager sig af dertil knyttede administrative og juridiske spørgsmål.

Konventionen trådte i kraft den 17. marts 1958.

Samtlige medlemsstater er parter 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 skibsfartssikkerheden og forebyggelse af forurening fra skibe. IMO sætter standarderne for den internationale skibsfarts sikkerhed og miljøpræstationer på globalt plan. IMO's vigtigste opgave er at opstille et sæt 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. Europa-Kommissionen har siden 1974 haft observatørstatus i IMO på grundlag af en aftale om samarbejde mellem Den Mellemsstatslige Rådgivende Søfartsorganisation (IMCO)¹ og Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber om spørgsmål af gensidig interesse for parterne.

IMO's Komité for Sikkerhed på Søen består af alle medlemmerne af IMO, og den træder sammen mindst en 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

¹ Navnet blev i 1982 ændret til Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

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

2.3. Den påtænkte retsakt, som IMO's Komité for Sikkerhed på Søen skal vedtage

Komitéen for Sikkerhed på Søen har til hensigt på sin 99. samling (MSC 99), som finder sted den 16.-25. maj 2018, at vedtage ændringer af SOLAS-regel II-1/1 og II-1/8-1, relevante retningslinjer om computerstyret støtte til fartøjsføreren til sikring af stabilitet ved fyldning med henblik på eksisterende passagerskibe og ændringer af International Code for Application of Fire Test Procedures af 2010 (den internationale kode for anvendelse af brandprøvningsprocedurer - FTP-koden af 2010).

Formålet med de påtænkte ændringer af SOLAS-regel II-1/1 og II-1/8-1 er at udvide kravet i SOLAS-regel II-1/8-1.3 om computerstyret støtte til fartøjsføreren til sikring af stabilitet ved fyldning til at gælde for eksisterende passagerskibe.

Formålet med den påtænkte ændring af FTP-koden af 2010 er at fjerne sondringen i kodens brandbeskyttelseskrav mellem skibe, der kan befordre færre end 36 passagerer, og skibe, der kan befordre flere end 36 passagerer, for at præcisere anvendelsen på passagerskibe af de krav til belægningsgulve, der er fastsat i tabel 1 i bilag 3 til FTP-koden af 2010, således at kravene også kommer til at gælde for passagerskibe, der kan befordre færre end 36 passagerer.

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

3.1. Ændringer af SOLAS-regel II-1/1 og II-1/8-1 og relevante retningslinjer om computerstyret støtte til fartøjsføreren til sikring af stabilitet ved fyldning med henblik på eksisterende passagerskibe

På den 94. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC 94), som fandt sted i London den 17.-21. november 2014, forelagde Bahamas med flere en anmodning om et nyt resultat (MSC 94/6/1) vedrørende ændringerne af SOLAS-regel II-1/1 og II-1/8-1, som blev antaget.

Det blev efterfølgende på den tredje samling i IMO's underudvalg om udformning og konstruktion af skibe (Sub-Committee on Ship Design and Construction) (SDC 3), som fandt sted i London den 18.-22. januar 2016, noteret, at arbejdsgruppen om underinddeling og lækstabilitet (Working Group on Subdivision and Damage Stability) kun havde haft mulighed for i korte træk at drøfte forslaget om at udvide kravet i SOLAS-regel II-1/8-1.3 om computerstyret støtte til fartøjsføreren til sikring af stabilitet ved fyldning i form af regelmæssigt ajourførte oplysninger om den resterende stabilitet efter fyldning, således at det kommer til at gælde for eksisterende passagerskibe.

Selv om der på samlingen i arbejdsgruppen om underinddeling og lækstabilitet var blevet givet udtryk for, at de foreslåede ændringer af SOLAS-regel II-1/8-1.3 var tilstrækkeligt gennearbejde til, at de kunne forelægges til færdigbehandling på den fjerde samling i IMO's underudvalg om udformning og konstruktion af skibe (SDC 4), blev det på SDC 3 også

noteret, at der var behov for yderligere overvejelser hvad angår gennemførelsen på eksisterende passagerskibe af udkastet til reviderede retningslinjer om de operationelle oplysninger, som fartøjsføreren skal have adgang til med henblik på sikker hjemvenden til havn ved egen drivkraft eller på slæb (MSC.1/Circ.1400) ("Guidelines on operational information for masters of passenger ships for safe return to port by own power or under tow"), og der blev opfordret til fremsættelse af bemærkninger til drøftelse på SDC 4.

På SDC 4, som fandt sted i London den 13.-17. februar 2017, og hvor det blev drøftet, hvordan SOLAS-regel II-1/8-1.3 skulle gennemføres for eksisterende passagerskibe, støttede deltagerne det synspunkt, at eventuelle begrænsninger for anvendelsen af de gældende retningslinjer, dvs. MSC.1/Circ.1400, MSC.1/Circ.1532 og MSC.1/Circ.1229, bør imødegås ved at opstille et nyt sæt retningslinjer om stabilitetscomputere og landbaseret støtte til passagerskibe, der er bygget før den 1. januar 2014.

På SDC 4 blev udkastet til ændringerne af SOLAS-regel II-1/1 og II-1/8-1 for så vidt angår computerstyret støtte til fartøjsføreren til sikring af stabilitet ved fyldning på eksisterende passagerskibe (SDC 4/16, bilag 2) godkendt, men det lykkedes ikke at træffe afgørelse om proceduren for de foreslåede ændrings ikrafttrædelse, fordi de nye retningslinjers kriterier for stabilitetscomputere er så komplekse, at det vil få betydning for, fra hvilken dato udkastet til de nye regler for eksisterende passagerskibe kan anvendes.

På den 98. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC 98), som fandt sted i London den 7.-16. juni 2017, blev udkastet til ændringerne af SOLAS-regel II-1/1 og II-1/8-1 godkendt med henblik på vedtagelse på MSC 99 med forbehold af, at IMO's underudvalg om udformning og konstruktion af skibe på sin femte samling (SDC 5) bekræfter datoen for anvendelsen af udkastet til SOLAS-regel II-1/8-1.3 og færdigbehandler udkastet til retningslinjer om stabilitetscomputere og landbaseret støtte til passagerskibe, der er bygget før den 1. januar 2014. På SDC 5, som fandt sted i London den 22.-26. januar 2018, blev det vedtaget, at passagerskibe, der er bygget før den 1. januar 2014, skal opfylde kravene i SOLAS-regel II-1/8-1.3.1 senest ved det første fornyelsessyn, der finder sted fem år efter ikrafttrædelsesdatoen. Det blev på SDC 5 ligeledes vedtaget at forelægge de dertil knyttede retningslinjer for MSC 99 til godkendelse.

Ændringerne af SOLAS-regel II-1/1 og II-1/8-1 er anført i bilag 13 til IMO-dokument MSC 98/23/Add.1. Det fremgår af punkt 10.9 i rapporten fra den 98. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC 98/23), at ændringerne forventes vedtaget på komitéens 99. samling.

3.2. Ændringer af FTP-koden af 2010

På den tredje samling (SSE 3) i IMO's underkomité for systemer og udstyr til skibe (Sub-Committee on Ship Systems and Equipment), som fandt den 14.-18. marts 2016 i London, konkluderede deltagerne, at de krav til belægnings til udsatte gulve, der er fastsat i tabel 1 i bilag 3 til FTP-koden af 2010, og som gælder for passagerskibe, der kan befordre flere end 36 passagerer, også bør gælde for passagerskibe, der kan befordre færre end 36 passagerer. Deltagerne på SSE 3 støttede det synspunkt, at retningslinjerne om de krav til belægnings til udsatte gulve, der gælder for passagerskibe, der kan befordre flere end 36 passagerer, også bør gælde for passagerskibe, der kan befordre færre end 36 passagerer. Det blev på SSE 3 efterfølgende besluttet at bede arbejdsgruppen om brandbeskyttelse (Working Group on Fire Protection) om at behandle spørgsmålet og yde underkomitéen rådgivning.

Hvad angår bestemmelserne i tabel 1 i bilag 3 til FTP-koden af 2010, blev deltagene på SSE 3 i lyset af det synspunkt, som arbejdsgruppen om brandbeskyttelse har fremsat, enige om, at tabel 1 i bilag 3 til FTP-koden af 2010 også bør gælde for passagerskibe, der kan befordre

færre end 36 passagerer, og at det eventuelt kunne være en løsning at lade leddet "der kan befordre flere end 36 passagerer" udgå.

Denne løsningsmulighed blev dog ikke rapporteret til den 97. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC 97), som fandt sted i London den 21.-25. november 2016, eftersom SSE 3 havde behandlet spørgsmålet under dagsordenspunktet "Unified interpretation of provisions of IMO safety, security, and environment related conventions" (fælles fortolkning af bestemmelserne i IMO's konventioner om sikkerhed og miljø).

I stedet blev de foreslåede ændringer af FTP-koden af 2010 behandlet på MSC 98, som godkendte dem med henblik vedtagelse på MSC 99.

Ændringerne af FTP-koden af 2010 er anført i bilag 25 til rapporten fra MSC 98 (MSC 98/23/Add.1). Det fremgår af punkt 12.47 i rapporten fra MSC 98 (MSC 98/23), at ændringerne forventes vedtaget på MSC 99.

3.3. Relevant EU-lovgivning og EU's kompetence

3.3.1. Ændringer af SOLAS-regel II-1/1 og II-1/8-1 og relevante retningslinjer om computerstyret støtte til fartøjsføreren til sikring af stabilitet ved fyldning med henblik på eksisterende passagerskibe

Nye passagerskibe i klasse A skal i henhold til artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974 som ændret.

3.3.2. Ændringer af FTP-koden af 2010

I FTP-koden af 2010 fastsættes de internationalt gældende krav til laboratorieundersøgelse og typegodkendelse samt procedurerne for brandprøvning af de produkter, der er omhandlet i SOLAS-konventionens kapitel II-2 (som omfatter regler om brandbeskyttelse, branddetektion og brandslukning). De ændringer af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen), som har til formål at gøre International Code for Application of Fire Test Procedures (FTP-koden af 2010) obligatorisk, trådte i kraft den 1. juli 2012 (resolution MSC.307(88)).

Nye passagerskibe i klasse A skal i henhold til artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974 som ændret. I kapitel II-2, afsnit A og B, i bilag I til direktiv 2009/45/EF er det desuden fastsat, at koden for brandsikkerhedssystemer (Fire Safety Systems Code), der blev vedtaget ved resolution MSC.98(73), skal finde anvendelse på passagerskibe i klasse B, C og D, der er bygget den 1. januar 2003 eller senere.

3.3.3. EU-kompetence

Både ændringerne af SOLAS-regel II-1/1 og II-1/8-1, retningslinjerne om computerstyret støtte til fartøjsføreren til sikring af stabilitet ved fyldning med henblik på eksisterende passagerskibe og ændringerne af FTP-koden af 2010 vil få indvirkning på EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af direktiv 2009/45/EF.

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 den pågældende konvention².

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 retsforskrifter, 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*"³.

4.1.2. Anvendelse på det foreliggende tilfælde

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

De retsakter, som IMO's Komité for Sikkerhed på Søen skal vedtage, er retsakter, der har retsvirkninger. De påtænkte retsakter vil kunne få afgørende indvirkning på indholdet af EU-lovgivningen, nærmere bestemt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe. Dette skyldes, at det i direktiv 2009/45/EF er fastsat, at nye passagerskibe i klasse A skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974, som ændret, jf. punkt 3.1 og 3.2 ovenfor.

Både ændringerne af SOLAS-regel II-1/1 og II-1/8-1, retningslinjerne om computerstyret støtte til fartøjsføreren til sikring af stabilitet ved fyldning med henblik på eksisterende passagerskibe og ændringerne af FTP-koden af 2010 vil derfor kunne få indvirkning på EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af direktiv 2009/45/EF.

De påtænkte retsakter hverken supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen.

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 et dobbelt formål eller består af to led, og det ene af disse formål eller disse led kan bestemmes som det primære, mens det andet kun er sekundært, skal den afgørelse, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, have ét materielt retsgrundlag, nemlig det, som det primære eller fremherskende formål eller led tilsiger.

² Sag C-399/12, Tyskland mod Rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

³ Sag C-399/12, Tyskland mod Rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

4.2.2. Anvendelse på det foreliggende tilfælde

Hovedformålet med og indholdet af den påtænkte retsakt vedrører søtransport. Det proceduremæssige retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor 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, som skal indtages på Unionens vegne på den 99. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité for Sikkerhed på Søen i forbindelse med vedtagelsen af ændringer af SOLAS-regel II-1/1 og II-1/8-1, godkendelse af relevante retningslinjer om computerstyret støtte til fartøjsføreren til sikring af stabilitet ved fyldning med henblik på eksisterende passagerskibe og vedtagelse af ændringer af International Code for Application of Fire Test Procedures af 2010

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) Unionens tiltag inden for søtransport bør have til formål at forbedre sikkerheden til søs.
- (2) Konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation ("IMO") trådte i kraft den 17. marts 1958.
- (3) IMO er De Forenede Nationers særorganisation med ansvar for skibsfartssikkerheden. IMO's Komité for Sikkerhed på Søen skal i henhold til artikel 28, litra b), i konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation tilvejebringe rammerne for udførelsen af de opgaver, den pålægges i henhold til IMO-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) Den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen ("SOLAS-konventionen") trådte i kraft den 25. maj 1980.
- (5) IMO's Komité for Sikkerhed på Søen kan i henhold til SOLAS-konventionens artikel VIII, litra b), nr. iii), vedtage ændringer til SOLAS-konventionen.
- (6) Komitéen for Sikkerhed på Søen har til hensigt på sin 99. samling (MSC 99), som finder sted den 16.-25. maj 2018, at vedtage ændringer af SOLAS-regel II-1/1 og II-1/8-1, relevante retningslinjer om computerstyret støtte til fartøjsføreren til sikring af stabilitet ved fyldning med henblik på eksisterende passagerskibe og ændringer af International Code for Application of Fire Test Procedures af 2010 (den internationale kode for anvendelse af brandprøvningsprocedurer) ("FTP-koden").
- (7) Den holdning, som skal indtages på Unionens vegne på MSC 99, bør fastlægges, eftersom ændringerne af SOLAS-regel II-1/1 og II-1/8-1, de relevante retningslinjer om computerstyret støtte til fartøjsføreren til sikring af stabilitet ved fyldning med henblik på eksisterende passagerskibe og ændringerne af FTP-koden vil kunne få

afgørende indvirkning på indholdet af EU-lovgivningen, nærmere bestemt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF⁴.

- (8) Ændringerne af SOLAS-regel II-1/1 og II-1/8-1 og retningslinjerne om computerstyret støtte til fartøjsføreren til sikring af stabilitet i form af regelmæssigt ajourførte oplysninger om den resterende stabilitet efter fyldning bør resultere i, at der fastlægges operationelle retningslinjer for eksisterende passagerskibe.
- (9) Det bør ved hjælp af ændringerne af FTP-kodens krav til prøvning af belægninger til udsatte gulve fastsættes, at disse krav også skal gælde for passagerskibe, der befordrer færre end 36 passagerer.
- (10) Unionens holdning udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, idet de handler i fællesskab —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der indtages på Unionens vegne på den 99. samling i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, er som følger:

- a) at tilslutte sig ændringerne af SOLAS-regel II-1/1 og II-1/8-1 og de relevante retningslinjer, der er anført i bilag 13 til IMO-dokument MSC 98/23/Add.1, der er knyttet til denne afgørelse
- b) at tilslutte sig ændringerne af tabel 1 i bilag 3 til International Code for Application of Fire Test Procedures af 2010 som anført i bilag 25 til IMO-dokument MSC 98/23/Add. 1, der er knyttet til denne afgørelse.

Artikel 2

1. Holdningerne i artikel 1, litra a) og b), udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, idet de handler i fællesskab.
2. Mindre ændringer af holdningerne i artikel 1, litra a) og b), aftales, uden at Rådet træffer yderligere afgørelser herom.

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne
Formand*

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).