



Bruxelles, den 17.2.2020
COM(2020) 58 final

2020/0026 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation på den 75. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet og den 102. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen med hensyn til vedtagelsen af ændringer af bilag VI til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, ændringer til kapitel II-1 i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen og ændringer af den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt

DA

DA

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører afgørelsen om den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 75. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC 75), som finder sted den 30. marts-3. april 2020 i London, og på den 102. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité for Sikkerhed på Søen (MSC 102), som finder sted den 13.-22. maj 2020 i London, i forbindelse med den planlagte vedtagelse af ændringer af bilag VI til MARPOL vedrørende den konsekvente gennemførelse af svovlgrænsen på 0,50 % og ændringer SOLAS-kapitel II-1: afsnit A-1, regel 3-8, om slæbe- og fortøjningsudstyr, afsnit B-1, regel 7-2, om beregning af faktoren s_i og afsnit B-2 til B-4 vedrørende vandtæthed samt ændringer af afsnit A-1 og B-1 i den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-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, der 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.

Samtlige medlemsstater er parter i den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe ("MARPOL") af 1973, som trådte i kraft den 2. oktober 1983, og i bilag VI, som trådte i kraft den 18. maj 2005. Unionen er ikke part i MARPOL.

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

Den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt ("IGF-koden"), er gjort obligatorisk i henhold til SOLAS. Den har til formål at fastlægge en international standard for skibe, der drives af gas eller væsker med lavt flammepunkt som brændstof. Koden vedrører alle områder, hvor der er behov for særlig opmærksomhed i forbindelse med anvendelsen af gas eller væsker med lavt flammepunkt som brændstof. Deri fastlægges kriterier for indretning og installation af fremdrifts- og hjælpemaskineri, der bruger naturgas som brændstof, og som skal have samme grad af integritet med hensyn til sikkerhed, driftssikkerhed og pålidelighed, som kan opnås med et nyt og sammenligneligt, konventionelt oliedrevet hoved- og hjælpemaskineri.

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 verdensplan.

Organisationens vigtigste opgave er at opstille et regelsæt for skibsfartsindustrien, som er retfærdigt og effektivt, 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. Grundlaget herfor er en aftale om samarbejde mellem Den Mellestatslige Rådgivende Søfartsorganisation (IMCO) og Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber om spørgsmål af gensidig interesse for parterne.

IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet består af alle medlemmer af IMO, og den træder sammen mindst en 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 bulktransporteret olie og kemikalier, spildevand, affald og emissioner fra skibe til luften, herunder luftforurenende stoffer og drivhusgasemissioner. Andre spørgsmål omfatter bl.a. forvaltning af ballastvand, antibegroningssystemer, skibsophugning, forureningsberedskab og -bekæmpelse samt udpeging af særlige områder og meget følsomme havområder.

IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet 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 områder, som den får pålagt at udføre i henhold til enhver anden international retsakt efter godkendelse fra IMO. Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet og dens hjælpeorganer træffer afgørelse ved flertalsafstemning blandt medlemmerne.

IMO's Komité for Sikkerhed på Søen består også 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 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 områder, 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 retsakt, der skal vedtages af IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet

Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC 75) skal på sin 75. samling den 30. marts-3. april 2020 vedtage ændringer af bilag VI til MARPOL. De vedrører anvendelsen af svovlgrænsen på 0,50 % på brændselolier om bord på skibe. Formålet med de påtænkte ændringer af bilag VI til MARPOL er at støtte en konsekvent gennemførelse af svovlgrænsen på 0,50 %.

I 2008 vedtog IMO en resolution om at ændre bilag VI til MARPOL, der indeholder regler vedrørende bekæmpelse af forurening fra skibe. Det ændrede bilag VI til MARPOL trådte i kraft den 1. juli 2010, og derved indførtes bl.a. strengere svovlgrænser for skibsbrændstoffer i SO_x-emissionskontrolområder samt i havområder uden for SO_x-emissionskontrolområder.

En effektiv håndhævelse af den brændselstandard, der er fastsat i regel 14.1.3. i bilag VI til MARPOL, og som trådte i kraft den 1. januar 2020, vil være et vigtigt element i

bestræbelserne på en konsekvent gennemførelse og håndhævelse af den globale svovlgrænse på 0,50 %. Formålet med de påtænkte ændringer af bilag VI til MARPOL er at sikre en effektiv gennemførelse af regel 14.1.3 med henblik på væsentligt at reducere luftforurenende emissioner af SO_x og partikler til atmosfæren fra skibes forbrænding og derved beskytte menneskers sundhed og havmiljøet.

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

Komitéen for Sikkerhed på Søen skal på sin 102. samling (MSC 102) den 13.-22. maj 2020 vedtage ændringer af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS) og ændringer af regel 11 i den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden).

Formålet med de påtænkte ændringer til regel 3-8 i kapitel A-1 i kapitel II-1 i SOLAS vedrører sikkerhed ved slæbning og fortøjning. Formålet med ændringerne af afsnit B, B-1 og B-2 til B-4 i kapitel II-1 i SOLAS er at sikre overensstemmelse for så vidt angår vandtæthed. Generelt er det ikke alle typer skibe, der er udstyret med de pågældende indikatorer (ror-, skrue-, tryk-, stignings- og driftstilstandsindikator).

De planlagte ændringer af regel 11 i den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden), tager sigte på at skabe overensstemmelse i IGF-koden med hensyn til de eksisterende krav til skibe, der anvender naturgas som brændstof, ved at indføre de nødvendige ændringer på grundlag af de erfaringer, der er gjort med kodens anvendelse.

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

3.1. Ændring af regel i bilag VI til MARPOL

På den 71. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC 71), som fandt sted i London den 3.-7. juli 2017, blev et nyt output om konsekvent gennemførelse af regel 14.1.3 i bilag VI til MARPOL godkendt til optagelse på den toårige dagsorden for 2018-2019 for underkomitéen for forureningsforebyggelse og -beredskab og den foreløbige dagsorden for den 5. samling i underkomitéen for forureningsforebyggelse og -beredskab (PPR 5) med 2019 som målar for færdiggørelse.

Ved PPR 5, som fandt sted i London den 5.-9. februar 2018, udarbejdedes der udkast til ændringer af regel 14 i bilag VI til MARPOL vedrørende forbud mod at transportere ikkeforskriftsmæssig brændselsolie til forbrænding med henblik på fremdrift eller drift om bord på et skib. Med små ændringer vedtog den 72. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC 72), som fandt sted i London den 9.-13. april 2018, udkastet til ændringerne af bilag VI til MARPOL.

Det mellemliggende møde om konsekvent gennemførelse af regel 14.1.3 i bilag VI til MARPOL fandt sted den 9.-13. juli 2018 i London. Den Europæiske Union forelagde dokument ISWG-AP 1/3/2 med forslag til ændring af regel 14 og 18.

MEPC 73 vedtog ændringerne i resolution MEPC.305 (73). MEPC 73 fastlagde, at disse ændringer skal betragtes som godkendt den 1. september 2019 og træder i kraft den 1. marts 2020.

På PPR 6, der fandt sted i London den 18.-22. februar 2019, blev der udarbejdet ændringsforslag til:

- regel 1 om anvendelsen af reglen

- regel 2 med definitioner af svovlindholdet i brændselolie, brændstof med lavt flammepunkt, prøver leveret i overensstemmelse med MARPOL, anvendte prøver og ombordværende prøver
- regel 14 vedrørende prøvetagning af anvendt og ombordværende brændselolie i forbindelse med den brændselolieprøve, der skal tages i overensstemmelse med bilag VI til MARPOL
- regel 18 vedrørende kontrolproceduren
- tillæg I om supplementet til IAPP-certifikatet vedrørende steder for udtagning af brændselolieprøver og
- tillæg VI om brændstofkontrolproceduren for brændselolieprøver taget i overensstemmelse med bilag VI til MARPOL.

PPR 6 henviste disse ændringer til MEPC 74, der godkendte dem og henviste dem til vedtagelse på MEPC 75.

Ændringerne af regel 1, 2, 14, 18, 20, 21 og tillæg I og VI i bilag VI til MARPOL er fastlagt i IMO-dokument MEPC 75/3. Det fremgår af punkt 5.116 i rapporten fra MEPC 74 (MEPC 74/18), at ændringerne forventes vedtaget på MEPC 75.

I lyset af de styrkede gennemførelsesbestemmelser i direktiv 2016/802 bør Unionen støtte disse ændringer, da de afspejler behovet for solid og utvetydig håndhævelse af svovlgrænsen på 0,50 % for skibsbrændstoffer på globalt plan. Derved sikres en effektiv reduktion af svovloxidemissionerne, således at deres skadelige virkninger på menneskers sundhed og i økosystemerne undgås, og samtidig undgås konkurrenceforvridning i sektoren.

3.2. Ændringer af kapitel II-1 i konventionen om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS)

3.2.1. Ændringer til SOLAS kapitel II-1/A-1/3-8 om slæbe- og fortøjningsudstyr

Spørgsmålet om sikker fortøjning blev rejst af EU som et nyt, ikkeplanlagt output på den 95. samling i MSC (dokument MSC 95/19/2) og godkendt af MSC. Et japansk forslag om at tage hensyn til vedligeholdelse og udskiftning af beskadigede eller forringede fortøjningslinjer (dokument MSC 95/19/13) blev også godkendt af MSC. Spørgsmålet blev derefter behandlet i underkomitéen om udformning og konstruktion (SDC), både i en arbejdsgruppe og via en korrespondancegruppe koordineret af Danmark sammen med Japan. SDC's 6. samling (SDC 6) færdiggjorde udkastet til ændringer af SOLAS og de tilhørende retningslinjer og vejledninger. På den 101. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC 101) blev resultatet af SDC drøftet, dvs.:

- ændringer til kapitel II-1, afsnit A-1, regel 3-8, i SOLAS
- retningslinjer for udformning af fortøjningsarrangementer og udvælgelse af egnet udstyr til fortøjning og sikker fortøjning
- retningslinjer for eftersyn og vedligeholdelse af fortøjningsudstyr, herunder liner
- revideret vejledning om slæbe- og fortøjningsudstyr om bord på skibe og det tilknyttede udkast til MSC-cirkulære, dvs. MSC.1/Circ.1175/Rev.1, og
- alle de dertil knyttede udkast til MSC-cirkulærer

På MSC 101 godkendtes udkastet til de ændringer af SOLAS, der er fastlagt i bilag 25 til MSC-rapport MSC 101/24 Add.1. De tilhørende retningslinjer og den tilhørende vejledning fik en principiel godkendelse på MSC 101 og godkendes endeligt i forbindelse med vedtagelsen af udkastet til ændringer af SOLAS. Det

fremgår af punkt 12.2 til 12.9 i MSC-rapport 101 (MSC 101/24), at ændringerne af SOLAS, de tilhørende retningslinjer og den tilhørende vejledning henholdsvis forventes vedtaget og godkendt på MSC 102.

Ændringerne til SOLAS og de tilknyttede retningslinjer, den tilknyttede vejledning og de tilknyttede MSC-cirkulærer udgør en omfattende opgradering af de nuværende fortøjningsregler. De svarer til hensigten i det oprindelige EU-forslag, og Unionen bør derfor støtte vedtagelsen af ændringerne af SOLAS og godkendelsen af de tilknyttede instrumenter.

3.2.2. *Vandtæthed – overensstemmelse mellem reglerne i kapitel II-1 B, B-1 og B-2 til B-4 i SOLAS*

MSC var på sin 96. samling nået til enighed om, at der på komitéens toårige dagsorden for 2018-2019 skulle indgå en gennemgang af kapitel II-1, afsnit B-2 til B-4, i SOLAS for at sikre overensstemmelse med afsnit B og B-1 for så vidt angår vandtæthed, og SDC-underkomitéen fik til opgave at være koordinerende organ.

SDC 6 færdiggjorde udkastet til ændringer af SOLAS og henviste dem til MSC 101. Ændringerne af kapitel II-1, afsnit B, B-1 og B-2 til B-4, i SOLAS er fastsat i bilag 25 til dokument MSC 101/24 Add.1.

For så vidt angår beregningen af faktoren S_i i kapitel II-1, B-1, regel 7-2, i SOLAS nåede SDC frem til, at selv om udarbejdelsen af ændringer til SOLAS-regel II-1/7-2.5 lå uden for outputtets rammer, var en ændring af SOLAS den mest effektive metode til håndtering af de iboende uoverensstemmelser i regel II-1/7-2.5.2.1 i SOLAS for så vidt angår de døre i skotter over skotdækket, som anses for at være vandtætte i beregningerne af lækstabilitet. På SDC 6 blev der opnået enighed om, at SDC skulle anmode MSC 101 om at tilslutte sig valget af denne fremgangsmåde til at løse uoverensstemmelserne med hensyn til vandtæthed mellem de forskellige B-afsnit i kapitel II-1 i SOLAS. MSC 101 gav sin tilslutning (henvisning findes i punkt 12.10 i rapporten fra MSC 101 – MSC 101/24), og ændringerne er også fastsat i bilag 25 til dokument MSC 101/24 Add.1.

Det fremgår af punkt 12.12 i rapporten fra MSC 101 (MSC 101/24), at ovenstående ændringer forventes vedtaget på MSC 102.

Eftersom ændringerne af kapitel II-1, afsnit B-2 til B-4, i SOLAS skaber sammenhæng i hele afsnit B i bestemmelserne om vandtæthed, herunder det centrale spørgsmål om beregning af skibes lækstabilitet, og EU støttede godkendelsen af disse ændringer på MSC 101, bør Unionen støtte vedtagelsen af disse ændringer.

3.3. **Ændring af afsnit A-1 og B-1 i den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden)**

På den 5. samling i underkomitéen om transport af fragt og containere (CCC 5) blev der opnået enighed om udkast til ændringer af punkt 6.7.1.1 (trykaflastningssystemer) og kapitel 11 (brandlukningssystemer i brændstofbearbejdningsrum) i IGF-kodens afsnit A-1, således som fastlagt i bilag 2 til CCC-rapport 5/13 (henvisning findes i punkt 3.31 i CCC 5/13), med henblik på forelæggelse til godkendelse på MSC 101. På MSC 101 blev disse udkast til ændringer, således som fastlagt i bilag 14 til MSC 101/24 Add.1., derefter godkendt. Det fremgår af punkt 9.2 i rapporten fra MSC 101 (MSC 101/24), at ændringerne forventes vedtaget på MSC 102.

På CCC 5 blev der også godkendt ændringsforslag til IGF-kodens afsnit B-1, punkt 16.3.3.5.1, vedrørende trækprøver af andre materialer end aluminiumlegeringer til

brændstofopbevaringssystemet, således som fastlagt i bilag 5 til CCC 5/13 (henvisning findes i punkt 4.14 i CCC 5/13), med henblik på forelæggelse til godkendelse på MSC 101. På MSC 101 blev udkastet til disse ændringer, således som fastlagt i bilag 14 til MSC 101/24 Add.1., derefter godkendt. Det fremgår af punkt 9.3 i rapport MSC 101/24, at ændringerne forventes vedtaget på MSC 102.

Ændringen af stk. 6.7.1.1 giver større klarhed om, hvilke rum der skal udstyres med et passende trykafledningssystem. Ændringen af kapitel 11 med henblik på installation af et fast anbragt brandslukningsanlæg i brændstofforbearbejdningsrum giver yderligere sikkerhed. Unionen har tidligere støttet godkendelsen af begge ændringer på MSC 101. Unionen bør derfor tilslutte sig vedtagelsen af disse ændringer.

3.4. Relevant EU-lovgivning og EU's kompetence

3.4.1. Ændringer af bilag VI til MARPOL

Kravene i bilag VI til MARPOL for så vidt angår nedbringelse af svovlindholdet i skibsbrændsler med henblik på at mindske de SO_x forurenende emissioner er gennemført i EU-lovgivningen ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer. Derfor vil de ændringer af bilag VI til MARPOL, der forventes vedtaget på MEPC 75, have direkte indvirkning på direktivets krav.

3.4.2. Ændringer af kapitel II-1 i konventionen om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS)

I henhold til artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe skal passagerskibe i klasse A opfylde samtlige krav i SOLAS med senere ændringer.

Derfor vil de ændringer af kapitel II-1, afsnit A og B, der forventes vedtaget på MSC 102, have direkte indvirkning på direktivets krav.

3.4.3. Ændring af afsnit A-1 og B-1 i den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden)

I henhold til artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe skal passagerskibe i klasse A opfylde samtlige krav i SOLAS med senere ændringer. Det er i henhold til SOLAS-konventionen obligatorisk for passagerskibe at anvende IGF-koden.

De ændringer, der forventes vedtaget på MSC 102, vil have direkte indvirkning på krav som følge af anvendelsen af direktiv 2009/45/EF.

3.4.4. EU's kompetence

Ændringerne af bilag VI til MARPOL vil få konsekvenser for EU-lovgivningen gennem anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer.

Ændringerne af kapitel II-1 i konventionen om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS) vil få konsekvenser for EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af direktiv 2009/45/EF.

Ændringerne af afsnit A-1 og B-1 i den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden), vil få indvirkning på EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af direktiv 2009/45/EF.

EU har derfor enekompetence i henhold til den sidste del af artikel 3, stk. 2, i TEUF, og det er derfor nødvendigt at fastlægge EU's holdning til retsakterne om vedtagelse af ovenstående ændringer.

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) vedtager Rådet 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 aftale¹.

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*"².

4.1.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

IMO's Komité til hhv. Beskyttelse af Havmiljøet og for Sikkerhed på Søen er organer, der er nedsat ved en aftale, nemlig konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation

De retsakter, som IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet og Komitéen for Sikkerhed på Søen skal vedtage, er retsakter, der har retsvirkninger. De påtænkte retsakter vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nærmere bestemt:

- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogsdesign eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog. Dette skyldes, at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer afspejler kravene vedrørende svovlforbindelser i bilag VI til MARPOL som redskabet til at nå dets mål.
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe. Dette skyldes, at det i direktiv 2009/45/EF fastsættes, at passagerskibe i klasse A skal opfylde samtlige krav i SOLAS som ændret.

Derfor vil ændringerne af bilag VI til MARPOL, ændringerne af SOLAS og ændringerne af IGF-koden påvirke EU-lovgivningen gennem anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende

¹ Sag C-399/12, Tyskland mod Rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

² Sag C-399/12, Tyskland mod Rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

brændstoffer³ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe.

Den påtænkte retsakt 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 elementer, og det ene af disse formål eller elementer 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 et enkelt materielt retsgrundlag, nemlig det, der kræves af det primære eller fremherskende formål eller element.

4.2.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

Den påtænkte retsakts primære formål og indhold vedrører søfart. Det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 100, stk. 2, i TEUF.

4.3. Konklusion

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

³ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2015/253 af 16. februar 2015 om fastsættelse af bestemmelser om prøvetagning og rapportering i henhold til Rådets direktiv 1999/32/EF for så vidt angår svovlindholdet i skibsbrændstoffer (EUT L 41 af 17.2.2015, s. 55).

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation på den 75. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet og den 102. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen med hensyn til vedtagelsen af ændringer af bilag VI til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, ændringer til kapitel II-1 i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen og ændringer af den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt

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, og

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen:

- (1) Unionens tiltag inden for søtransport bør have til formål at beskytte havmiljøet og menneskers sundhed og 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 og forebyggelse af hav- og luftforurening fra skibe. Alle Unionens medlemsstater er medlem af IMO. Unionen er ikke medlem af IMO.
- (4) I medfør af IMO-konventionens artikel 38, litra a), udfører Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet sådanne opgaver, der pålægges IMO ved eller i henhold til internationale konventioner om forebyggelse og bekæmpelse af havforurening fra skibe, herunder navnlig for så vidt angår vedtagelse og ændring af regler eller andre bestemmelser.
- (5) 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.
- (6) Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe ("MARPOL-konventionen") trådte i kraft den 2. oktober 1983.
- (7) I henhold til artikel 16, stk. 2, litra c), i MARPOL-konventionen kan ændringer heraf vedtages af det relevante organ, som i dette tilfælde er Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet.
- (8) Den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen ("SOLAS-konventionen") trådte i kraft den 25. maj 1980.
- (9) IMO's Komité for Sikkerhed på Søen kan i henhold til SOLAS-konventionens artikel VIII, litra b), nr. iii), vedtage ændringer til SOLAS-konventionen.

- (10) Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet skal på sin 75. samling ("MEPC 75") den 30. marts-3. april vedtage ændringer af bilag VI til MARPOL-konventionen.
- (11) Komitéen for Sikkerhed på Søen skal på sin 102. samling den 13.-22. maj 2020 ("MSC 102") vedtage ændringer til kapitel II-1 i SOLAS-konventionen og ændringer af afsnit A-1 og B-1 i den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt ("IGF-koden").
- (12) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på MEPC 75 bør fastlægges, da ændringerne af regel 1, 2, 14, 18, 20, 21 og tillæg I og VI i bilag VI til MARPOL-konventionen vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet i EU-lovgivningen, nærmere bestemt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802¹².
- (13) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på MSC 102 bør fastlægges, da ændringerne af kapitel II-1 til SOLAS-konventionen vil kunne få afgørende indflydelse på Unionens lovgivning, nærmere bestemt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF³, og da ændringerne af IGF-koden vil kunne få afgørende indflydelse på Unionens lovgivning, nærmere bestemt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF.
- (14) Ændringerne af bilag VI til MARPOL-konventionen vil sikre en konsekvent gennemførelse af svovlgrænsen på 0,50 % for skibsbrændstoffer som fastlagt i regel 14. Unionen bør støtte disse ændringer for at opnå de forventede sundheds- og miljøgevinster som følge af reducerede svovldioxidemissioner fra forbrænding om bord.
- (15) Ændringerne af kapitel II-1, afsnit A-1, i SOLAS-konventionen sikrer en mere sikker fortøjning af skibe. Unionen bør støtte disse ændringer, fordi de udgør en omfattende forbedring af de nuværende fortøjningsregler.
- (16) Ændringerne af kapitel II-1, afsnit B, B-1 og B-2 til B-4, i SOLAS-konventionen sikrer sammenhæng i bestemmelserne om fartøjers vandtæthed. Unionen bør støtte disse ændringer, da de sørger for sammenhæng gennem hele afsnit B i bestemmelserne om vandtæthed, herunder i det centrale spørgsmål om beregning af skibes lækstabilitet.
- (17) Ændringerne af IGF-kodens afsnit A-1 og B-1 sikrer forbedringer med hensyn til brændstofopbevaring, brandsikring og trækprøvninger med henblik på svejsning af metalliske materialer samt ikkedestruktiv prøvning af brændstofopbevaringssystemet på grundlag af de erfaringer, der er gjort med anvendelsen af koden. Unionen bør støtte disse ændringer, fordi de giver større klarhed om, hvilke rum der skal udstyres med et passende trykaflastningssystem, og der derved indføres yderligere sikkerhedsforanstaltninger i brændstofbearbejdningsrum.
- (18) Unionens holdning skal udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af henholdsvis IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet og IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, og som handler i fællesskab —

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer (EUT L 132 af 21.5.2016, s. 58).

² Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2015/253 af 16. februar 2015 om fastsættelse af bestemmelser om prøvetagning og rapportering i henhold til Rådets direktiv 1999/32/EF for så vidt angår svovlindholdet i skibsbrændstoffer (EUT L 41 af 17.2.2015, s. 55).

³ 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).

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 75. samling i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet, skal være at tilslutte sig vedtagelsen af ændringerne af bilag VI til Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe som fastsat i bilaget til IMO-dokument MEPC 75/3.

Artikel 2

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 102. samling i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, skal være at tilslutte sig:

- (a) vedtagelsen af ændringer til kapitel II-1 i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen som er fastsat i bilag 1 til IMO-dokument MSC 102/3
- (b) vedtagelsen af ændringerne til del A-1 og B-1 i den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt, som fastsat i bilag 2 til IMO-dokument MSC 102/3.

Artikel 3

1. Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlem af IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet, og som handler i fællesskab.
2. Den holdning, der er omhandlet i artikel 2, udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlem af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Rådets vegne

Formand