



Bruxelles, den 6.9.2022
COM(2022) 439 final

2022/0259 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation på den 106. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen og den 79. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet, for så vidt angår vedtagelsen af ændringer af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS), de internationale retningslinjer fra 2011 om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe (ESP-koden fra 2011) og bilag VI til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe ("MARPOL-konventionen")

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører en afgørelse om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 106. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité for Sikkerhed på Søen (MSC 106), som finder sted den 2.-11. november 2022, og på den 79. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC 79), som finder sted den 12.-16. december 2022.

I løbet af MSC 105 blev det planlagt, at der på MSC 106 ville blive vedtaget ændringer af:

- (1) kapitel II-2 i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen ("SOLAS-konventionen") af 1974 og
- (2) de internationale retningslinjer fra 2011 om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe (ESP-koden fra 2011).

I løbet af MSC 78 blev det planlagt, at der på MSC 79 ville blive vedtaget ændringer af:

- (1) bilag VI til MARPOL-konventionen om medtagelse af flere oplysninger om skibets kulstofintensitet i IMO's database over skibes fuelolieforbrug.

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. Unionen er ikke part i konventionen.

Samtlige medlemsstater er parter i den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe ("MARPOL-konventionen") 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-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 Mellemstatslige 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 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 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, der er omfattet, vedrører bl.a. forvaltning af ballastvand, antifoulingsystemer, skibsophugning, forureningsberedskab og -bekæmpelse samt udpejning 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

På MSC 106, som finder sted den 2.-11. november 2022, skal der vedtages ændringer af SOLAS kapitel II-2 og ESP-koden.

Formålet med de påtænkte ændringer af SOLAS kapitel II-2 er at tage højde for fuelolieleverandører, som ikke opfylder kravene til flammepunkt, tiltag mod fuelolieleverandører, der har vist sig at levere fuelolie, som ikke opfylder minimumskravene til flammepunkt, og dokumentation for flammepunktet for det faktiske brændstofparti ved bunkring.

Formålet med de påtænkte ændringer af ESP-koden er indføre strengere krav til syn af ballasttanke og void spaces med henblik på at løse de sikkerhedsproblemer, der blev konstateret under flagstatens undersøgelse af søfartssikkerheden i forbindelse med tabet af MV Stellar Daisy.

2.4. Den retsakt, der skal vedtages af IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet

Den 12.-16. december 2022 skal der på MEPC 79 vedtages ændringer af bilag V og VI til MARPOL-konventionen.

Formålet med de påtænkte ændringer af bilag VI til MARPOL-konventionen er at medtage flere oplysninger om skibets kulstofintensitet i IMO's system til indsamling af data om skibes fuelolieforbrug.

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

Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC) nåede på sin 100. samling til enighed om at medtage et output på sin toårige dagsorden om "udvikling af yderligere foranstaltninger til forbedring af sikkerheden for skibe i forbindelse med anvendelsen af fuelolie" med 2021 som måååret for færdiggørelse for at gennemgå de eksisterende sikkerhedsbestemmelser for fuelolie og oplysninger om de sikkerhedsmæssige konsekvenser, der er forbundet med anvendelsen af fuelolie og for at udvikle yderligere foranstaltninger til forbedring af sikkerheden for skibe i forbindelse med anvendelsen af fuelolie. På MSC 100 blev der også opnået enighed om, at der kunne nedsættes en arbejdsgruppe på MSC 101 med henblik på at opnå yderligere fremskridt for så vidt angår udviklingen af foranstaltninger til forbedring af skibes sikkerhed i forbindelse med fuelolie. På MSC 100 var Unionens holdning at støtte enhver fremtidig udvikling med henblik på at forbedre brændstofkvaliteten og sikre en kvalitetsorienteret brændstofforsyning i betragtning af de potentielle sikkerhedsmæssige driftsaspekter i forbindelse med deres anvendelse.

På MSC 101 blev der nedsat en korrespondancegruppe for fueloliesikkerhed under Tysklands koordinering, bl.a. med følgende mandat: 1) yderligere at overveje udarbejdelsen af obligatoriske krav vedrørende rapportering af bekræftede tilfælde, hvor fuelolieleverandører ikke har opfyldt organisationens krav til flammepunkt under hensyntagen til, at der også bør gives feedback til leverandøren 2) yderligere at overveje udarbejdelsen af obligatoriske krav for at sikre, at de kontraherende regeringer i SOLAS træffer passende foranstaltninger over for fuelolieleverandører i bekræftede tilfælde af leverancer af fuelolie, der ikke opfylder kravene i SOLAS-regel II-2/4.2.1 under hensyntagen til regel 18.9.4 i bilag VI til MARPOL-konventionen 3) yderligere at overveje udarbejdelsen af obligatoriske krav til dokumentation af flammepunktet for det faktiske brændstofparti ved bunkring med afgivelse af erklæring om, at den leverede fuelolie er i overensstemmelse med SOLAS-regel II-2/4.2.1.

På MSC 101 var Unionens holdning at støtte forslagene i de forelagte dokumenter, og Unionen foreslog, at de skulle drøftes mere indgående i arbejdsgruppen om foranstaltninger til forbedring af skibes sikkerhed i forbindelse med anvendelsen af fuelolie.

På MSC 103 blev korrespondancegruppen om udvikling af yderligere foranstaltninger til forbedring af skibes sikkerhed i forbindelse med anvendelsen af fuelolie genoprettet under Tysklands koordinering.

Gruppen fik bl.a. til opgave:

- (1) med henblik på færdigbehandling yderligere at udarbejde udkast til ændringer af SOLAS vedrørende rapportering af bekræftede tilfælde, hvor fuelolieleverandører ikke har opfyldt organisationens krav til flammepunkt under hensyntagen til, at der også bør gives feedback til leverandøren
- (2) med henblik på færdigbehandling yderligere at udarbejde udkast til ændringer af SOLAS vedrørende tiltag mod fuelolieleverandører, der har vist sig at levere fuelolie, som ikke opfylder minimumskravene til flammepunkt

- (3) med henblik på færdigbehandling yderligere at udvikle de obligatoriske krav vedrørende dokumentation af flammepunktet for det faktiske brændstofparti ved bunkring.

På MSC 103 var Unionens holdning at støtte korrespondancegruppens rapport om de obligatoriske krav.

På MSC 105 blev de påtænkte ændringer godkendt, nemlig punkt 5.13 i MSC 105-rapporten (MSC 105/20), med henblik på vedtagelse på MSC 106.

På MSC 105 var Unionens holdning at støtte forslaget fra korrespondancegruppen om udarbejdelse af yderligere foranstaltninger til forbedring af skibes sikkerhed i forbindelse med anvendelsen af fuelolie.

Unionens holdning bør være at støtte disse ændringer, da de vil forbedre sikkerheden for skibe i forbindelse med anvendelsen af fuelolie ved at tage højde for fuelolieleverandører, som ikke opfylder kravene til flammepunkt, tiltag mod fuelolieleverandører, der har vist sig at levere fuelolie, som ikke opfylder minimumskravene til flammepunkt, og dokumentation for flammepunktet for det faktiske brændstofparti ved bunkring.

3.2. Ændring af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe (ESP-koden)

På MSC 103 blev underkomitéen om udformning og konstruktion af skibe (SDC 8) pålagt at overveje de ændringer af ESP-koden for at løse sikkerhedsproblemer, der blev konstateret under flagstatens søfartssikkerhedsundersøgelse af tabet af MV Stellar Daisy i henhold til dens eksisterende kontinuerlige output "ændringer af ESP-koden". På MSC 103 blev der også opnået enighed om, at SDC-underkomitéen nøje bør overveje foreslåede ændringer af ESP-koden fra 2011 for at behandle spørgsmål vedrørende syn af ballasttanke og void spaces, og at disse ændringer bør træde i kraft med andre ændringer, der udarbejdes inden for rammerne af det eksisterende output.

På MSC 103 var Unionens holdning at støtte, at SDC-underkomitéen ville overveje ændringer af ESP-koden fra 2011.

På SDC 8 blev der opnået enighed om, at udkastet til ændringerne af ESP-koden fra 2011 med henblik på forelæggelse til godkendelse på MSC 105. På SDC 8 var Unionens holdning at støtte resultaterne af MV Stellar Daisy-undersøgelsen.

På MSC 105 blev udkastet til ændringer af ESP-koden fra 2011 godkendt, punkt 15.12 i MSC 105-rapporten (MSC 105/20), med henblik på at ændringerne vedtages på MSC 106.

På MSC 105 var Unionens holdning at støtte godkendelsen af udkastet til ændringer af ESP-koden fra 2011 med henblik på efterfølgende vedtagelse.

Unionens holdning bør være at støtte disse ændringer, da de har til formål at skærpe kravene til inspektion af void spaces og ballasttanke.

3.3. Ændringer af bilag VI til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe ("MARPOL-konventionen")

Unionen havde foreslået MEPC 77 at medtage oplysninger om skibets krævede og opnåede værdier for energieffektivitet for eksisterende skibe (EEXI) og CO₂-intensitetsindikator (CII) og vurdering i IMO's system til indsamling af data (DCS). Den foreslog endvidere mulige

ændringer af tillæg IX til bilag VI til MARPOL-konventionen og et udkast til mandat for et arbejdsforløb med henblik på ændring af IMO's system til indsamling af data.

På MEPC 77 blev den intersessionelle arbejdsgruppe om drivhusgasser (ISWG-GHG 11) pålagt yderligere at overveje bl.a. forslagene til mulige ændringer af tillæg IX til bilag VI til MARPOL-konventionen.

På MEPC 77 var Unionens holdning at støtte de foreslåede ændringer af tillæg IX til bilag VI til MARPOL-konventionen.

ISWG-GHG 11 havde færdiggjort udkastet til ændringer af tillæg IX til bilag VI til MARPOL-konventionen om at medtage flere oplysninger om skibets kulstofintensitet med henblik på godkendelse på MEPC 78.

På MEPC 78 blev udkastet til ændringer af tillæg IX til bilag VI til MARPOL-konventionen om at medtage flere oplysninger om skibets kulstofintensitet i IMO's system til indsamling af data om skibes fuelolieforbrug godkendt, punkt 7.119 i MEPC 78-rapporten (MEPC 78/17), med henblik på vedtagelse på MEPC 79.

På MEPC 78 og ISWG-GHG 11 var Unionens holdning at støtte godkendelsen af udkastet til ændringer af tillæg IX til bilag VI til MARPOL-konventionen.

Unionens holdning bør være at støtte disse ændringer, da oplysninger om skibes kulstofintensitet vil give væsentlige oplysninger om den globale flådes energieffektivitet og kulstofintensitet og derfor bør indberettes til IMO's system til indsamling af data.

3.4. Relevant EU-lovgivning og EU's kompetence

3.4.1. Ændringer af kapitel II-2 i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen

I henhold til artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe¹ skal passagerskibe i klasse A opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen med senere ændringer.

Derfor vil de ændringer af SOLAS kapitel II-2, som skal vedtages på MSC 106, påvirke de krav, der finder anvendelse i henhold til direktiv 2009/45/EF.

3.4.2. Ændring af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe (ESP-koden)

Forordning (EU) nr. 530/2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogsdesign eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog² gør det obligatorisk at anvende IMO's tilstandsvurderingsordning (CAS) på enkeltskrogede olietankskibe, der er ældre end 15 år. Det beskrives i det skærpede inspektionsprogram, også kaldet det udvidede synsprogram (ESP), der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, hvordan den skærpede vurdering skal udføres. Da CAS anvender ESP som værktøj til at nå sit mål, vil enhver ændring af ESP-inspektioner, som f.eks. de aktuelle ændringer til kun at fokusere på mistænkelige områder ved tykkelsesmålinger i forbindelse med det første fornyelsessyn af olietankskibe med dobbelt skrog, automatisk finde anvende gennem forordning (EU) nr. 530/2012.

¹ EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1.

² EUT L 172 af 30.6.2012, s. 3.

Derfor vil de ændringer af ESP-koden fra 2011, som skal vedtages på MSC 106, påvirke anvendelsen af forordning (EU) nr. 530/2012.

3.4.3. *Ændringer af bilag VI til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe ("MARPOL-konventionen")*

Forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF fastlægger de retlige rammer for et EU-system til overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner og energieffektivitet i skibsfart (MRV-forordningen)³. Forordningen har til formål at levere solide og verificerbare CO₂-emissionsdata, informere politiske beslutningstagere og stimulere markedsudbredelsen af energieffektive teknologier og energieffektiv adfærd. Det gør den ved at fjerne markedshindringer såsom mangel på oplysninger.

Kommissionens relevante delegerede forordninger om verifikation og akkreditering af verifikatorer og om forbedring af overvågningsmetoderne blev vedtaget den 22. september 2016⁴. Yderligere to gennemførelsesforordninger om fragtparametre og skabeloner blev vedtaget af Kommissionen den 4. november 2016⁵.

Værdierne for energieffektivitet for eksisterende skibe (EEXI) og CO₂-intensitetsindikator (CII), som skal medtages i IMO's system til indsamling af data, er forbundet med MRV-forordningen, da EU-forordningen har til formål at indsamle og offentliggøre oplysninger om skibes tekniske og operationelle energieffektivitet pr. skib.

Ændringerne af bilag VI til MARPOL-konventionen, der skal vedtages på MEPC 79, vil derfor påvirke gennemførelsen af forordning (EU) 2015/757.

3.4.4. *EU's kompetence*

Ændringerne af SOLAS kapitel II-2 vil få konsekvenser for EU-lovgivningen, især anvendelsen af direktiv 2009/45/EF.

Ændringerne af ESP-koden fra 2011 vil få konsekvenser for EU-lovgivningen, især anvendelsen af forordning (EU) nr. 530/2012.

Ændringerne af bilag VI til MARPOL-konventionen vil få konsekvenser for EU-lovgivningen især gennemførelsen af forordning (EU) 2015/757.

³ EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55.

⁴ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2016/2071 af 22. september 2016 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 for så vidt angår metoderne til overvågning af CO₂-emissioner og reglerne for overvågning af andre relevante oplysninger (EUT L 320 af 26.11.2016, s. 1) og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2016/2072 af 22. september 2016 om verifikationsaktiviteter og akkreditering af verifikatorer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport (EUT L 320 af 26.11.2016, s. 5).

⁵ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/1927 af 4. november 2016 om skabeloner til overvågning af planer, emissionsrapporter og overensstemmelsesdokumenter i henhold til forordning (EU) 2015/757 af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport (EUT L 299 af 5.11.2016, s. 1) og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/1928 af 4. november 2016 om fastlæggelsen af fragtmængden for andre kategorier af skibe end passagerskibe, ro-ro-skibe og containerskibe i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport (EUT L 299 af 5.11.2016, s. 22).

Genstanden for de påtænkte retsakter vedrører derfor et område, som Unionen har ekstern 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) 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 aftalen⁶.

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*"⁷.

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

- Direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe. Dette skyldes, at artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), anvender SOLAS, som ændret, på passagerskibe i klasse A.
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog. Dette skyldes, at forordning (EU) nr. 530/2012 gør det obligatorisk at anvende IMO's tilstandsvurderingsordning (CAS) på enkeltskrogede olietankskibe, der er ældre end 15 år. Det beskrives i det skærpede inspektionsprogram, også kaldet det udvidede synsprogram (ESP), der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, hvordan den skærpede vurdering skal udføres. Da CAS anvender ESP som værktøj til at nå sit mål, vil enhver ændring af ESP-inspektioner, som f.eks. de aktuelle ændringer til kun at fokusere på mistænkelige områder ved tykkelsesmålinger i forbindelse med det første fornyelsessyn af olietankskibe med dobbelt skrog, automatisk finde anvende gennem forordning (EU) nr. 530/2012.
- Forordning (EU) 2015/757 (MRV-forordningen) om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF. Dette skyldes forbindelserne mellem MRV-forordningen og, at både EEXI- og CII-værdierne skal indgå i IMO's system til indsamling af data.

⁶ Sag C-399/12, Tyskland mod Rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

⁷ Sag C-399/12, Tyskland mod Rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

Derfor vil vedtagelsen af ændringerne af

- kapitel II-2 i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen
- de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe (ESP-koden) og
- bilag VI til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe ("MARPOL-konventionen")

kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nærmere bestemt direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe, forordning (EU) nr. 530/2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog og forordning (EU) 2015/757 (MRV-forordningen) om fastlæggelse af den retlige ramme for et EU-system til overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner og energieffektivitet i skibsfart.

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 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 søtransport. 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, 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 106. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen og den 79. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet, for så vidt angår vedtagelsen af ændringer af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS), de internationale retningslinjer fra 2011 om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe (ESP-koden fra 2011) og bilag VI til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe ("MARPOL-konventionen")

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 skibsfartssikkerhed 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) 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) Komitéen for Sikkerhed på Søen skal på sin 106. samling den 4.-11. november 2022 vedtage ændringer af kapitel II-2 i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen ("SOLAS-konventionen") og af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe ("ESP-koden").
- (6) Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet skal på sin 79. samling den 12.-16. december 2022 vedtage ændringer af tillæg IX til bilag VI til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe ("MARPOL-konventionen").

- (7) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 106. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen, bør fastlægges, da de påtænkte ændringer af kapitel II-2 i SOLAS-konventionen og af ESP-koden fra 2011 kan få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nærmere bestemt direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe¹ og forordning (EU) nr. 530/2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog².
- (8) Med ændringerne af SOLAS kapitel II-2 vil der blive taget højde for fuelolieleverandører, som ikke opfylder kravene til flammepunkt, tiltag mod fuelolieleverandører, der har vist sig at levere fuelolie, som ikke opfylder minimumskravene til flammepunkt, og dokumentation for flammepunktet for det faktiske brændstofparti ved bunkring. Unionen bør støtte disse ændringer, da de vil forbedre sikkerheden for skibe i forbindelse med anvendelsen af fuelolie, ved at der tages højde for fuelolieleverandører, som ikke opfylder kravene til flammepunkt, tiltag mod fuelolieleverandører, der har vist sig at levere fuelolie, som ikke opfylder minimumskravene til flammepunkt, og dokumentation for flammepunktet for det faktiske brændstofparti ved bunkring.
- (9) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 79. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet, bør fastlægges, da de påtænkte ændringer af bilag VI til MARPOL-konventionen vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nærmere bestemt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 (MRV-forordningen) om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF³.
- (10) Ændringerne af bilag VI til MARPOL-konventionen vil medtage flere oplysninger om skibets kulstofintensitet i IMO's system til indsamling af data om skibes fuelolieforbrug. Unionen bør støtte disse ændringer, da oplysninger om skibes kulstofintensitet vil give væsentlige oplysninger om den globale flådes energieffektivitet og kulstofintensitet og derfor bør indberettes til IMO's system til indsamling af data.
- (11) Unionens holdning udtrykkes af Kommissionen i sin egenskab af observatør i IMO og af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af henholdsvis IMO's Komité for Sikkerhed på Søen og Komité til Beskyttelse af Havmiljøet, idet de handler i fællesskab i Unionens interesse —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 106. samling i Den Internationale Søfartsorganisations (IMO's) 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) som fastsat i punkt 5.13 i MSC 105-rapporten (MSC 105/20) og de internationale retningslinjer fra 2011 om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe (ESP-koden fra 2011) som fastsat i punkt 15.12 i MSC 105-rapporten (MSC 105/20).

¹ EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1.

² EUT L 172 af 30.6.2012, s. 3.

³ EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55.

Artikel 2

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 79. samling i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet, skal være at tilslutte sig vedtagelsen af ændringer af tillæg IX til bilag VI til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen), som fastsat i punkt 7.119 i MEPC 78-rapporten (MEPC 78/17).

Artikel 3

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

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til Kommissionen og medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne
Formand*