



Bruxelles, den 20.2.2024
COM(2024) 74 final

2024/0040 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation på den 81. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet og den 108. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen, for så vidt angår vedtagelsen af ændringer til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen), ballastvandkonventionen, den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen), den internationale kode for sikkerhed for skibe, der bruger gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden), de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden fra 2011), den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden), den internationale kode for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden) og koden om uddannelse af søfarere, om sønæring og om vagthold (STCW-koden)

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører en afgørelse om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 81. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC 81), som finder sted den 18.-22. marts 2024, og på den 108. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité for Sikkerhed på Søen (MSC 108), som finder sted den 15.-24. maj 2024.

På MEPC 81 planlægges det at vedtage ændringer af:

- (1) artikel V i protokol I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen)
- (2) bilag VI til MARPOL-konventionen
- (3) ballastvandkonventionen.

På MSC 108 planlægges det at vedtage ændringer af:

- (4) kapitel II-1, II-2 og V i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974 (SOLAS-konventionen)
- (5) den internationale kode for sikkerhed for skibe, der bruger gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden)
- (6) de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden fra 2011)
- (7) den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden)
- (8) den internationale kode for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden)
- (9) afsnit A-VI/1 i koden om uddannelse af søfarere, om sønæring og om vagthold (STCW-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. 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 fra 1974 ("SOLAS-konventionen"), 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 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. 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 (MSC) består af alle IMO-medlemmer og mødes mindst én gang om året. Den behandler ethvert spørgsmål, der hører under organisationens kompetenceområde, og som vedrører navigationshjælpemidler, konstruktion af og udstyr til fartøjer, bemanning ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt, bestemmelser om forebyggelse af kollisioner, håndtering af farligt gods, søfartssikkerhedsprocedurer og -krav, hydrografiske oplysninger, logbøger og navigationsoptegnelser, undersøgelse af ulykker til søs, bjergning og redning samt andre spørgsmål, der har direkte indflydelse på sikkerheden til søs.

IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC) består også af alle IMO-medlemmer og mødes mindst én gang om året. Den behandler miljøspørgsmål, der hører under organisationens kompetenceområde, og som vedrører bekæmpelse og forebyggelse af forurening fra skibe omfattet af MARPOL-traktaten, herunder 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 udpegning af særlige områder og meget følsomme havområder.

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

2.3. De retsakter, der skal vedtages af IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet

Den 18.-22. marts 2024 skal Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet på sin 81. samling vedtage ændringer af: artikel V i protokol I til MARPOL-konventionen, bilag VI til MARPOL-konventionen og ballastvandkonventionen.

Formålet med de planlagte ændringer af artikel V i protokol I til MARPOL-konventionen er at revidere rapporteringsprocedurerne for tab af containere for at undgå dobbeltrapportering.

Formålet med de planlagte ændringer af bilag VI til MARPOL-konventionen om brændstoffer med lavt flammepunkt og andre spørgsmål vedrørende brændselsolie er at fjerne kravet om at teste og medtage oplysninger om flammepunkt på bunkerleveringsattesten for brændstoffer med lavt flammepunkt, hvilket er uforeneligt med de nylige ændringer af kapitel II-2 i SOLAS-konventionen, der blev vedtaget på MSC 106. Med hensyn til ændringerne af

tilgængeligheden af oplysninger i IMO's database for forbrug af skibsbrændstof og om medtagelse af data om transportarbejde og øget detaljeringsgrad i IMO's database er formålet at optimere anvendelsen af databasen til gavn for skibsfartens dekarboniseringspolitik.

Formålet med de planlagte ændringer af ballastvandkonventionen er at fremme anvendelsen af elektroniske journaler i henhold til konventionen.

2.4. De retsakter, der skal vedtages af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen

Den 15.-24. maj 2024 skal Komitéen for Sikkerhed på Søen på sin 108. samling vedtage ændringer af: kapitel II-1, II-2 og V i SOLAS-konventionen, IGF-koden, ESP-koden fra 2011, LSA-koden, FSS-koden og afsnit A-VI/1 i STCW-koden.

Formålet med de planlagte ændringer af kapitel II-1, II-2 og V i SOLAS-konventionen fra 1974 er at garantere sikker bugsering for skibe, forbedre brandsikkerheden for passagerskibe, herunder ro-ro-passagerskibe, og forenkle behandlingen af rapporteringer om containertab.

Formålet med de planlagte ændringer af IGF-koden er at øge sikkerheden for skibe, herunder passagerskibe, der anvender naturgas som brændstof.

Formålet med de planlagte ændringer af ESP-koden fra 2011 er at præcisere procedurerne for godkendelse og certificering af et firma, der foretager måling af skrogkonstruktioners tykkelse.

Formålet med de planlagte ændringer af LSA-koden er at fremme sikkerheden til søs ved at revidere sænkningshastigheden for overlevelseshastigheder og mand-overbord-både for passagerskibe, at sikre at redningsveste har en passende ydeevne i vandet af hensyn til søfarendes sikkerhed og at øge sikkerhedsstandarderne for enkeltfalds- og krogssystemer med udløsningsmekanismer, som udløses ved belastning.

Formålet med de planlagte ændringer af FSS-koden er at forbedre brandsikkerheden for passagerskibe, navnlig ro-ro-passagerskibe.

Formålet med de planlagte ændringer af afsnit A-VI/1 i STCW-koden er at garantere en sikker arbejdsplads for de søfarende.

3. HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE PÅ DEN 81. SAMLING I KOMITÉEN TIL BESKYTTELSE AF HAVMILJØET

3.1. Ændringer af artikel V i protokol I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen)

På MSC 103 blev der opnået enighed om på sin dagsorden efter hvert andet år at medtage et output om "Udvikling af foranstaltninger vedrørende sporing og obligatorisk rapportering af containere, der går tabt på havet, som kan forbedre placeringen, sporingen og genvindingen af sådanne containere", og at det er nødvendigt med to samlinger for at færdiggøre punktet med underkomitéen for transport af fragt og containere (CCC) som det koordinerende organ.

På CCC 8 blev der opnået enighed om at nedsætte en arbejdsgruppe om udvikling af foranstaltninger vedrørende sporing og obligatorisk rapportering af containere, der går tabt på havet, og den blev bl.a. pålagt under hensyntagen til bemærkningerne og beslutningerne fra plenarsamlingen at udarbejde udkast til ændringer af artikel V i protokol I til MARPOL-konventionen på grundlag af en EU-forelæggelse (CCC 8/11/1).

Efter at have gennemgået arbejdsgruppens rapport blev der på CCC 8 opnået enighed om udkastet til ændringer af artikel V i protokol I til MARPOL-konventionen med henblik på samtidig vedtagelse på MEPC.

Unionens holdning var aktivt at støtte disse ændringer, da de indgik i et EU-indlæg (CC 8/11/1 (Australien m.fl.)).

På MEPC 80 blev udkastet til ændringer af artikel V i protokol I til MARPOL-konventionen godkendt, idet det blev bemærket, at det tilhørende udkast til ændringer af SOLAS-konventionens kapitel V var blevet godkendt på MSC 107 med henblik på vedtagelse på MEPC 81.

Unionens holdning var aktivt at støtte udkastene til ændringer med forbehold af godkendelse af de tilhørende udkast til ændringer af SOLAS-konventionens kapitel V på MSC 107.

Unionen bør derfor støtte disse ændringer, da det er vigtigt at indføre et fælles rapporteringssystem for tab af containere for at undgå overlappende rapporteringskrav og undgå forvirring, hvilket indebærer en risiko for, at containere, der er gået tabt på havet, ikke indberettes.

3.2. Ændringer af bilag VI til MARPOL-konventionen

For så vidt angår ændringer af bilag VI til MARPOL-konventionen vedrørende brændstoffer med lavt flammepunkt og andre spørgsmål vedrørende brændselolie:

Efter ved resolution MEPC.362(79) at have vedtaget ændringer af bilag VI til MARPOL-konventionen med henblik på at tilføje flammepunkt til de oplysninger, der skal medtages i bunkerleveringsattesten, blev interesserede medlemsstater og internationale organisationer på MEPC 79 opfordret til at fremsætte forslag på MEPC 80 med særlig henvisning til fastsættelse af en undtagelse for brændstoffer med lavt flammepunkt i regel 18.4 i bilag VI til MARPOL-konventionen for at løse problemet under eksisterende output 3.7 (MEPC 79/15, punkt 3.37).

På MEPC 80 blev udkastet til ændring af regel 2, 14, 18 og tillæg I til MARPOL-konventionens bilag VI med henblik på vedtagelse på MEPC 81 godkendt under hensyntagen til rapporten fra arbejdsgruppen om luftforurening og energieffektivitet.

Unionens holdning var at henvise drøftelsen af ændringsforslagene til arbejdsgruppen om luftforurening, så de kunne behandles i detaljer.

Unionens holdning bør være at støtte disse ændringer med henblik på at fjerne kravet om at teste og medtage oplysninger om flammepunkt på bunkerleveringsattesten for brændstoffer med lavt flammepunkt, hvilket er uforeneligt med de seneste ændringer af SOLAS-konventionens kapitel II-2, der blev vedtaget på MSC 106.

Med hensyn til ændringer af bilag VI til MARPOL-konventionen om tilgængeligheden af oplysninger i IMO's database for forbrug af skibsbrændstof og om medtagelse af data om transportarbejde og øget detaljeringsgrad i IMO's database:

MEPC godkendte på sin 78. samling et særligt arbejdsforløb vedrørende revisionen af IMO's system til indsamling af data om skibes brændstofforbrug og opfordrede interesserede medlemsstater og internationale organisationer til at fremsætte konkrete forslag på en fremtidig samling i den intersessionelle arbejdsgruppe om drivhusgasser (ISWG-GHG) (dokument MEPC 78/17, punkt 7.120).

ISWG-GHG drøftede derefter på sit 13. møde et forslag i dokument ISWG-GHG 13/7 (Østrig m.fl.) om at ændre IMO's database for forbrug af skibsbrændstof og undersøge mulige fremtidige ændringer af IMO's GISIS-rapporteringsmodul, herunder yderligere rapporteringsparametre og øget gennemsigtighed.

På MEPC 79 blev der noteret bred støtte til forslaget om at medtage data om transportarbejde, den mulige anvendelse af innovative teknologier og om detaljeringsgraden af de indberettede

oplysninger, og ISWG-GHG 14 blev derfor pålagt at viderebehandle udkastet til ændringer af tillæg IX til bilag VI til MARPOL-konventionen med udgangspunkt i bilag 1 til dokument ISWG-GHG 13/7, ligesom medsponsorerne af dokument ISWG-GHG 13/7 blev opfordret til at rådføre sig med de delegationer, der havde udtrykt bekymring over arbejdet med et eventuelt revideret forslag.

På ISWG-GHG 14 blev flere indlæg taget til efterretning og MEPC 80 blev opfordret til at notere sig:

1. at der var bred støtte i gruppen til at medtage data om transportarbejde og til øget detaljeringsgrad af de indberettede oplysninger i IMO's database for forbrug af skibsbrændstof
2. at der blev givet udtryk for betænkeligheder med hensyn til forskellige spørgsmål, såsom umodenhed og tidsplan for de foreslåede ændringer, tendensen til at komplicere CII-mekanismen for meget, tilgængeligheden af oplysninger og gennemsigtighed, og at gruppen ikke var i stand til at drage konklusioner om disse spørgsmål og
3. at fremsende forslagene i dokument ISWG-GHG 14/4, ISWG-GHG 14/4/1, ISWG-GHG 14/4/2 samt sammenstillingen af de foreslåede ændringer, jf. bilag 3 til dokument MEPC 80/WP.6, til arbejdsgruppen om luftforurening og energieffektivitet, der forventes nedsat på MEPC 80, til videre behandling med henblik på færdiggørelse under hensyntagen til de bemærkninger, der fremsættes på denne samling.

Gruppen bemærkede, at dette spørgsmål ikke ville blive taget op til fornyet overvejelse under ISWG-GHG 15, og at yderligere dokumenter om dette spørgsmål skulle forelægges på MEPC 80.

På MEPC 80 blev arbejdsgruppen om luftforurening og energieffektivitet nedsat for at drøfte flere emner, herunder foreslåede ændringer af bilag VI til MARPOL-konventionen om revision af IMO's database for forbrug af skibsbrændstof med udgangspunkt i bilag 3 til dokument MEPC 80/WP.6 med henblik på færdiggørelse af udkast til ændringer af bilag VI til MARPOL-konventionen på denne samling

På MEPC 80 blev udkastet til ændringer af bilag VI til MARPOL-konventionen godkendt med henblik på vedtagelse på MEPC 81.

Unionens holdning bør være at støtte disse ændringer, da de optimerer anvendelsen af databasen for forbrug af skibsbrændstof til gavn for skibsfartens dekarboniseringspolitik og er et kompromis mellem en bredere adgang til oplysningerne IMO's database og IMO-sekretariatets kontrol heraf. På den ene side gives analytiske konsulentfirmaer og forskningsenheder adgang til databasens oplysninger med forbehold af IMO-sekretariatets godkendelse, og på den anden side giver de ethvert rederi mulighed for at offentliggøre databasens oplysninger vedrørende deres skibe til offentligheden på frivillig basis.

3.3. Ændringer af ballastvandkonventionen

På MEPC 80 blev der nedsat en gruppe til gennemgang af ballastvandkonventionen. Den blev bl.a. pålagt at overveje de foreslåede retningslinjer for anvendelse af elektroniske journaler i henhold til ballastvandkonventionen, der er indeholdt i bilaget til dokument MEPC 79/4/10, og rådgive komitéen herom samt, afhængigt af resultatet af behandlingen af de foreslåede retningslinjer for anvendelse af elektroniske journaler i henhold til ballastvandkonventionen, at overveje de foreslåede konsekvensændringer af ballastvandkonventionen indeholdt i dokument MEPC 79/4/9 og rådgive komitéen herom.

Arbejdsgruppen færdiggjorde udkastet til retningslinjer for anvendelse af elektroniske journaler i henhold til ballastvandkonventionen og opfordrede til på MEPC 80 at vedtage udkastet til MEPC's resolution om retningslinjer for anvendelse af elektroniske journaler i henhold til ballastvandkonventionen. I forbindelse med færdiggørelsen af udkastet til retningslinjer behandlede gruppen også nogle spørgsmål i forbindelse med de foreslåede konsekvensændringer af konventionens regel A-1 og B-2 vedrørende eksisterende elektroniske journaler, der muligvis ikke er i overensstemmelse med vejledningen, og fartøjsførerens kontrol af indlæsninger.

På MEPC 80 blev udkast til ændringer af ballastvandkonventionens regel A-1 og B-2 vedrørende anvendelsen af elektroniske journaler i henhold til konventionen herefter behandlet og godkendt med henblik på vedtagelse på MEPC 81.

Unionens holdning bør være at støtte disse ændringer, da de rykker et skridt tættere på digitaliseringen ved at føre elektroniske journaler i henhold til ballastvandkonventionen.

4. HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE PÅ DET 108. MØDE I KOMITÉEN FOR SIKKERHED PÅ SØEN

4.1. Ændringer til kapitel II-1, II-2 og V i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen fra 1974 (SOLAS-konventionen)

For så vidt angår ændringer af kapitel II-1 i SOLAS-konventionen fra 1974:

På MSC 103 blev der opnået enighed om at overlade et nyt output til underkomitéen om udformning og konstruktion af skibe (SDC) om "Udvikling af ændringer af SOLAS-konventionens regel II-1/3-4 med henblik på at kravene til tankskibes nødbugseringsudstyr finder anvendelse på andre skibstyper" med 2023 som mållåret for færdiggørelse.

På SDC 8 forelagde Unionen sammen med Australien, Canada, Marokko, New Zealand og Vanuatu dokument SDC 8/12/1 til støtte for dette dagsordenspunkt med forslag om at udvide anvendelsesområdet for SOLAS-konventionens regel II-1/3-4, stk. 1 (som i øjeblikket kun finder anvendelse på tankskibe med en dødvægt på mindst 20 000 ton) til alle nye skibe bortset fra tankskibe med en bruttotonnage på 20 000 BT og derover. På den anden side foreslog Kina (SDC 8/12) en ændring af SOLAS-konventionens regel II-1/3-4 for andre skibe end tankskibe med en bruttotonnage på over 150 000 BT.

Formanden påpegede, at de to indlæg under dette punkt på dagsordenen var for langt fra hinanden. I betragtning af den manglende tid ville den bedste løsning derfor være at udskyde drøftelsen til 9 SDC.

På SDC 9 blev ekspertgruppen for anvendelse af tankskibes nødbugseringsudstyr på andre skibstyper nedsat, og den blev pålagt at færdiggøre udkastet til ændringer af SOLAS-konventionens regel II-1/3-4 med udgangspunkt i dokument SDC 8/12/1 under hensyntagen til bemærkningerne og afgørelserne fra plenarsamlingen. Efter drøftelser og i betragtning af, at et stort flertal gav udtryk for støtte til forslaget i dokument SDC 8/12/1, nåede underkomitéen til enighed om en tærskelværdi på 20 000 BT og opad for nye skibe, der har brug for bugsering i nødstilfælde. Underkomitéen opfordrede til at godkende udkastene til ændringer af SOLAS-konventionens regel II-1/3-4 på MSC 107 med henblik på senere vedtagelse (SDC 9/16, bilag 9).

Unionens holdning var at støtte de ændringer, som Unionen har foreslået af SOLAS-konventionens regel II-1/3-4 med henblik på at udvide anvendelsesområdet for SOLAS-konventionens regel II-1/3-4, stk. 1 (som i øjeblikket kun finder anvendelse på tankskibe med

en dødvægt på mindst 20 000 ton) til alle nye skibe bortset fra tankskibe med en bruttotonnage på 20 000 BT og derover.

På MSC 107 blev udkast til ændringer af SOLAS-konventionens regel II-1/3-4 vedrørende nye krav til alle nye skibe bortset fra tankskibe på mindst 20 000 BT om, at de udstyres med nødbugseringsfittings, godkendt med henblik på vedtagelse på MSC 108.

Unionens holdning bør være at støtte disse ændringer for i væsentlig grad at øge sikkerheden og sikre, at alle nye skibe bortset fra tankskibe, navnlig passagerskibe, med en bruttotonnage på 20 000 BT og derover kan bugseres sikkert i nødstilfælde.

For så vidt angår ændringer af kapitel II-2 i SOLAS-konventionen fra 1974 vedrørende brandsikkerhed, navnlig på passagerskibe, og mere specifikt:

Forebyggelse af brand og eksplosion — regel 4:

På MSC 105 blev udkast til ændringer af SOLAS-konventionens kapitel II-2 vedrørende brændselsolieleverandører, der ikke har opfyldt kravene til flammepunkt, foranstaltninger over for brændselsolieleverandører, der har vist sig at levere brændselsolie, der ikke opfylder minimumskravene til flammepunkt, og dokumentation for flammepunktet for det faktiske brændstofparti ved bunkring godkendt, og på MSC 106 blev udkastet vedtaget.

På MSC 105 blev den ajourførte handlingsplan og nedsættelsen af korrespondancegruppen om udvikling af yderligere foranstaltninger til forbedring af skibes sikkerhed i forbindelse med anvendelsen af brændselsolie endvidere godkendt, og gruppen skal aflægge rapport på MSC 107 og fortsætte udarbejdelsen af udkast til retningslinjer for skibe med henblik på at håndtere situationer, hvor de har vejledende prøvningsresultater, der tyder på, at den leverede brændselsolie muligvis ikke opfylder kravene til flammepunkt.

Korrespondancegruppen nåede til enighed om at fortsætte udviklingen af et generelt krav i SOLAS-konventionen om, at brændselsolie ikke må bringe skibets sikkerhed i fare i lighed med MARPOL-konventionens bilag VI, regel 18.3.1.1.3, baseret på bilag 3 i MSC 107/6. Gruppen drøftede også de betænkeligheder, der blev givet udtryk for i plenum med hensyn til henvisningen "skadelig for personalet". Efter at have bemærket, at udtrykket "skadelig for personalet" er anvendt i MARPOL-konventionens bilag VI, besluttede gruppen at anvende samme udtryk i udkastet til ændringer af SOLAS-konventionen. Endelig nåede gruppen til enighed om udkastet til den nye regel II-2/4.2.1.9 i SOLAS-konventionen, jf. bilag 3 i MSC 107/WP.10, til godkendelse i komitéen og efterfølgende vedtagelse.

På MSC 107 blev udkast til ændringer af SOLAS-konventionens regel II-2/4 vedrørende andre brændselsolieparametre end flammepunkt godkendt med henblik på vedtagelse på MSC 108.

Unionens holdning på MSC 107 var at fortsætte drøftelserne i en arbejdsgruppe, da korrespondancegruppen ikke havde afsluttet dette arbejde.

Unionens holdning bør være at støtte disse ændringer, da de vil øge sikkerheden ved forbrug af brændselsolie, navnlig på passagerskibe.

Brandbekæmpelse og særlige krav — regel 7, 9, 20 og 23:

På MSC 97 blev der opnået enighed om EU's foreslåede nye output vedrørende brande på passagerskibes ro-ro-dæk baseret på en undersøgelse af ulykker på ro-ro-passagerskibe med angivelse af 14 mulige indsatsområder med henblik på forbedring og ændring af instrumenterne.

På det 6. møde i underkomitéen for systemer og udstyr til skibe (SSE) lykkedes det at færdiggøre udkastet til midlertidige retningslinjer, der indeholdt flere forslag, som var et

direkte resultat af de to FIRESAFE-undersøgelser. Desuden blev der på SSE 6 gjort gode fremskridt med udarbejdelsen af udkast til ændringer af de reviderede retningslinjer for vedligeholdelse og inspektion af brandsikringssystemer og -apparater (MSC.1/Circ.1432).

På SSE 8 blev udkastene til ændringer af SOLAS-konventionens kapitel II-2 og FSS-koden for nye og eksisterende ro-ro-passagerskibe videreudviklet, og korrespondancegruppen om brandbeskyttelse blev genoprettet for at fremme arbejdet mellem samlingerne med det mandat, der er fastsat i punkt 6.26 i dokument SSE 8/20, og gruppen blev pålagt at forelægge en rapport på denne samling.

På SSE 9 blev der opnået enighed om udkast til ændringer af SOLAS-konventionens kapitel II-2 vedrørende brandsikkerhed på ro-ro-passagerskibe, jf. bilag 5 til SSE 9/20, med henblik på godkendelse på MSC 107 og efterfølgende vedtagelse på MSC 108.

På SSE 9 blev det endvidere bemærket, at gruppen havde overvejet brandsporing i kontrolrum og fjerntliggende tjenesterum på fragtskibe og var nået til enighed om, at udtrykket "permanent bemandedt centralt kontrolrum" som foreslået i rapporten fra korrespondansgruppen (SSE 9/6) bør erstattes af udtrykket "alle kontrolstationer og fragtkontrolrum". Underkomitéen nåede efterfølgende til enighed om udkastet til ændringer af SOLAS-konventionens regel II-2/7.5.5, jf. bilag 5 til SSE 9/20, med henblik på godkendelse på MSC 107 og vedtagelse på MSC 108.

Unionens holdning på SSE 9 var generelt at støtte rapporten fra korrespondancegruppen om brandbeskyttelse (SSE 9/6) og foreslå, at dette dokument samt dokument SSE 9/6/1 (Japan) henvises til arbejdsgruppen om brandbeskyttelse til yderligere detaljerede drøftelser med henblik på færdiggørelse af ændringerne til SOLAS-konventionens kapitel II-2 og FSS-koden på denne samling.

På MSC 107 blev udkast til ændringer af SOLAS-konventionens kapitel II-2 om ro-ro-passagerskibes brandsikkerhed, jf. punkt 14.16.2 i MSC 107-rapporten (MSC 107/20) og bilag 33 til MSC 107/20/Add. 1, godkendt med henblik på vedtagelse på MSC 108.

Unionens holdning på MSC 107 var at støtte udkastet til ændring af SOLAS-konventionens kapitel II-2, men under hensyntagen til de ændringer, som Japan havde foreslået (MSC 107/14/4).

Unionens holdning bør være at støtte disse ændringer, da de vil medføre betydelige fordele for sikkerheden for liv til søs ved at forbedre standarderne for brandsikkerhed på passagerskibe, navnlig ro-ro-passagerskibe.

For så vidt angår ændringer af kapitel V i SOLAS-konventionen fra 1974 vedrørende søfartssikkerhed — regel 31 og 32:

På MSC 103 blev der opnået enighed om på sin dagsorden efter hvert andet år at medtage et output om "Udvikling af foranstaltninger vedrørende sporing og obligatorisk rapportering af containere, der går tabt på havet, som kan forbedre placeringen, sporingen og genvindingen af sådanne containere", og at det er nødvendigt med to samlinger for at færdiggøre punktet med underkomitéen for transport af fragt og containere (CCC) som det koordinerende organ.

På CCC 8 blev der opnået enighed om at nedsætte en arbejdsgruppe om udvikling af foranstaltninger vedrørende sporing og obligatorisk rapportering af containere, der går tabt på havet, og den blev bl.a. pålagt under hensyntagen til bemærkningerne og beslutningerne på plenarmødet at udarbejde udkast til ændringer af artikel V i protokol I til MARPOL-konventionen på grundlag af en EU-forelæggelse (CCC 8/11/1).

På CCC 8 blev udkastet til ændringer af SOLAS-konventionens kapitel V, jf. bilag 7 til CCC 8/18, færdiggjort og færdigbehandlet med henblik på forelæggelse på MSC 107 til

godkendelse og efterfølgende vedtagelse. Underkomitéen tilsluttede sig også arbejdsgruppens synspunkt om, at udkastet til ændringer skal træde i kraft den 1. januar 2026, forudsat at ændringerne vedtages inden den 1. juli 2024 i overensstemmelse med den midlertidige midtvejsændringscyklus, som der blev opnået enighed om på MSC 104 (CCC 8/WP.5, punkt 18).

Unionens holdning på CCC 8 var aktivt at støtte forslaget under CCC 8/11/1 (Australien m.fl.) og foreslå, at det sammen med dokumenterne CCC 8/INF.7 (Nederlandene) og CCC 8/INF.9 (Frankrig) henvises til teknisk drøftelse i arbejdsgruppen om udvikling af foranstaltninger vedrørende sporing og obligatorisk rapportering af containere, der er gået tabt på havet.

På MSC 107 blev udkastet til ændringer af SOLAS-konventionens kapitel V hvad angår rapportering af containertab godkendt med henblik på vedtagelse på MSC 108.

Unionen bør støtte disse ændringer, fordi de vil forenkle behandlingen af rapporter om containertab med henblik på at opfylde de forskriftsmæssige forpligtelser, fastsætte et rapporteringskrav fra flagstaten til IMO, øge sejladsikkerheden og forebygge forurening.

4.2. Ændringer af den internationale kode for sikkerhed for skibe, der bruger gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden)

På CCC 8 blev der opnået enighed om at nedsætte arbejdsgruppen om ændringer af IGF-koden og revision af den internationale kode for bygning og udrustning af skibe til transport af flydende gasser i bulk (IGC-koden), som under hensyntagen til bemærkningerne og beslutningerne fra plenarsamlingen blev pålagt at færdiggøre en række udkast til ændringer af IGF-koden.

På CCC 8 blev der opnået enighed om udkastet til ændringer af IGF-koden, jf. bilag 3 til CCC 8/18, med henblik på forelæggelse til godkendelse på MSC 107 og efterfølgende vedtagelse. I den forbindelse godkendte underkomitéen arbejdsgruppens anbefaling om at udstede et MSC-cirkulære om tidlig gennemførelse af udkastet til ændring af IGF-kodens stk. 4.2.2 og 8.4.1-8.4.3 med forbehold af vedtagelse på MSC 108 (CCC 8/WP.4, punkt 14).

Unionens holdning på CCC 8 var at støtte nedsættelsen af en arbejdsgruppe, der skulle færdiggøre ændringerne af IGF-koden som fastsat i rapporten fra korrespondancegruppen (CCC 8/3), samt behandle dokument CCC 8/3/1-3 (IACS) og CCC 8/3/4 (Republikken Korea) og af en arbejdsgruppe om udvikling af sikkerhedsbestemmelser for nye alternative brændstoffer, navnlig med henblik på at færdiggøre udkastet til midlertidige retningslinjer for skibe, der anvender LPG-brændstoffer, og videreudvikle udkastet til midlertidige retningslinjer for skibe, der anvender brint som brændstof.

På MSC 107 blev udkast til ændringer af IGF-koden godkendt med henblik på vedtagelse på MSC 108 sammen med et MSC-cirkulære om tidlig gennemførelse af ændringsforslagene til IGF-kodens stk. 4.2.2 og 8.4.1-8.4.3.

Unionen bør støtte disse ændringer, fordi de vil øge sikkerheden for skibe, herunder passagerskibe, der anvender naturgas som brændstof.

4.3. Ændringer af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden af 2011)

På MSC 106 blev der vedtaget ændringer af del A og B i bilag A og B til ESP-koden fra 2011, som blev udarbejdet af SDC 8 i overensstemmelse med den procedure for regelmæssige ajourføringer af koden, der blev vedtaget på MSC 92, og som fritager regelmæssige ajourføringer af ESP-koden fra 2011 fra fireårscyklussen for ikrafttrædelsen af ændringer af

SOLAS-konventionen (MSC 92/26, punkt 13.31). Ændringerne bør anses for at være godkendt den 1. januar 2024 og træder i kraft den 1. juli 2024.

På SDC 9 blev dokument SDC 9/6 (Kina), hvori det foreslås at ændre procedurerne for godkendelse og certificering af et firma, der beskæftiger sig med måling af tykkelsen af skrogkonstruktioner, behandlet, således at myndighederne kan udøve retten til at revidere et firma, der foretager tykkelsesmåling af skrogkonstruktioner. Efter behandlingen nåede underkomitéen til enighed om udkast til en MSC-beslutning om ændringer af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden fra 2011), jf. bilag 3 til SDC 9/16, med henblik på forelæggelse til godkendelse på MSC 107 og efterfølgende vedtagelse.

Unionens holdning på SDC 9 var at støtte forslaget.

På MSC 107 blev udkast til ændringer af ESP-koden fra 2011 godkendt med henblik på vedtagelse på MSC 108.

Unionens holdning på MSC 107 var at støtte forslaget.

Unionen bør derfor støtte disse ændringer, fordi de vil præcisere procedurerne for godkendelse og certificering af en virksomhed, der beskæftiger sig med måling af tykkelsen af skrogkonstruktioner, i bilagene til ændringerne fra 2019 af ESP-koden af 2011, idet der henvises til myndighederne i stedet for en organisation, der er anerkendt af myndighederne.

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

For så vidt angår ændringerne af den minimale og maksimale sænkingshastighed for overlevelsesfartøjer og mand-overbord-både (punkt 6.1.2.8 og 6.1.2.10 i LSA-koden):

På MSC 99 blev dokument MSC 99/20/2 (Japan) behandlet, og der blev opnået enighed om på komitéens dagsorden efter hvert andet år at medtage et output om "Udvikling af ændringer af LSA-koden med henblik på at revidere sænkingshastigheden for overlevelsesfartøjer og mand-overbord-både for fragtskibe", og at det var nødvendigt med to samlinger for at færdiggøre punktet, idet SSE-underkomitéen blev udpeget som koordinerende organ (MSC 99/22, punkt 20.14-20.18). Komitéen var også enig om, at de ændringer, der skal udarbejdes, skal gælde for alle fragtskibe, som SOLAS-konventionens kapitel III finder anvendelse på, og for alle udsætningsanordninger, der anvender fald og spil, og at det instrument, der skal ændres, er LSA-koden, stk. 6.1.2.8.

På SSE 9 blev der mindet om, at outputtet er begrænset til ændringer af fragtskibe, og LSA-arbejdsgruppen konklusion om, at udkastet til reviderede krav til den minimale sænkingshastighed for overlevelsesfartøjer og mand-overbord-både ikke ville have nogen indvirkning på passagerskibe, som allerede har en begrænsning af deres davidhøjde i henhold til SOLAS-konventionens regel III/24, blev noteret. Underkomitéen opfordrede derfor til, at anvendelsen af ovennævnte udkast til ændringer af kapitel VI i LSA-koden for så vidt angår reviderede stk. 6.1.2.8 og 6.1.2.10 på MSC 107 udvides til at omfatte passagerskibe, således at den maksimale sænkingshastighed også finder anvendelse, og bemærkede, at gruppen havde udarbejdet udkastet til ændringer således, at det finder anvendelse på både fragt- og passagerskibe.

Underkomitéen nåede efterfølgende til enighed om udkast til en MSC-beslutning om ændringer af LSA-koden for overlevelsesfartøjers og mand-overbord-bådes minimale og maksimale sænkingshastighed samt kontrol-/overvågningsark og registeringsformat som angivet i bilag 4 til SSE 9/20 med henblik på godkendelse på MSC 107 og efterfølgende vedtagelse på MSC 108.

På MSC 107 blev der opnået enighed om at ændre udkastet til ændring af stk. 6.1.2.10 i LSA-koden som foreslået i dokument MSC 107/14/5, og udkastet til ændringer af LSA-koden (stk. 6.1.2.8 og 6.1.2.10) blev godkendt med henblik på vedtagelse på MSC 108.

Unionens holdning på MSC 107 var at støtte denne beslutning, da den vil øge sikkerheden på passagerskibe.

Unionens holdning bør være at støtte ændringerne, da de fremmer sikkerheden til søs ved at revidere sænkningshastigheden for overlevelseshastigheder og mand-overbord-både for passagerskibe.

For så vidt angår ændringerne af redningsvestes ydeevne (punkt 2.2.1.6.2 i LSA-koden):

På MSC 101 havde komitéen på sin dagsorden efter hvert andet år medtaget et output om "Udvikling af ændringer af LSA-koden og regel MSC.81(70) for at håndtere SOLAS-redningsvestes ydeevne i vandet" med det formål at forbedre redningsvestes ydeevne i vandet for at afbøde de risici, der er forbundet med søfarendes nedsænkning i vand, og besluttede, at det var nødvendigt med to møder for at færdiggøre punktet med underkomitéen som det koordinerende organ.

SSE 9 godkendte udkastet til ændringer af kapitel II i LSA-koden, jf. bilag 4 til SSE 9/20, med henblik på godkendelse på MSC 107 og efterfølgende vedtagelse på MSC 108.

Unionens holdning på SSE 9 var at støtte, at de relevante afsnit i SSE 9/3 (bilag 2 og 3 til rapporten fra LSA-korrespondancegruppen) samt de dokumenter, der er forelagt under dette punkt på dagsordenen, henvises til LSA-arbejdsgruppen til en detaljeret analyse med henblik på færdiggørelse på denne samling.

På MSC 107 blev udkast til ændringer af kapitel II i LSA-koden vedrørende redningsvestes ydeevne i vandet godkendt med henblik på vedtagelse på MSC 108.

Unionens holdning var at støtte, at de relevante afsnit i SSE 9/3 (bilag 2 og 3 til rapporten fra LSA-korrespondancegruppen) samt de dokumenter, der er forelagt under dette punkt på dagsordenen, henvises til LSA-arbejdsgruppen til en detaljeret analyse med henblik på færdiggørelse på denne samling.

Unionens holdning bør være at støtte ændringerne, da de fremmer sikkerheden til søs ved at sikre, at redningsveste har en passende ydeevne i vandet af hensyn til søfarendes sikkerhed.

Med hensyn til ændringerne vedrørende enkeltfalds- og krogssystemer i redningsbådflittings (stk. 4.4.7.6.8 og 4.4.7.6.17 i LSA-koden)

På MSC 99 blev dokument MSC 99/20/2 (Japan) behandlet, og der blev opnået enighed om på komitéens dagsorden efter hvert andet år at medtage et output om "Udvikling af ændringer af LSA-koden med henblik på at revidere sænkningshastigheden for overlevelseshastigheder og mand-overbord-både for fragtskibe", og at det var nødvendigt med to samlinger for at færdiggøre punktet, idet SSE-underkomitéen blev udpeget som koordinerende organ (MSC 99/22, punkt 20.14-20.18).

På SSE 7 blev udkast til ændringer af stk. 4.4.7.6.17 i LSA-koden vedrørende enkeltfalds- og krogssystemer med mulighed for udløsning ved belastning behandlet, og der blev i princippet opnået enighed om udkastet til ændringer (SSE 7/WP.3, bilag 5).

På MSC 106 blev dokument MSC 106/11/1 (Bahamas m.fl.), der identificerede en uforudset konsekvens af den foreslåede sletning af stk. 4.4.7.6.8 vedrørende off-load kroge, behandlet, og der blev opnået enighed om, at der var behov for yderligere drøftelser på SSE 9. Desuden omdefinerede komitéen outputtets anvendelsesområde til at omfatte andre underpunkter i stk. 4.4.7.6 i LSA-koden for at skabe den nødvendige klarhed med henblik på en konsekvent

anvendelse af kravene og omdøbe det til "Ændringer af LSA-koden vedrørende enkeltfalds- og krogssystemer med mulighed for udløsning ved belastning".

På SSE 9 blev der opnået enighed om at udarbejde udkast til ændringer af stk. 4.4.7.6.8 og 4.4.7.6.17 (allerede godkendt på SSE 7) i kapitel IV i LSA-koden om enkeltfalds- og krogssystemer, jf. bilag 4 til SSE 9/20, med henblik på godkendelse på MSC 107 og efterfølgende vedtagelse på MSC 108. Underkomitéen nåede i den forbindelse til enighed om, at faste kroge med en fjederbelastet afskærmning på krogen bør anses for at opfylde kravene i stk. 4.4.7.6.8 i LSA-koden som ændret, når de automatisk nulstiller.

Unionens holdning på SSE 9 var at drøfte de relevante dokumenter yderligere i arbejdsgruppen.

På MSC 107 blev udkast til ændringer af stk. 4.4.7.6.8 og 4.4.7.6.17 i LSA-koden vedrørende enkeltfalds- og krogssystemer godkendt med henblik på vedtagelse på MSC 108.

Unionens holdning var at støtte ændringerne.

Unionens holdning bør være at støtte ændringerne af LSA-koden, da de fremmer sikkerheden til søs ved at øge sikkerhedsstandarderne for enkeltfalds- og krogssystemer med udløsningsmekanismer, som udløses ved belastning, ved at fjerne de undtagelser, der er fastsat i stk. 4.4.7.6.17.

4.5. Ændring af den internationale kode for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden)

På MSC 97 blev der opnået enighed om EU's foreslåede nye output vedrørende brande på passagerskibes ro-ro-dæk baseret på en undersøgelse af ulykker på ro-ro-passagerskibe med angivelse af 14 mulige indsatsområder med henblik på forbedring og ændring af instrumenterne.

På SSE 6 lykkedes det at færdiggøre udkastet til foreløbige retningslinjer, som indeholdt flere forslag, som var et direkte resultat af de to FIRESAFE-undersøgelser. Desuden blev der på SSE 6 gjort gode fremskridt med udarbejdelsen af udkast til ændringer af de reviderede retningslinjer for vedligeholdelse og inspektion af brandsikringsystemer og -apparater (MSC.1/Circ.1432). På MSC 101 blev de foreløbige retningslinjer til sidst godkendt.

På SSE 7 blev udkastet til ændringer af FSS-kodens kapitel 7 og 9 i princippet godkendt under hensyntagen til, at korrespondancegruppen viderebehandler spørgsmålet om de yderligere krav til lineært brandsporingssystem i FSS-koden.

På SSE 8 blev udkastene til ændringer af SOLAS-konventionens kapitel II-2 og FSS-koden for nye og eksisterende ro-ro-passagerskibe videreudviklet, og korrespondancegruppen om brandbeskyttelse blev genoprettet for at fremme arbejdet mellem samlingerne med det mandat, der er fastsat i punkt 6.26 i dokument SSE 8/20, og gruppen blev pålagt at forelægge en rapport på denne samling.

På SSE 9 blev der opnået enighed om udkast til ændringer af FSS-koden, jf. bilag 6 til SSE 9/20, med henblik på godkendelse på MSC 107 og efterfølgende vedtagelse på MSC 108 samt vedtagelse af det tilhørende udkast til ændringer af SOLAS-konventionen.

Unionens holdning på SSE 9 var generelt at støtte rapporten fra korrespondancegruppen om brandbeskyttelse (SSE 9/6) og foreslå, at dette dokument samt dokument SSE 9/6/1 (Japan) henvises til arbejdsgruppen om brandbeskyttelse til yderligere detaljerede drøftelser med henblik på færdiggørelse af ændringerne til kapitel II-2 i SOLAS-konventionen og FSS-koden på denne samling.

På MSC 107 blev udkast til ændringer af FSS-koden om ro-ro-passagerskibes brandsikkerhed godkendt med henblik på vedtagelse på MSC 108 sammen med de tilhørende udkast til ændringer af SOLAS-konventionen.

Unionens holdning var at støtte disse ændringer.

Unionens holdning bør være at støtte disse ændringer, da de vil medføre betydelige fordele for sikkerheden for liv til søs ved at forbedre brandsikkerheden for passagerskibe, navnlig ro-ro-passagerskibe.

4.6. Ændringer af koden om uddannelse af søfarere, om sønæring og om vagthold (STCW-koden)

På MSC 105 blev det bekræftet, at den fælles ILO/IMO-trepartsarbejdsgruppe (JTWG) skal overveje at udvikle uddannelsesbestemmelser vedrørende mobning og chikane i den maritime sektor, herunder vedrørende seksuelle overgreb og seksuel chikane, inden for sit nye mandat (MSC 105/20, punkt 16.14.1), og underkomitéen vedrørende menneskelige aspekter, uddannelse og vagthold (HTW) blev pålagt at prioritere udviklingen og færdiggørelsen af STCW-uddannelsesbestemmelser vedrørende mobning og chikane i den maritime sektor, herunder vedrørende seksuelle overgreb og seksuel chikane, som en del af det nye output om "Omfattende revision af STCW-konventionen og -koden fra 1978", idet der tages hensyn til det arbejde, der skal udføres i samarbejde med JTWG.

På HTW 9 blev der opnået enighed om udkastet til ændringer af tabel A-VI/1-4 i STCW-koden for at forebygge og reagere på mobning og chikane, herunder seksuelle overgreb og seksuel chikane, jf. bilag 7 til HTW 9/15, til godkendelse på MSC 107 med henblik på vedtagelse på MSC 108. Underkomitéen nåede også til enighed om, at udkastet til ændringer bør behandles af JTWG og henvises til HTW 10 til endelig behandling, inden det vedtages af komitéen.

Unionens holdning på HTW 9 var at støtte dokument HTW 9/7/1 (USA) og HTW 9/7/8 (Bahamas m.fl.) om stoffer under hensyntagen til HTW 9/7/5 (Republikken Korea) og bekræfte betydningen af at behandle spørgsmålet om chikane og psykologisk sikkerhed, samtidig med at det i overensstemmelse med MSC 105 anføres, at de tre dokumenter snarest bør drøftes i arbejdsgruppen, inden den generelle revision skal behandles.

På MSC 107 blev udkast til ændringer af tabel A-VI/1-4 i STCW-koden om at forebygge og reagere på mobning og chikane, herunder seksuelle overgreb og seksuel chikane, godkendt med henblik på vedtagelse på MSC 108. Komitéen noterede sig i den forbindelse, at der på HTW 9 var enighed om også at henvise ovennævnte udkast til ændringer til det andet møde i den fælles ILO/IMO-trepartsarbejdsgruppe for at identificere og behandle spørgsmål vedrørende søfarende og det menneskelige aspekt (JTWG) med henblik på drøftelse og rådgivning på MSC 108, inden deres vedtagelse på denne samling.

Unionens holdning var at støtte udkastene til ændringer.

Unionens holdning bør være at støtte disse ændringer, da de vil sikre en sikker arbejdsplads for søfarende ved i afsnit A-VI/1 om "Obligatoriske minimumskrav til sikkerhedsorientering, grundlæggende uddannelse og instruktion for alle søfarende" at tilføje en ny kompetence for at "bidrage til forebyggelse af og reaktion på mobning og chikane, herunder seksuelle overgreb og seksuel chikane".

5. RELEVANT EU-LOVGIVNING OG EU'S KOMPETENCE

5.1. Ændringer af artikel V i protokol I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen)

Ved direktiv 2002/59/EF, som ændret, oprettes der et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet¹. I henhold til artikel 17 skal medlemsstaterne træffe alle passende foranstaltninger til at sikre, at føreren af et skib, der er under sejlads i deres eftersøgnings- og redningsområde/eksklusive økonomiske zone eller tilsvarende, har pligt til straks at indberette følgende til den kyststation, der er ansvarlig for det pågældende geografiske område: "[...] d) *forurenende udslip på havoverfladen eller drivgods på havet.*" Formålet er at bevidstgøre ansvarlige myndigheder (berørte kyststater), så der rettidigt kan træffes foranstaltninger. Der findes derfor allerede på EU-plan et obligatorisk system (SafeSeaNet) til indberetning af tabte containere. Dette system til indberetning af hændelser har været fast praksis siden 2012.

Desuden fastsættes det i direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelse af ulykker i søtransportsektoren², at medlemsstaternes søfartsundersøgelsesorganer straks underrettes af de ansvarlige myndigheder og/eller af de involverede parter om alle ulykker og hændelser, der er omfattet af direktivets anvendelsesområde. Dette omfatter tab af containere på havet.

Ændringerne af artikel V i protokol I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen) vil derfor kunne få afgørende indflydelse på kravene i direktiv 2002/59/EF og direktiv 2009/18/EF.

5.2. Ændringer af bilag VI til MARPOL-konventionen

Direktiv (EU) 2016/802 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer³ afspejler kravene vedrørende svovlindholdet i brændstof og gennemførelsesbestemmelserne i det reviderede bilag VI til MARPOL-konventionen.

Desuden fastlægger forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport⁴ (EU's MRV-forordning) den retlige ramme for et EU-system til overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner. Forordningen har til formål at levere robuste og verificerbare drivhusgasemissionsdata og energieffektivitetsindikatorer, informere de politiske beslutningstagere og stimulere markedsudbredelsen af energieffektive teknologier og adfærd. Det gør den ved at fjerne markedshindringer såsom mangel på oplysninger. Den trådte i kraft den 1. juli 2015.

Forordning (EU) 2021/1119 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet ("den europæiske klimalov")⁵ fastsætter et bindende EU-klimamål om en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne — emissioner efter fratrækning af optag — på mindst 55 % senest i 2030 sammenlignet med 1990. Den omfatter også målet om klimaneutralitet senest i 2050 og et ambitiøst mål for negative nettoemissioner efterfølgende.

På grundlag af Kommissionens forslag i *Fit for 55*-pakken om reduktion af drivhusgasemissioner vedtog EU-lovgiverne følgende retsakter, der specifikt er rettet mod drivhusgasemissioner fra skibsfartssektoren:

¹ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

² EUT L 131 af 28.5.2009, s. 114.

³ EUT L 132 af 21.5.2016, s. 58.

⁴ EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55.

⁵ EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1.

- revisionen af direktiv 2003/87/EF om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen⁶ og afgørelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og anvendelse af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner⁷ ved ændringsdirektiv (EU) 2023/959⁸ med henblik på at udvide EU's emissionshandelssystem (ETS) til søtransportsektoren, som finder anvendelse fra den 1. januar 2024 (sammen med de nødvendige ændringer af EU's MRV-forordning⁹ med henblik på at revidere overvågnings- og rapporteringsreglerne, også gennem revision af de relevante gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter).
- Forordning (EU) 2023/1805 fokuserer på anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søfartssektoren¹⁰ (FuelEU Maritime-forordningen) og fastsætter, at anvendelsen heraf for skibe, der anløber EU-havne, finder anvendelse fra den 1. januar 2025.

Overholdelsen af de nye forpligtelser, der følger af udvidelsen af EU's emissionshandelssystem (ETS) til også at omfatte søtransport og FuelEU Maritime-forordningen, vil bygge på det overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystem, der er oprettet ved EU's MRV-forordning.

Disse EU-retsakter er til gengæld tæt forbundet med IMO-foranstaltningerne vedrørende drivhusgasser såsom IMO's dataindsamlingsystem, energieffektivitetsindekset for skibe (EEXI) og CO₂-intensitetsindikatoren (CII), der har til formål at indsamle og offentliggøre oplysninger om skibes tekniske og operationelle energieffektivitet for hvert enkelt skib.

Enhver IMO-foranstaltning om drivhusgasspørgsmål, som kræver overvågning, verifikation og rapportering af drivhusgasemissioner fra skibsfart, kan påvirke EU's MRV-forordning samt EU's ETS-direktiv og FuelEU Maritime-forordningen.

Ændringerne af bilag VI til MARPOL-konventionen vil derfor kunne få afgørende indflydelse på de krav, der gælder i henhold til direktiv (EU) 2016/802, forordning (EU) 2015/757, direktiv 2003/87/EF, afgørelse (EU) 2015/1814 og forordning (EU) 2023/1805.

5.3. Ændringer af ballastvandkonventionen

Direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol¹¹ har til formål at sikre, at skibe overholder EU's og internationale regler for søfartssikkerhed og miljø, og det fastsætter fælles kriterier for skibsinspektioner.

Efter Kommissionens forslag til revision af direktivet vil ballastvandkonventionen blive optaget på listen over konventioner [artikel 2, nr. 1)], som havnestatskontrollører skal sikre finder anvendelse på fartøjer, der fører udenlandsk flag, under deres inspektioner (artikel 13). Ifølge Domstolens praksis¹² vedrører risikoen for påvirkning ikke blot reglerne i deres nuværende form, men også deres forudsete udviklingsperspektiver.

⁶ EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32.

⁷ EUT L 264 af 9.10.2015, s. 1.

⁸ EUT L 130 af 16.5.2023, s. 134.

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/957 af 10. maj 2023 om ændring af forordning (EU) 2015/757 for at muliggøre medtagelse af søtransportaktiviteter i EU's emissionshandelssystem og overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af yderligere drivhusgasser og emissioner fra yderligere skibstyper (EUT L 130 af 16.5.2023, s. 105).

¹⁰ EUT L 234 af 22.9.2023, s. 48.

¹¹ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57.

¹² Domstolens udtalelse 1/03 af 7. februar 2006, Luganokonventionen, præmis 126.

Ændringerne af ballastvandkonventionen vil derfor kunne få afgørende indflydelse på de krav, der gælder i henhold til direktiv 2009/16/EF.

5.4. Ændringer af kapitel II-1, II-2 og V i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen fra 1974 (SOLAS-konventionen)

I henhold til artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe¹³ finder SOLAS-konventionen anvendelse på passagerskibe i klasse A, mens bilag I, kapitel II-2, Brandbeskyttelse, opdagelse og slukning indeholder forskellige og omfattende krav til passagerskibe i klasse B, C og D i indenrigsfart.

Desuden indeholder bilag I regel II-1/A-1/5 (afsnit 1) og II-1/A-1/3-4 (afsnit 2), hvoraf det fremgår, at skibe i klasse B skal have en skibsspecifik nødbugseringsprocedure. En sådan procedure skal forefindes om bord på skibet til brug i nødsituationer, og den skal være baseret på eksisterende foranstaltninger og udstyr, der er til rådighed om bord på skibet. Disse regler henviser også til "Guidelines for owners/operators on preparing emergency towing procedures" (MSC.1/Circ.1255).

Direktiv 2002/59/EF, som ændret, ifølge hvilket medlemsstaterne skal træffe alle passende foranstaltninger til at sikre, at føreren af et skib, der er under sejlads i deres eftersøgnings- og redningsområde/eksklusive økonomiske zone eller tilsvarende, har pligt til straks at indberette følgende til den kyststation, der er ansvarlig for det pågældende geografiske område: "[...] *d) forurenende udslip på havoverfladen eller drivgods på havet.*" Formålet er at bevidstgøre ansvarlige myndigheder (berørte kyststater), så der rettidigt kan træffes foranstaltninger. Der findes derfor allerede på EU-plan et obligatorisk system (SafeSeaNet) til indberetning af tabte containere. Dette system til indberetning af hændelser har været fast praksis siden 2012.

Desuden fastsættes det i direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren, at medlemsstaternes søfartsundersøgelsesorganer straks underrettes af de ansvarlige myndigheder og/eller af de involverede parter om alle ulykker og hændelser, der er omfattet af direktivets anvendelsesområde. Dette omfatter tab af containere på havet.

Ændringerne af kapitel II-1, II-2 og V i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) af 1974 vil derfor kunne få afgørende indflydelse på kravene i henhold til direktiv 2009/45/EF, direktiv 2002/59/EF og direktiv 2009/18/EF.

5.5. Ændringer af den internationale kode for sikkerhed for skibe, der bruger 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 i indenrigsfart finder SOLAS-konventionen som ændret anvendelse på passagerskibe i klasse A. Da IGF-koden er en obligatorisk kode i henhold til SOLAS-konventionen, finder den også anvendelse på passagerskibe i henhold til dette direktiv.

Desuden indeholder bilag I til direktiv 2009/45/EF to regler vedrørende skibe, der bruger brændstoffer med lavt flammepunkt:

- Regel II-1/G/1: gælder for nye skibe i klasse B, C og D [samt eksisterende skibe i klasse B] — "Uanset skibets byggetidspunkt skal skibe, der er ombygget til at anvende eller begynder at anvende gasformigt eller flydende

¹³ EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1.

brændsel med et lavere flammepunkt end det, der ellers er tilladt i henhold til regel II-2/A/10, punkt 1.1, opfyldte kravene i IGF-koden som defineret i SOLAS II-1/2.28" og

- regel II-1/G/57: Krav til skibe, der anvender brændstoffer med lavt flammepunkt — "Skibe, der anvender gasformigt eller flydende brændsel med et lavere flammepunkt end det, der ellers er tilladt i henhold til regel II-2/4.2.1.1, opfyldte kravene i IGF-koden som defineret i SOLAS II-1/2.28".

Ændringerne af den internationale kode for sikkerhed for skibe, der bruger gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden), vil derfor kunne få afgørende indflydelse på anvendelsen af direktiv 2009/45/EF.

5.6. Ændringer af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden af 2011)

Forordning (EU) nr. 530/2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog¹⁴ gør det obligatorisk at anvende IMO's tilstandsvurderingsordning på enkeltskrogede olietankskibe, der er ældre end 15 år. Det beskrives i det skærpede inspektionsprogram, også kaldet det udvidede synsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, hvordan denne skærpede vurdering skal udføres. Da det udvidede synsprogram indgår i tilstandsvurderingsordningen som et værktøj til at nå det opstillede mål, vil enhver ændring af det skærpede inspektionsprogram, 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 anvendelse gennem forordning (EU) nr. 530/2012.

Ændringerne af de internationale retningslinjer fra 2011 om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe (ESP-koden fra 2011), vil derfor kunne få afgørende indflydelse på anvendelsen af forordning (EU) nr. 530/2012.

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

Direktiv 2014/90/EU om skibsudstyr¹⁵ sikrer fri bevægelighed for sådant udstyr i Unionen gennem ensartet anvendelse af de relevante internationale instrumenter vedrørende skibsudstyr, der anbringes om bord på EU-skibe. I denne forbindelse er gennemførelsesforordning (EU) 2023/1667 vedtaget, som omfatter redningsmidler og redningsveste, og hvori der henvises til LSA-koden og til regel MSC.81 (70).

I henhold til artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv 2009/45/EF om passagerskibe i indenrigsfart finder SOLAS-konventionen desuden anvendelse på passagerskibe i klasse A. I henhold til samme direktiv er skibe i klasse B, C og D desuden forpligtet til at overholde de vigtigste bestemmelser i LSA-koden og SOLAS-konventionens kapitel III.

Ændringerne af den internationale kode for redningsmidler (LSA) vil derfor kunne få afgørende indflydelse på anvendelsen af direktiv 2014/90/EU og direktiv 2009/45/EF.

5.8. Ændring af den internationale kode for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden)

I henhold til artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv 2009/45/EF finder SOLAS-konventionen som ændret, herunder den internationale kode for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden), anvendelse på passagerskibe i klasse A, mens bilag I, kapitel II-2, Brandbeskyttelse,

¹⁴ EUT L 172 af 30.6.2012, s. 3.

¹⁵ EUT L 257 af 28.8.2014, s. 146.

opdagelse og slukning indeholder forskellige og omfattende krav til passagerskibe i klasse B, C og D i indenrigsfart.

Ændringerne af den internationale kode for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden) vil derfor kunne få afgørende indflydelse på anvendelsen af direktiv 2009/45/EF.

5.9. Ændringer af koden om uddannelse af søfarere, om sønæring og om vagthold (STCW-koden)

Ved direktiv (EU) 2022/993 indarbejdes STCW-konventionen i EU-retten. Kravene til uddannelse og udstedelse af beviser til søfarende er reguleret i EU-lovgivningen i direktiv (EU) 2022/993. I henhold til direktivets artikel 3 skal medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at søfarende, som gør tjeneste om bord på et skib, mindst uddannes i overensstemmelse med kravene i STCW-konventionen, jf. bilag I til direktivet, herunder, hvor det er relevant, de gældende bestemmelser i STCW-koden [direktivets artikel 1, nr. 21)].

Ændringerne af koden om uddannelse af søfarere, om sønæring og om vagthold (STCW-koden) vil derfor kunne få afgørende indflydelse på anvendelsen af direktiv (EU) 2022/993.

5.10. EU's kompetence

Genstanden for de påtænkte retsakter vedrører et område, hvor Unionen har ekstern enekompetence i medfør af artikel 3, stk. 2, sidste sætningsled, i TEUF, da de påtænkte retsakter kan "berøre fælles regler eller ændre deres rækkevidde".

6. RETSGRUNDLAG

6.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

6.1.1. 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 aftalen.¹⁶

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*"¹⁷.

6.1.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

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

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

¹⁶ Sag C-399/12, Tyskland mod Rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

¹⁷ Sag C-399/12, Tyskland mod Rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

- direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet. Dette skyldes, at det kræves, at medlemsstaterne træffer alle passende foranstaltninger til at sikre, at føreren af et skib, der er under sejlads i deres eftersøgnings- og redningsområde/eksklusive økonomiske zone eller tilsvarende, har pligt til straks at indberette følgende til den kyststation, der er ansvarlig for det pågældende geografiske område: "[...] *d) forurenende udslip på havoverfladen eller drivgods på havet.*" Formålet er at bevidstgøre ansvarlige myndigheder (berørte kyststater), så der rettidigt kan træffes foranstaltninger. Der findes derfor allerede på EU-plan et obligatorisk system (SafeSeaNet) til indberetning af tabte containere
- direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren. Dette skyldes, at det fastsætter, at medlemsstaternes skibulykkesundersøgellesorganer straks skal underrettes af de ansvarlige myndigheder og/eller af de involverede parter om alle ulykker og hændelser, der er omfattet af direktivets anvendelsesområde. Dette omfatter tab af containere på havet
- direktiv (EU) 2016/802 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer. Dette skyldes, at det afspejler kravene vedrørende svovl i brændstof og gennemførelsesbestemmelserne i det reviderede bilag VI til MARPOL-konventionen
- forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport. Dette skyldes, at den fastlægger den retlige ramme for et EU-system til overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner. Overholdelsen af de nye forpligtelser, der følger af udvidelsen af EU's ETS til også at omfatte søtransport og FuelEU Maritime-forordningen, vil bygge på det overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystem, der er oprettet ved EU's MRV-forordning
- direktiv 2003/87/EF om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og afgørelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og anvendelse af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner, begge ændret ved direktiv (EU) 2023/959, som udvidede EU's ETS til at omfatte søtransportsektoren. Dette skyldes, at de er tæt forbundne med IMO-foranstaltningerne vedrørende drivhusgasser såsom IMO's dataindsamlingsystem, energieffektivitetsindekset for skibe (EEXI) og CO₂-intensitetsindikatoren (CII), der har til formål at indsamle og offentliggøre oplysninger om skibes tekniske og operationelle energieffektivitet for hvert enkelt skib
- forordning (EU) 2023/1805 om anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport. Dette skyldes, at de er tæt forbundne med IMO-foranstaltningerne vedrørende drivhusgasser såsom IMO's dataindsamlingsystem, energieffektivitetsindekset for skibe (EEXI) og CO₂-intensitetsindikatoren (CII), der har til formål at indsamle og offentliggøre oplysninger om skibes tekniske og operationelle energieffektivitet for hvert enkelt skib
- direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol. Dette skyldes, at ballastvandkonventionen efter et forslag fra Kommissionen vil blive optaget på listen over konventioner [artikel 2, nr. 1)], som havnestatskontrollører skal sikre finder anvendelse på fartøjer, der fører udenlandsk flag, under deres inspektioner (artikel 13). Ifølge Domstolens praksis vedrører risikoen for påvirkning ikke blot reglerne i deres nuværende form, men også deres forudsete udviklingsperspektiver

- direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe. Dette skyldes, at SOLAS-konventionen og FSS-koden i henhold til artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), finder anvendelse på passagerskibe i klasse A, mens bilag I, kapitel II-2, Brandbeskyttelse, opdagelse og slukning fastsætter forskellige og omfattende krav til passagerskibe i klasse B, C og D i indenrigsfart. Da IGF-koden desuden er en obligatorisk kode i henhold til SOLAS-konventionen, gælder den også for passagerskibe i henhold til dette direktiv. Skibe i klasse B, C og D skal også overholde de vigtigste bestemmelser i LSA-koden og SOLAS-konventionens kapitel III
- forordning (EU) nr. 530/2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog. Dette skyldes, at den gør det obligatorisk at anvende IMO's tilstandsvurderingsordning (CAS) på enkeltskrogede olietankskibe, der er over 15 år gamle. Det beskrives i det skærpede inspektionsprogram, også kaldet det udvidede synsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, hvordan denne skærpede vurdering skal udføres. Da det udvidede synsprogram indgår i tilstandsvurderingsordningen som et værktøj til at nå det opstillede mål, vil enhver ændring af det skærpede inspektionsprogram, 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.
- direktiv 2014/90/EU om skibsubstyr. Dette skyldes, at redningsveste og redningsanordninger samt regel MSC.81 (70) udgør en del af bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1667
- direktiv (EU) 2022/993 om minimumsuddannelsesniveaue for søfartserhverv. Dette skyldes, at det indarbejder STCW-konventionen i EU-retten samt STCW-koden.

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

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

6.2. Materielt retsgrundlag

6.2.1. Principper

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

6.2.2. 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.

6.3. Konklusion

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

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation på den 81. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet og den 108. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen, for så vidt angår vedtagelsen af ændringer til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen), ballastvandkonventionen, den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen), den internationale kode for sikkerhed for skibe, der bruger gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden), de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden fra 2011), den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden), den internationale kode for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden) og koden om uddannelse af søfarere, om sønæring og om vagthold (STCW-koden)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

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

- (1) Konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation ("IMO") trådte i kraft den 17. marts 1958.
- (2) IMO er De Forenede Nationers særorganisation med ansvar for 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 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.
- (4) 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 anvendelsesområder, som den får pålagt at udføre i henhold til enhver anden international retsakt efter godkendelse fra IMO.
- (5) IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet skal på sin 81. samling fra den 18. marts til den 22. marts 2024 vedtage ændringer af artikel V i protokol I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen), bilag VI til MARPOL-konventionen om brændstoffer med lavt flammepunkt og andre spørgsmål vedrørende brændselolie, om tilgængeligheden af data i IMO's database for forbrug af skibsbrændstof og om medtagelse af data om transportarbejde og øget granularitet i IMO's database og om ballastvandkonventionen.

- (6) IMO's Komité for Sikkerhed på Søen skal på sin 108. samling fra den 15. maj til den 24. maj 2024 vedtage ændringer af kapitel II-1, II-2 og V i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974 (SOLAS-konventionen), den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden), de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden fra 2011), den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden), den internationale kode for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden) og afsnit A-VI/1 i koden om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW-koden).
- (7) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 81. samling i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet, bør fastlægges, da de påtænkte retsakter vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nærmere bestemt direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet¹, direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren², direktiv (EU) 2016/802 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer³, forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport⁴, direktiv 2003/87/EF om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen⁵, afgørelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og anvendelse af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner⁶, forordning (EU) 2023/1805 om anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport⁷ og direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol⁸.
- (8) Unionen bør derfor støtte ændringerne af artikel V i protokol I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen), da det er vigtigt at indføre et fælles indberetningssystem for tab af containere for at undgå overlappende indberetningskrav og undgå forvirring, hvilket indebærer en risiko for, at containere, der er gået tabt til søs, ikke indberettes.
- (9) Unionen bør støtte ændringerne af bilag VI til MARPOL-konventionen om brændstoffer med lavt flammepunkt og andre spørgsmål om brændselsolie, fordi de vil fjerne kravet om at teste og medtage oplysninger om flammepunkt på bunkerleveringsattesten for brændstoffer med lavt flammepunkt, hvilket er uforeneligt med de nylige ændringer af SOLAS-konventionens kapitel II-2, der blev vedtaget på MSC 106. Unionen bør også støtte ændringerne af bilag VI til MARPOL-konventionen om tilgængeligheden af oplysninger i IMO's database for forbrug af skibsbrændstof og om medtagelse af data om transportarbejde og øget detaljeringsgrad i IMO's database, fordi de optimerer databasens anvendelse til gavn for skibsfartens dekarboniseringspolitik og er et kompromis om den bredere adgang til oplysningerne i IMO's database for forbrug af skibsbrændsel og IMO-sekretariatets kontrol heraf. På den ene side gives analytiske konsulentfirmaer og forskningsenheder adgang til

¹ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

² EUT L 131 af 28.5.2009, s. 114.

³ EUT L 132 af 21.5.2016, s. 58.

⁴ EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55.

⁵ EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32.

⁶ EUT L 264 af 9.10.2015, s. 1.

⁷ EUT L 234 af 22.9.2023, s. 48.

⁸ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57.

databasens oplysninger med forbehold af IMO-sekretariatets godkendelse, og på den anden side giver de ethvert rederi mulighed for at offentliggøre databasens oplysninger vedrørende deres skibe til offentligheden på frivillig basis.

- (10) Unionen bør støtte ændringerne af ballastvandkonventionen, fordi de vil øge brugen af digitalisering til at føre elektroniske journaler i henhold til konventionen.
- (11) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 108. samling i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, bør fastlægges, da de påtænkte retsakter vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nemlig direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe⁹, direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet¹⁰, direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelse af ulykker i søtransportsektoren¹¹, forordning (EU) nr. 530/2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog¹², direktiv 2014/90/EU om skibsstyr¹³ og direktiv (EU) 2022/993 om minimumsuddannelsesniveaut for søfartserhverv¹⁴.
- (12) Unionen bør derfor støtte ændringerne af kapitel II-1, II-2 og V i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen fra 1974 (SOLAS-konventionen), fordi de i væsentlig grad vil øge sikkerheden og sikre, at alle nye skibe bortset fra tankskibe, herunder passagerskibe, med en bruttotonnage på 20 000 BT og derover har egnet udstyr til bugsering i nødstilfælde, samt generelt forbedre standarderne for brandsikkerhed på passagerskibe, herunder ro-ro-passagerskibe, og sikkerheden ved brændselolieforbrug i passagerskibe. De vil også forenkle behandlingen af rapporter om containertab for at opfylde de forskriftsmæssige forpligtelser, fastsætte et krav om indberetning fra flagstaten til IMO, øge sejladsikkerheden og forebygge forurening.
- (13) Unionen bør støtte ændringerne af den internationale kode for sikkerhed for skibe, der bruger gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden), fordi de vil øge sikkerheden for skibe, herunder passagerskibe, der anvender naturgas som brændstof.
- (14) Unionen bør støtte ændringerne af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden fra 2011), fordi de vil ændre procedurerne for godkendelse og certificering af en virksomhed, der beskæftiger sig med måling af tykkelsen af skrogkonstruktioner, i bilagene til 2019-ændringerne af ESP-koden fra 2011, idet der henvises til myndighederne i stedet for til en organisation, der er anerkendt af myndighederne. Dette vil bidrage til at præcisere proceduren.
- (15) Unionen bør støtte ændringerne af den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden), fordi de fremmer sikkerheden til søs ved at revidere sænkningshastigheden for overlevelseshastigheder og mand-overbord-både for passagerskibe, at sikre at redningsveste har en passende ydeevne i vandet af hensyn til søfarendes sikkerhed og at øge sikkerhedsstandarderne for enkeltfalds- og krogssystemer med

⁹ EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1.

¹⁰ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

¹¹ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 114.

¹² EUT L 172 af 30.6.2012, s. 3.

¹³ EUT L 257 af 28.8.2014, s. 146.

¹⁴ EUT L 169 af 27.6.2022, s. 45.

udløsningsmekanismer, som udløses ved belastning, ved at fjerne de undtagelser, der er fastsat i stk. 4.4.7.6.17.

- (16) Unionen bør støtte ændringerne af den internationale kode for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden), fordi de vil medføre betydelige fordele for sikkerheden for liv til søs ved at forbedre brandsikkerheden for passagerskibe, navnlig ro-ro-passagerskibe.
- (17) Unionen bør støtte ændringerne af afsnit A-VI/1 i koden om uddannelse af søfarere, om sønæring og vagthold (STCW-koden), fordi de vil sikre en sikker arbejdsplads for søfarende ved i afsnit A-VI/1 om "Obligatoriske minimumskrav til sikkerhedsorientering, grundlæggende uddannelse og instruktion for alle søfarende" at tilføje en ny kompetence for at "bidrage til forebyggelse af og reaktion på mobning og chikane, herunder seksuelle overgreb og seksuel chikane".
- (18) Unionens holdning udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af IMO, og af Kommissionen, der handler i fællesskab —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 81. samling i Den Internationale Søfartsorganisations ("IMO") Komité til Beskyttelse af Havmiljøet, er at tilslutte sig vedtagelsen af ændringer af:

- (a) artikel V i protokol I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen), jf. bilaget til IMO-dokument MEPC 81/3/1
- (b) bilag VI til MARPOL-konventionen om brændstoffer med lavt flammepunkt og andre spørgsmål vedrørende brændselolie, om tilgængeligheden af oplysninger i IMO's database for forbrug af skibsbrændstof og om medtagelse af data om transportarbejde og øget detaljeringsgrad i IMO's database for forbrug af skibsbrændstof, jf. bilaget til IMO-dokument MEPC 81/3/2, og
- (c) vandballastkonventionen, jf. bilaget til IMO-dokument MEPC 81/3.

Artikel 2

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på 108. samling i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, er at tilslutte sig vedtagelsen af ændringer af:

- (a) kapitel II-1, II-2 og V i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974 (SOLAS-konventionen), jf. bilag 1 og 2 til IMO-dokument MSC 108/3
- (b) den internationale kode for sikkerhed for skibe, der bruger gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden), jf. bilag 3 til IMO-dokument MSC 108/3
- (c) de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden fra 2011), jf. bilag 5 til IMO-dokument MSC 108/3
- (d) den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden), jf. bilag 6 til IMO-dokument MSC 108/3

- (e) den internationale kode for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden) som fastsat i bilag 7 til IMO-dokument MSC 108/3 og
- (f) afsnit A-VI/1 i koden om uddannelse af søfarere, om sønæring og om vagthold (STCW-koden) som fastsat i bilaget til IMO-dokument MSC 108/3/2.

Artikel 3

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

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til Kommissionen og medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne
Formand*