



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 22.5.2025
COM(2025) 249 final

2025/0121 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation på den 110. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen til vedtagelsen af ændringer af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen), den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 1994 (HSC-koden af 1994) og den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 2000 (HSC-koden af 2000)

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører en afgørelse om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 110. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité for Sikkerhed på Søen (MSC 110), der skal finde sted fra den 18. til den 27. juni 2025.

På MSC 110 planlægges det at vedtage ændringer af:

den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) af 1974

den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 1994 (HSC-koden af 1994) og

den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 2000 (HSC-koden af 2000).

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.

Alle medlemsstaterne er parter i konventionen. Unionen er ikke part i 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. IMO's 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. EU's forbindelser med IMO bygger i dag på IMO-resolution A.1168(32), som fastsætter procedurer og vilkår for samarbejdet mellem IMO og mellemstatslige organisationer.

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.

I henhold til artikel 28, litra b), i IMO-konventionen tilvejebringer IMO's Komité for Sikkerhed på Søen rammerne for udførelsen af de opgaver, den pålægges i henhold til IMO-konventionen, eller som den får pålagt af IMO-forsamlingen eller IMO-rådet, eller enhver opgave henhørende under ovennævnte områder, som den får pålagt at udføre i henhold til enhver anden international retsakt efter godkendelse fra IMO. Komitéen for Sikkerhed på Søen og dens hjælpeorganer træffer afgørelse ved flertalsafstemning blandt medlemmerne.

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

Den 18.-27. juni 2025 skal Komitéen for Sikkerhed på Søen på sin 110. samling vedtage ændringer til kapitel II-1, II-2 og V i SOLAS-konventionen og HSC-koden af 1994 og HSC-koden af 2000.

Formålet med de påtænkte ændringer af SOLAS-konventionens kapitel II-1 er at skabe klarhed og sikkerhed om anvendelsen af IGF-koden på gasformige brændstoffer.

Formålet med de påtænkte ændringer af SOLAS-konventionens kapitel II-2 er at sikre en konsekvent gennemførelse af denne bestemmelse for passagerskibe og fragtskibe.

Formålet med de påtænkte ændringer af SOLAS-konventionen kapitel V er at forbedre sikkerheden for lodser til søs.

Formålet med de påtænkte ændringer af HSC-koden af 1994 og HSC-koden af 2000 er at harmonisere kravene til redningsveste med kravene i SOLAS-konventionens kapitel III.

3. HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE PÅ DET 110. MØDE I KOMITÉEN FOR SIKKERHED PÅ SØEN

3.1. Ændringer af kapitel II-1 i SOLAS-konventionen

Komitéen for Sikkerhed på Søen behandlede på sin 108. samling (MSC 108) anvendelsen af IGF-koden på brændsler med lavt flammepunkt og andre gasformige brændstoffer, og bemærkede, at der er behov for at præcisere, hvorvidt IGF-koden finder anvendelse på skibe, der anvender gas som brændstof uanset flammepunkt, og besluttede at henvise spørgsmålet til underkomitéen for transport af fragt og containere (CCC 10) og at modtage rådgivning fra CCC på MSC 109.

Under CCC 10 nåede underudvalget til enighed om den generelle indstilling, at IGF-koden bør finde anvendelse på brændstoffer med lavt flammepunkt og gasbrændstoffer, og anbefalede MSC 109, at SOLAS-konventionens kapitel II-1 skulle ændres. Unionens holdning i CCC 10 var at støtte yderligere overvejelser om den bedste vej frem med hensyn til, hvordan og hvorvidt alle gasformige brændstoffer bør anses for at være omfattet af IGF-kodens anvendelsesområde.

På MSC 109 blev arbejdsgruppen om udvikling af en sikkerhedslovgivningsramme til støtte for reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe, der anvender nye teknologier og alternative brændstoffer, nedsat og pålagt at udarbejde udkast til ændringer af SOLAS-reglerne II-1/2.29, 56 og 57 til behandling i komitéen. Unionens holdning på MSC 109 var at støtte behovet for hurtigst muligt at præcisere anvendelsesområdet for IGF-koden ved, hvis det er relevant, at vedtage udkast til ændringer af SOLAS-konventionen.

Efter at have gennemgået arbejdsgruppens rapport blev udkastet til ændringer af SOLAS-konventionen i forbindelse med anvendelsen af IGF-koden godkendt på MSC 109 med henblik på vedtagelse på MSC 110. Disse ændringer rundsendes ved IMO-cirkulæreskrivelse nr. 4953 af 17. december 2024 i bilag 1.

Unionen bør støtte disse ændringer, fordi de vil skabe klarhed og sikkerhed om anvendelsen af IGF-koden på gasformige brændstoffer.

3.2. Ændringer af kapitel II-2 i SOLAS-konventionen

På sin 10. samling behandlede underkomitéen for systemer og udstyr til skibe (SSE 10) mindre ændringer af SOLAS-regel II-2/11.2 og 11.4.1 med henblik på at sikre en konsekvent gennemførelse af denne bestemmelse for passagerskibe og fragtskibe. Efter en drøftelse støttede underkomitéen forslaget og tilsluttede sig udkastet til ændringer af SOLAS-regel II-2/11, som mindre rettelser 7, med henblik på godkendelse på MSC 109 og vedtagelse på MSC 110. Unionens holdning i SSE 10 var at støtte disse ændringer for at sikre en konsekvent gennemførelse af denne bestemmelse for passagerskibe og fragtskibe.

MSC 109 godkendte udkastet til ændringer af SOLAS-regel II-2/11 med henblik på konsekvent gennemførelse af denne bestemmelse for passagerskibe og fragtskibe, med henblik på vedtagelse på MSC 110. Disse ændringer rundsendes ved IMO-cirkulæreskrivelse nr. 4953 af 17. december 2024 i bilag 1.

Unionen bør støtte disse ændringer, fordi de vil sikre en konsekvent gennemførelse af denne bestemmelse for passagerskibe og fragtskibe.

3.3. Ændringer af kapitel V i SOLAS-konventionen

På MSC 106 blev der opnået enighed om at medtage et output om "Revision af SOLAS-regel V/23 og tilhørende instrumenter til forbedring af sikkerheden i forbindelse med lodsoverførselsordninger" på den toårige dagsorden for underudvalget for navigation, kommunikation og eftersøgning og redning (NCSR) for 2022-2023 og den foreløbige dagsorden for NCSR 10 med et mål om afslutning i 2024. Unionens holdning på MSC 106 var i princippet at støtte forslaget om at fastlægge et nyt output til ændring af SOLAS-regel V/23 og dertil knyttede instrumenter for at forbedre sikkerheden i forbindelse med lodsoverførselsordninger.

NCSR 10 påbegyndte arbejdet med den nødvendige revision af SOLAS-regel V/23. For at fortsætte arbejdet nåede underudvalget til enighed om at nedsætte en korrespondancegruppe om lodsoverførselsordninger under Kinas koordinering med henblik på at færdiggøre dette output på NCSR 11. Unionens holdning i NCSR 10 var at foreslå, at de tekniske drøftelser skulle fortsættes af eksperter i en arbejdsgruppe.

Korrespondancegruppen forelagde NCSR 11 udkast til ændringer af SOLAS-regel V/23 og udkast til ydeevnestandarder for lodsoverførselsordninger. Efter behandlingen henviste underudvalget denne rapport til arbejdsgruppen om navigation med henblik på gennemgang og færdiggørelse af udkastet til ændringer af SOLAS-konventionen og udkastet til ydeevnestandarder. Efter at have gennemgået arbejdsgruppens rapport nåede underudvalget til enighed om udkastet til ændringer af SOLAS-regel V/23 og tillægget (certifikater) samt det tilhørende udkast til MSC-resolution om ydeevnestandarder for lodsoverførselsordninger, og opfordrede udvalget til at godkende dem med henblik på efterfølgende vedtagelse. Unionens holdning i NCSR 11 var at foreslå, at alle dokumenter henvises til arbejdsgruppen om navigation med henblik på videreudvikling af ændringerne af SOLAS-regel V/23 og de tilhørende instrumenter.

På MSC 109 blev udkastet til ændringer af SOLAS-regel V/23 og tillægget (certifikater) godkendt med henblik på vedtagelse på MSC 110. Disse ændringer rundsendes ved IMO-cirkulæreskrivelse nr. 4953 af 17. december 2024 i bilag 1.

Unionen bør støtte disse ændringer, fordi de vil forbedre sikkerheden for lodser til søs.

3.4. Ændringer af HSC-koden af 1994 og HSC-koden af 2000

På MSC 101 blev der opnået enighed om at medtage et output om "Udvikling af ændringer til punkt 8.3.5 og bilag 1 til HSC-koderne af 1994 og 2000" på dagsordenen efter hvert andet år, idet der var behov for et møde for at færdiggøre punktet, og SSE-underkomitéen blev udpeget som associeret organ. Unionens holdning på MSC 101 var at støtte forslaget om oprettelse af et nyt output for SSE-underkomitéen med henblik på at harmonisere kravene til redningsveste til spædbørn i HSC-koderne med kravene til redningsveste i SOLAS-konventionens kapitel III.

SSE 9 havde besluttet at medtage punktet på den foreløbige dagsorden for SSE 10. SSE 10 pålagde LSA-arbejdsgruppen, under hensyntagen til de bemærkninger, der var fremsat, og de beslutninger, der var truffet på plenarmødet, at færdiggøre udkastene til ændringer af HSC-koderne af 1994 og 2000. Efter at have gennemgået den relevante del af rapporten fra LSA-arbejdsgruppen tilsluttede SSE 10 sig udkastet til ændringer af HSC-koderne af 1994 og 2000 med henblik på godkendelse på MSC 109 og efterfølgende vedtagelse på MSC 110.

På MSC 109 blev udkastet til ændringer af punkt 8.3.5 (Personligt redningsudstyr) og bilag 1 (Udstyrsfortegnelse) til HSC-koden af 1994 og punkt 8.3.5 (Personligt redningsudstyr) og bilag 1 (Udstyrsfortegnelse) til HSC-koden af 2000 godkendt med henblik på vedtagelse på MSC 110 og forventet ikrafttræden den 1. januar 2028. Disse ændringer rundsendes ved IMO-cirkulæreskrivelse nr. 4953 af 17. december 2024 i bilag 2 og 3.

Unionen bør støtte disse ændringer, fordi de vil harmonisere kravene til redningsveste med kravene i SOLAS-konventionens kapitel III og forbedre spædbørns sikkerhed i tilfælde af en ulykke.

4. RELEVANT EU-LOVGIVNING OG EU'S KOMPETENCE

4.1. Relevant EU-lovgivning

4.1.1. Ændringer af kapitel II-1 i SOLAS-konventionen

I artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv 2009/45/EF¹ om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe fastsættes det, at nye passagerskibe i klasse A i indenrigsfart i EU skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer.

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

¹ EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1.

Derfor kan ændringerne af kapitel II-1 i SOLAS-konventionen få afgørende indflydelse på indholdet af direktiv 2009/45/EF. Dette skyldes, at det i artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), fastsættes, at nye passagerskibe i klasse A skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer.

4.1.2. Ændringer af kapitel II-2 i SOLAS-konventionen

I artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe fastsættes det, at nye passagerskibe i klasse A i indenrigsfart i EU skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer.

Ændringerne af kapitel II-2 i SOLAS-konventionen kan derfor få afgørende indflydelse på anvendelsen af direktiv 2009/45/EF. Dette skyldes, at det i artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), fastsættes, at nye passagerskibe i klasse A skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer.

4.1.3. Ændringer af kapitel V i SOLAS-konventionen

I artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe fastsættes det, at nye passagerskibe i klasse A i indenrigsfart i EU skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer.

Desuden er navigationsudstyr, herunder transport, ydeevne for og typegodkendelse af lodslejdere, opført i afsnit 4 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/1975². Gennemførelsesforordningen indeholder krav til design, konstruktion og ydeevne samt prøvningsstandarder for skibsudstyr. Den er baseret på Kommissionens beføjelse til ved hjælp af gennemførelsesretsakter at angive krav til design, konstruktion og ydeevne samt prøvningsstandarder for skibsudstyr, der er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2014/90/EU om skibsudstyr³, jf. artikel 35, stk. 2, heri.

Ændringerne af kapitel V i SOLAS-konventionen kan derfor få afgørende indflydelse på anvendelsen af direktiv 2009/45/EF og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/1975. Dette skyldes, at Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/1975 i afsnit 4 indeholder en liste over navigationsudstyr, herunder transport, ydeevne for og typegodkendelse af lodslejdere, som er omhandlet i SOLAS-regel V/23.

4.1.4. Ændringer af HSC-koden af 1994 og HSC-koden af 2000

I artikel 2, litra c), i direktiv 2009/45/EF defineres "kode for højhastighedsfartøjer" som den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer, som er indeholdt i IMO's resolution MSC 36(63) af 20. maj 1994, eller den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 2000 (HSC-koden af 2000), som er indeholdt i IMO's resolution MSC.97(73) af december 2000, i de gældende affattelser.

I henhold til artikel 6, stk. 4, i direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe skal højhastighedspassagerfartøjer, der anvendes i indenrigsfart, og som er bygget eller underkastet større reparationer, ombygninger eller ændringer den 1. januar 1996

² EUT L, 2024/1975, 26.7.2024.

³ EUT L 257 af 28.8.2014, s. 146.

eller derefter, opfylde kravene i regel X/2 og X/3 i SOLAS-konventionen af 1974, som foreskriver anvendelse af "koden for højhastighedsfartøjer".

Ændringerne af HSC-koden af 1994 og af 2000 kan derfor få afgørende indflydelse på anvendelsen af direktiv 2009/45/EF. Dette skyldes, at det i artikel 6, stk. 4, fastsættes, at højhastighedspassagerfartøjer, der anvendes i indenrigsfart, og som er bygget eller underkastet større reparationer, ombygninger eller ændringer den 1. januar 1996 eller derefter, skal opfylde kravene i regel X/2 og X/3 i SOLAS-konventionen af 1974, som foreskriver anvendelse af "koden for højhastighedsfartøjer".

4.2. 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".

5. RETSGRUNDLAG

5.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

5.1.1. 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 aftalen⁴.

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"⁵.

5.1.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

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

De afgørelser, som IMO-komité 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 det i artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), fastsættes, at nye passagerskibe i klasse A fuldt ud skal opfylde kravene i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer, og i artikel 6, stk. 4, fastsættes det, at højhastighedspassagerfartøjer, der anvendes i indenrigsfart, og som er bygget eller underkastet større reparationer, ombygninger eller ændringer den 1. januar 1996 eller derefter, skal opfylde kravene i

⁴ Sag C-399/12, Tyskland mod Rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

⁵ Sag C-399/12, Tyskland mod Rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

regel X/2 og X/3 i SOLAS-konventionen af 1974, som foreskriver anvendelse af "koden for højhastighedsfartøjer".

- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/1975 om regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU for så vidt angår krav til design, konstruktion og ydeevne samt prøvningsstandarder for skibsudstyr og om ophævelse af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1667. Dette skyldes, at det i afsnit 4 indeholder en liste over navigationsudstyr, herunder transport, ydeevne for og typegodkendelse af lodsledere, som er omhandlet i SOLAS-regel V/23.
- 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.

5.2. Materielt retsgrundlag

5.2.1. 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.

5.2.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

De påtænkte retsakters primære formål og indhold vedrører søtransport. Det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 100, stk. 2, i TEUF.

5.3. 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 110. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen til vedtagelsen af ændringer af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen), den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 1994 (HSC-koden af 1994) og den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 2000 (HSC-koden af 2000)

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,

ud fra følgende betragtning[er]:

- (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 anvendelsesområder, som den får pålagt at udføre i henhold til enhver anden international retsakt efter godkendelse fra IMO.
- (4) IMO's Komité for Sikkerhed på Søen skal på sin 110. samling fra den 18. til 27. juni 2025 vedtage ændringer til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) af 1974, den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 1994 (HSC-koden af 1994) og den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 2000 (HSC-koden af 2000).
- (5) Det er hensigtsmæssigt at fastlægge den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 110. samling i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, da de påtænkte retsakter vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-retten, nemlig direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe¹ og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/1975 om regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU for så vidt angår krav til design, konstruktion og ydeevne samt prøvningsstandarder for skibsudstyr og om ophævelse af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1667².

¹ EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1.

² EUT L, 2024/1975, 26.7.2024.

- (6) Unionen bør derfor støtte ændringerne af SOLAS-konventionens kapitel II-1, da de vil skabe klarhed og sikkerhed om anvendelsen af IGF-koden på gasformige brændstoffer. Unionen bør støtte ændringerne af SOLAS-konventionens kapitel II-2, da de vil sikre en konsekvent gennemførelse af denne bestemmelse for passagerskibe og fragtskibe. Unionen bør støtte ændringerne af SOLAS-konventionens kapitel V, da de vil forbedre sikkerheden for lodser til søs. Unionen bør støtte ændringerne af HSC-koden af 1994 og HSC-koden af 2000, da de vil harmonisere kravene til redningsveste med kravene i SOLAS-konventionens kapitel III og forbedre spædbørns sikkerhed i tilfælde af en ulykke.
- (7) 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 under den 110. samling i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, skal være at tilslutte sig vedtagelsen af ændringer til kapitel II-1, II-2 og V i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) af 1974, den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 1994 (HSC-koden af 1994) og den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 2000 (HSC-koden af 2000), som fastsat i bilag 1, 2 og 3 til IMO-cirkulæreskrivelse nr. 4953 af 17. december 2024.

Artikel 2

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 i Unionens interesse.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Kommissionen og medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Rådets vegne
Formand*