2026/1029

6.5.2026

RÅDETS AFGØRELSE (EU) 2026/1029

af 27. april 2026

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisations Komité til Beskyttelse af Havmiljøet på 84. samling for så vidt angår vedtagelse af ændringer til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen) og i Den Internationale Søfartsorganisations Komité for Sikkerhed på Søen på 111. samling for så vidt angår vedtagelse af 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), den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 2000 (HSC-koden af 2000), de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe af 2011 (ESP-koden af 2011), den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden) og protokollen af 1988 til den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (1988-protokollen om lastelinjer)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Unionens indsats inden for søtransportsektoren bør sigte mod at forbedre søfartssikkerheden og beskytte havmiljøet og menneskers sundhed.

(2) Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC) i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) forventes på 84. samling fra den 27. april til den 1. maj 2026 (»MEPC 84«) at vedtage ændringer til bilag VI til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen) om udpegning af det nordøstlige Atlanterhav som et nyt emissionskontrolområde (regel 13 og 14 samt tillæg VII) og om tilgængeligheden af IMO's database over skibes forbrug af brændselsolie (IMO DCS) og revisionsklausulen for den kortsigtede foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner (regel 20, 25, 27 og 28).

(3) Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC) i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) forventes på 111. samling fra den 13. til den 22. maj 2026 (»MSC 111«) at vedtage ændringer til kapitel IV og V i samt tillægget (certifikater) til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) af 1974, den internationale kode for sikkerhed for højhastighedsfartøjer af 1994 (HSC-koden af 1994), den internationale kode for sikkerhed for højhastighedsfartøjer af 2000 (HSC-koden af 2000), de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe af 2011 (ESP-koden af 2011), den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden) samt bilag B til protokollen af 1988 til den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (1988-protokollen om lastelinjer).

(4) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på MEPC 84, bør fastlægges, da de påtænkte ændringer af MARPOL-konventionen vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nemlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 ([1]), Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 ([2]), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/959 ([3]) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 ([4]).

([1]) Direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer (EUT L 132 af 21.5.2016, s. 58, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj).

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

([3]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/959 af 10. maj 2023 om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og afgørelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og drift af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner (EUT L 130 af 16.5.2023, s. 134. http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([4]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 af 13. september 2023 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 234 af 22.9.2023, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(5) Unionen bør støtte ændringerne af regel 13 og 14 i bilag VI til MARPOL-konventionen samt tillæg VII til bilag VI til MARPOL-konventionen, da disse ændringer vil bidrage til at forebygge, reducere og kontrollere emissioner af luftforurenende stoffer fra skibe, hvilket bør resultere i tilhørende sundheds- og miljømæssige og økonomiske fordele.

(6) Unionen bør også støtte ændringerne af regel 27 i bilag VI til MARPOL-konventionen, da de yderligere vil forbedre tilgængeligheden af IMO DCS.

(7) Unionen bør støtte ændringerne af regel 20, 25, 27 og 28 i bilag VI til MARPOL-konventionen, da disse ændringer er en følge af vedtagelsen af IMO's strategi fra 2023 om reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe og færdiggørelsen af IMO's revision af de kortsigtede foranstaltninger og muliggør yderligere revision af disse regler.

(8) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på MSC 111, bør fastlægges, da de påtænkte ændringer af SOLAS-konventionen, HSC-koden af 1994, HSC-koden af 2000, ESP-koden af 2011, LSA-koden og 1988-protokollen om lastelinjer kan få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nemlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF ([5]), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF ([6]), Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012 ([7]) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU ([8]).

(9) Unionen bør støtte ændringerne til kapitel IV og V i og tillægget (certifikater) til SOLAS-konventionen, HSC-koden af 1994 og HSC-koden af 2000, fordi det er mere effektivt at anvende dedikerede kanaler til applikationsspecifikke meddelelser (ASM) i VHF-dataudvekslingssystemet (VDES), og da VDES har yderligere kapacitet til udveksling af flere digitale data, kan det imødekomme den fremtidige vækst i efterspørgslen efter anvendelse af digitale data i maritim radiokommunikation. Desuden medfører udveksling af digitale data mange fordele, ikke kun for tryghed og situationsbevidsthed, men også for sikkerhed, effektivitet i navigationen, beskyttelse af havmiljøet og nedbringelse af søfarendes byrder. VDES sikrer en væsentlig forbedring af de fordele, der opnås gennem det automatiske identifikationssystem (AIS), og betragtes som en katalysator for e-navigation. Muligheden for at udveksle ASM og andre oplysninger mellem skibe og myndigheder på land forbedres væsentligt gennem implementeringen af VDES. Unionen bør derfor også støtte disse ændringer, fordi ved at indføre nye anerkendte mobile satellittjenester skal IMO-reglerne klart angive kravet om formidling af oplysninger om søfartssikkerhed og eftersøgnings- og redningsrelaterede oplysninger gennem alle operationelle anerkendte mobile satellittjenester.

(10) Unionen bør støtte ændringerne til ESP-koden af 2011, fordi fjerninspektionsteknikker sikrer en større effektivitet, højere fleksibilitet og øget pålidelighed i de daglige undersøgelses- og inspektionsaktiviteter uden at forringe resultaterne af disse aktiviteter.

(11) Unionen bør støtte ændringerne til LSA-koden, da de vil fremme sikkerheden for menneskeliv på søen ved at øge tilliden til, at redningsbåde med frit fald fungerer effektivt og virkningsfuldt, i tilfælde af at et skib må forlades.

(12) Unionen bør støtte ændringerne til 1988-protokollen om lastelinjer, fordi opsætningen af tretrinsværn på dækstrukturen effektivt kan forbedre beskyttelsen af besætningen, mindske risikoen for, at besætningsmedlemmer falder over bord og kommer til skade, samt forbedre sikkerheden på skibe med minimale økonomiske omkostninger.

([5]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe (EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

([6]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj).

([7]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012 af 13. juni 2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog (EUT L 172 af 30.6.2012, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj).

([8]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU af 23. juli 2014 om skibsudstyr og om ophævelse af Rådets direktiv 96/98/EF (EUT L 257 af 28.8.2014, s. 146, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj).

(13) Unionen er hverken medlem af IMO eller kontraherende part i MARPOL-konventionen, SOLAS-konventionen, HSC-koden af 1994, HSC-koden af 2000, ESP-koden af 2011, LSA-koden eller 1988-protokollen om lastelinjer. Rådet bør derfor bemyndige medlemsstaterne til at fremføre Unionens holdning på MEPC 84 og MSC 111.

(14) Denne afgørelses anvendelsesområde bør begrænses til indholdet af de foreslåede ændringer, i det omfang de kan berøre Unionens fælles regler og hører under Unionens enekompetence. Denne afgørelse bør ikke berøre kompetencefordelingen mellem Unionen og medlemsstaterne —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) på 84. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC), er at tilslutte sig vedtagelse af:

a) ændringerne af regel 13 og 14 i bilag VI til MARPOL-konventionen samt tillæg VII til bilag VI til MARPOL-konventionen vedrørende udpegning af det nordøstlige Atlanterhav som et nyt emissionskontrolområde, og

b) ændringerne af regel 20, 25, 27 og 28 i bilag VI til MARPOL-konventionen vedrørende tilgængeligheden af IMO's database over skibes forbrug af brændselsolie (IMO DCS) og revisionsklausulen for den kortsigtede foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner,

jf. bilaget til IMO-dokument MEPC/84/3.

Artikel 2

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i IMO på 111. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC), er at tilslutte sig vedtagelse af:

a) ændringerne af kapitel IV og V i samt tillægget (certifikater) til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974 (SOLAS-konventionen)

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

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

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

e) ændringerne af den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden), og

f) ændringerne af bilag B til protokollen af 1988 til den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (1988-protokollen om lastelinjer),

jf. bilaget til IMO-dokument MSC 111/3 og MSC 111/3/1.

Artikel 3

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, jf. artikel 1, og den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, jf. artikel 2, omfatter hver de foreslåede ændringer, i det omfang disse ændringer hører under Unionens enekompetence, og i det omfang de kan berøre Unionens fælles regler. Hver holdning udtrykkes af medlemsstaterne, der alle er medlem af IMO, og som handler i fællesskab i Unionens interesse.

Mindre ændringer af holdningen, jf. artikel 1, og holdningen, jf. artikel 2, kan aftales uden en yderligere rådsafgørelse.

Artikel 4

Medlemsstaterne bemyndiges herved til i Unionens interesse at give samtykke til at lade sig binde af de foreslåede ændringer, i det omfang disse ændringer hører under Unionens enekompetence.

Artikel 5

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Luxembourg, den 27. april 2026.

På Rådets vegne

M. PANAYIOTOU

Formand