EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 14.10.2024
COM(2024) 453 final

2024/0250 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation på den 109. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen, for så vidt angår vedtagelsen af ændringer til den internationale kode for sikkerhed for skibe, der bruger gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden)

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører en afgørelse om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 109. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité for Sikkerhed på Søen (MSC 109), der skal finde sted fra den 2. maj til den 6. december 2024.

På MSC 109 planlægges det at vedtage ændringer af den internationale kode for sikkerhed for skibe, der bruger gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden).

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation

Ved konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) oprettes IMO. IMO har til formål at skabe et forum for samarbejde inden for regulering og praksis vedrørende tekniske spørgsmål af enhver art, der berører den del af skibsfarten, der driver international handel. Organisationen har derudover til formål at tilskynde til generel vedtagelse af de strengest mulige standarder for søfartssikkerhed, effektiv navigation og forebyggelse og bekæmpelse af havforurening fra skibe samt fremme af lige konkurrencevilkår. IMO beskæftiger sig desuden med dertil knyttede administrative og juridiske spørgsmål.

Konventionen trådte i kraft den 17. marts 1958.

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. Den internationale kode for sikkerhed for skibe, der bruger gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt ("IGF-koden"), er obligatorisk i henhold til 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.

Kun stater kan blive medlemmer af IMO, og alle EU-medlemsstater er IMO-medlemmer. Da regionale organisationer for økonomisk integration ikke kan være medlemmer af IMO, er EU ikke medlem af denne organisation. Efter undertegnelsen af aftalen om samarbejde, der blev indgået mellem Den Mellemstatslige Rådgivende Søfartsorganisation (IMCO) og Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber i 1974, deltager Kommissionen imidlertid som observatør i IMO's arbejde og kan derfor sende indlæg til organisationen i eget navn.

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, bemanding ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt, bestemmelser om forebyggelse af kollisioner, håndtering af farligt gods, søfartssikkerhedsprocedurer og -krav, hydrografiske oplysninger, logbøger og navigationsoptegnelser, undersøgelse af ulykker til søs, bjergning og redning samt andre spørgsmål, der har direkte indflydelse på sikkerheden til søs.

IMO's Komité for Sikkerhed på Søen tilvejebringer 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 2.-6. december 2024 skal Komitéen for Sikkerhed på Søen på sin 109. samling vedtage ændringer af IGF-koden.

Formålet med de planlagte ændringer af IGF-koden er at øge sikkerheden for skibe, herunder passagerskibe, der anvender naturgas og andre brændstoffer med lavt flammepunkt (som skibsbrændstoffer). Vedtagelsen af disse ændringer vil fremme anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, navnlig gas og andre brændstoffer med lavt flammepunkt såsom kulstoffattig og kulstoffri methanol, brint og ammoniak. Dette er i overensstemmelse med målene om dekarbonisering og forureningsbekæmpelse i EU's Fit for 55-lovgivningspakke.

3. HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE PÅ DET 109. MØDE I KOMITÉEN FOR SIKKERHED PÅ SØEN

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

Underkomitéen om transport af fragt og containere (CCC) nåede på sin 9. samling til enighed om at nedsætte en arbejdsgruppe om ændringer af IGF-koden og pålagde den under hensyntagen til bemærkningerne og beslutningerne på plenarmødet at udarbejde udkast til ændringer af IGF-koden på grundlag af de dokumenter, der blev forelagt på denne samling.

Efter at have gennemgået ovennævnte arbejdsgruppes rapport noterede CCC 9 sig gruppens drøftelse af det udkast til ændringer af IGF-koden, og at gruppen havde færdiggjort det. Ændringerne omfatter en række spørgsmål, herunder pumpebrønde, afblæsning fra sikkerhedsventiler, brændstofbearbejdningsrum, konstruktionsmæssig brandbeskyttelse og farlige zoner.

På CCC 9 blev der opnået enighed om udkastet til ændringer af IGF-koden, jf. bilag 3 til CCC 9/14, med henblik på forelæggelse til godkendelse på MSC 108 og efterfølgende vedtagelse.

Unionens holdning i CCC 9 var at støtte udkastet til ændringer af IGF-koden som foreslået i CCC 9/3/3 (Liberia et al.) og at støtte nedsættelsen af en arbejdsgruppe, der skulle færdiggøre ændringerne af IGF-koden og behandle dokumenterne CCC 9/3/5 (Republikken Korea, Liberia og INTERTANKO) og CCC 9/3/8 (CESA).

På MSC 108 blev udkast til ændringer af IGF-koden godkendt med henblik på vedtagelse på MSC 109. Disse ændringer rundsendes ved IMO-cirkulæreskrivelse nr. 4879 af 29. maj 2024 i bilag 2.

Unionen bør støtte disse ændringer, fordi de vil øge sikkerheden for skibe, herunder passagerskibe, der anvender naturgas som brændstof. Disse ændringer sikrer et tilsvarende beskyttelsesniveau for rørsystemer og tankindtag fra sikkerhedsventilernes afblæsningsrør ved normal drift og i nødsituationer. Desuden bør tilstedeværelsen af små brønde ved LNG-brændstoftanke anerkendes i IGF-koden.

4. RELEVANT EU-LOVGIVNING OG EU'S KOMPETENCE

4.1.1. 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 afsnit 1 og 2 i bilag I til direktiv 2009/45/EF regler, der kræver overholdelse af kravene i IGF-koden:

- 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." 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, opfylde 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.

4.1.2. 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 aftalen[1].

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

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

instrumenter, der ikke har bindende virkning i henhold til folkeretten, men som "*vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af de regler, der vedtages af EU-lovgiver*"[2].

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 EU-lovgivningen, nærmere bestemt:

– direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe. Dette skyldes, at det i direktivets artikel 6 fastsættes, at bestemmelserne i kapitel IV, V og VI i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer skal finde anvendelse på nye og eksisterende passagerskibe i klasse A, B, C og D [artikel 6, stk. 1, litra b)], og at nye passagerskibe i klasse A skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer [artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i)]. Da IGF-koden er en obligatorisk kode i henhold til SOLAS-konventionen, finder den også anvendelse på passagerskibe i henhold til direktiv 2009/45/EF i kraft af de dynamiske henvisninger til SOLAS-konventionen i nævnte direktiv. Derudover indeholder bilag I til direktiv 2009/45/EF regler, der kræver direkte overholdelse af kravene i IGF-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.

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.

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

2024/0250 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation på den 109. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen, for så vidt angår vedtagelsen af ændringer til den internationale kode for sikkerhed for skibe, der bruger gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-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 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 109. samling den 2.-6. december 2024 vedtage ændringer til den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gasser eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden). Ændringerne omfatter en række spørgsmål, herunder pumpebrønde, afblæsning fra sikkerhedsventiler, brændstofbearbejdningsrum, konstruktionsmæssig brandbeskyttelse og farlige zoner.

(5) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 109. samling i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, bør fastlægges, da de påtænkte retsakter vil kunne få afgørende indflydelse på EU-retten, nærmere bestemt direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe[1].

(6) 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. Disse ændringer sikrer et tilsvarende beskyttelsesniveau for rørsystemer og tankindtag fra sikkerhedsventilernes afblæsningsrør ved normal drift og i

[1] EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1.

nødsituationer. Desuden bør tilstedeværelsen af små brønde ved LNG-brændstoftanke anerkendes i IGF-koden. Vedtagelsen af disse ændringer vil fremme anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, navnlig gas og andre brændstoffer med lavt flammepunkt såsom kulstoffattig og kulstoffri methanol, brint og ammoniak. Dette er i overensstemmelse med målene om dekarbonisering og forureningsbekæmpelse i EU's Fit for 55-lovgivningspakke.

(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 på den 109. samling i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, er at tilslutte sig vedtagelsen af ændringer af den internationale kode for sikkerhed for skibe, der bruger gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden), jf. bilag 2 til IMO-cirkulæreskrivelse nr. 4879 af 29. maj 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