EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 14.10.2024
COM(2024) 453 final

2024/0250 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid det 109:e mötet i sjösäkerhetskommittén när det gäller antagandet av ändringar av den internationella koden för säkerhet på fartyg som använder gaser eller bränslen med låg flampunkt (IGF-koden)

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser ett beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 109:e mötet i Internationella sjöfartsorganisationens sjösäkerhetskommitté (MSC 109), som planeras äga rum den 2–6 december 2024.

Under MSC 109 planerar man att anta ändringar av den internationella koden för säkerhet på fartyg som använder gaser eller bränslen med låg flampunkt (IGF-koden)

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) bildades genom konventionen om upprättande av Internationella sjöfartsorganisationen. Syftet med IMO är att tillhandahålla ett forum för samarbete när det gäller reglering och praxis i tekniska frågor av alla slag som påverkar internationell handelssjöfart. IMO syftar vidare till att uppmuntra ett allmänt antagande av högsta möjliga standarder i fråga om sjösäkerhet, effektiv sjöfart samt förebyggande och bekämpning av marina föroreningar från fartyg, något som främjar likvärdiga förutsättningar. Organisationen ska också hantera relaterade administrativa och rättsliga frågor.

Konventionen trädde i kraft den 17 mars 1958.

Alla medlemsstater är parter i konventionen. Unionen är inte part i konventionen.

Alla medlemsstater är parter i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), som trädde i kraft den 25 maj 1980. Unionen är inte part i Solas. Den internationella koden för säkerhet på fartyg som använder gaser eller bränslen med låg flampunkt (IGF-koden) är obligatorisk enligt Solas.

2.2. Internationella sjöfartsorganisationen

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) är ett specialiserat organ inom Förenta nationerna med ansvar för säkerhet och trygghet inom sjöfarten och för att förhindra att fartygen förorenar haven. IMO är det globala normgivande organet för säkerhet, trygghet och miljöprestanda inom internationell sjöfart. Dess viktigaste uppgift är att skapa ett regelverk för sjöfartsindustrin som är rättvist och effektivt och som antas och tillämpas globalt.

Medlemskap i IMO är endast öppet för stater, och alla EU-medlemsstater är medlemmar i IMO. Eftersom regionala organisationer för ekonomisk integration inte kan vara medlemmar i IMO är EU inte medlem i denna organisation. Efter undertecknandet av det samarbetsavtal som ingicks mellan den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) och Europeiska gemenskapernas kommission 1974 deltar kommissionen som observatör i IMO:s arbete och kan därför översända inlagor till denna organisation i eget namn.

IMO:s sjösäkerhetskommitté (MSC) består av IMO:s alla medlemmar och sammanträder minst en gång om året. Den behandlar alla frågor inom organisationens ansvarsområde som rör navigationshjälpmedel, byggande och utrustning av fartyg, säkerhetsaspekter i samband med bemanning, regler för förhindrande av kollisioner, hantering av farligt gods, förfaranden för och krav på sjösäkerhet, hydrografisk information, loggböcker och navigationsinformation, utredning av olyckor till havs, bärgning och räddning samt eventuella andra frågor som direkt berör sjösäkerhet.

IMO:s sjösäkerhetskommitté tillhandahåller resurser för att utföra de uppgifter den tilldelats genom IMO-konventionen, IMO-församlingen eller IMO:s råd, eller uppgifter inom

ovannämnda ansvarsområde som den tilldelas genom eller enligt andra internationella instrument och som godkänns av IMO. Beslut av sjösäkerhetskommittén och av dess underordnade organ ska antas av en majoritet av medlemmarna.

2.3. Den planerade akten från IMO:s sjösäkerhetskommitté

Sjösäkerhetskommittén ska vid sitt 109:e möte den 2–6 december 2024 anta ändringar av IGF-koden.

Syftet med de planerade ändringarna av IGF-koden är att förbättra säkerheten för fartyg, inbegripet passagerarfartyg, som använder naturgas och andra bränslen med låg flampunkt (som marina bränslen). Antagandet av dessa ändringar kommer att främja användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen, särskilt gaser och andra bränslen med låg flampunkt, t.ex. metanol med låga eller inga koldioxidutsläpp, vätgas och ammoniak. Detta är i linje med målen om utfasning av fossila bränslen och minskade föroreningar i EU:s 55 %-paket.

3. STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR VID DET 109:E MÖTET I SJÖSÄKERHETSKOMMITTÉN

3.1. Ändringar av den internationella koden för säkerhet på fartyg som använder gaser eller bränslen med låg flampunkt (IGF-koden)

Underkommittén för transport av gods och containrar (CCC) enades vid sitt 9:e möte om att inrätta en arbetsgrupp för ändringar av IGF-koden och gav denna i uppdrag att, med beaktande av de kommentarer som gjorts och de beslut som fattats i plenum, utarbeta förslag till ändringar av IGF-koden på grundval av de dokument som lagts fram för det mötet.

Efter att ha granskat rapporten från ovannämnda arbetsgrupp noterade CCC 9 gruppens diskussion om förslag till ändringar av IGF-koden samt det faktum att gruppen hade slutfört dessa. Ändringarna omfattar en rad olika frågor, bland annat sugbrunnar för pumpar, utsläpp via övertrycksventiler, bränsleberedningsrum, konstruktionsmässigt brandskydd och riskzoner.

Vid CCC 9 enades man om förslagen till ändringar av IGF-koden, så som anges i bilaga 3 till CCC 9/14, för framläggande vid MSC 108 för godkännande och efterföljande antagande.

Unionens ståndpunkt vid CCC 9 var att stödja de föreslagna ändringarna av IGF-koden enligt förslaget i CCC 9/3/3 (Liberia m.fl.) och att stödja inrättandet av en arbetsgrupp för att slutföra ändringarna av IGF-koden och beakta dokumenten CCC 9/3/5 (Republiken Korea, Liberia och Intertanko) och CCC 9/3/8 (CESA).

Vid MSC 108 godkändes de föreslagna ändringarna av IGF-koden, med sikte på antagande vid MSC 109. Dessa ändringar meddelas genom bilaga 2 till IMO:s cirkulär nr 4879 av den 29 maj 2024.

Unionen bör stödja dessa ändringar eftersom de kommer att förbättra säkerheten för fartyg, inbegripet passagerarfartyg, som använder naturgas som bränsle. Dessa ändringar ger ett likvärdigt skydd för rörsystemet och tankens påfyllningsöppning från övertrycksventilens utsläppsledningar, under normal drift och i nödsituationer. Dessutom bör förekomsten av små brunnar för LNG-bränsletankar beaktas i IGF-koden.

4. RELEVANT EU-LAGSTIFTNING OCH EU:S BEHÖRIGHET

4.1.1. Ändringar av den internationella koden för säkerhet på fartyg som använder gaser eller bränslen med låg flampunkt (IGF-koden)

Genom artikel 6.2 a i i direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg som används på inrikes resor tillämpas Solas, i dess ändrade lydelse, på passagerarfartyg i klass A. Eftersom IGF-koden är en obligatorisk kod enligt Solas är den också tillämplig på passagerarfartyg som omfattas av detta direktiv.

Dessutom innehåller avsnitten 1 och 2 i bilaga I till direktiv 2009/45/EG bestämmelser som föreskriver att kraven i IGF-koden måste uppfyllas:

- Regel II-1/G/1: Tillämplig på nya fartyg i klasserna B, C och D [samt existerande fartyg i klass B] – ”Oberoende av byggdatum ska fartyg som byggts om för att använda eller som åtas att använda gasformigt eller flytande bränsle som har en flampunkt lägre än vad som annars är tillåtet enligt punkt .1.1 i regel II-2/A/10, uppfylla kraven i IGF-koden, enligt definitionen i Solas II-1/2.28.”
- Regel II-1/G/57: Krav för fartyg som använder bränsle med låg flampunkt – ”Fartyg som använder gasformigt eller flytande bränsle som har en flampunkt lägre än vad som annars är tillåtet enligt regel II-2/4.2.1.1 ska uppfylla kraven i IGF-koden, enligt definitionen i Solas II-1/2.28.”

Ändringarna av den internationella koden för säkerhet på fartyg som använder gaser eller bränslen med låg flampunkt (IGF-koden) kan därför på ett avgörande sätt påverka tillämpningen av direktiv 2009/45/EG.

4.1.2. EU:s behörighet

Det som behandlas i de planerade akterna berör ett område inom vilket unionen har exklusiv extern befogenhet med stöd av den sista delen av artikel 3.2 i EUF-fördraget, eftersom de planerade akterna sannolikt ”kan påverka gemensamma regler eller ändra räckvidden för dessa”.

5. RÄTTSLIG GRUND

5.1. Förfarandemässig rättslig grund

5.1.1. Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet[1].

Begreppet ”akter med rättslig verkan” omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som

[1] Mål C-399/12, Tyskland/rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”[2].

5.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

IMO:s sjösäkerhetskommitté är ett organ som inrättats genom ett avtal i enlighet med konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen.

Akterna som denna IMO-kommitté är satt att anta utgör akter med rättslig verkan. De planerade akterna kan på ett avgörande sätt påverka innehållet i framför allt följande EU-lagstiftning:

– Direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg. Detta beror på att det i artikel 6 i det direktivet föreskrivs att bestämmelserna i kapitlen IV, V och VI i 1974 års Solas-konvention, i dess ändrade lydelse, ska tillämpas på nya och existerande passagerarfartyg i klasserna A, B, C och D [artikel 6.1 b] och att nya passagerarfartyg i klass A till fullo måste uppfylla kraven i 1974 års Solas-konvention i dess ändrade lydelse [artikel 6.2 a i]. Eftersom IGF-koden är en obligatorisk kod enligt Solas är den också tillämplig på passagerarfartyg som omfattas av direktiv 2009/45/EG genom de dynamiska hänvisningarna till Solas i det direktivet. Dessutom innehåller bilaga I till direktiv 2009/45/EG bestämmelser som föreskriver att kraven i IGF-koden måste uppfyllas.

De planerade akterna varken kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

5.2. Materiell rättslig grund

5.2.1. Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelen kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det eller den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till det huvudsakliga eller avgörande syftet eller den huvudsakliga eller avgörande beståndsdelen.

5.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i de planerade akterna rör sjöfart. Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 100.2 i EUF-fördraget.

5.3. Slutsats

Den rättsliga grunden för det föreslagna beslutet bör vara artikel 100.2 i EUF-fördraget jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

[2] Mål C-399/12, Tyskland/rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

2024/0250 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid det 109:e mötet i sjösäkerhetskommittén när det gäller antagandet av ändringar av den internationella koden för säkerhet på fartyg som använder gaser eller bränslen med låg flampunkt (IGF-koden)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) Konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) trädde i kraft den 17 mars 1958.

(2) IMO är ett specialiserat organ inom Förenta nationerna med ansvar för säkerhet och trygghet inom sjöfarten och för att förhindra att fartygen förorenar havet och luften. Alla EU-medlemsstater är medlemmar i IMO. Unionen är inte medlem i IMO.

(3) Enligt artikel 28 b i IMO-konventionen ska sjösäkerhetskommittén tillhandahålla resurser för att utföra de uppgifter som den tilldelas genom IMO-konventionen, IMO-församlingen eller IMO:s råd, eller uppgifter inom den artikelns tillämpningsområde som sjösäkerhetskommittén kan tilldelas genom andra internationella instrument och som godkänns av IMO.

(4) IMO:s sjösäkerhetskommitté ska vid sitt 109:e möte den 2–6 december 2024 anta ändringar av den internationella koden för säkerhet på fartyg som använder gaser eller bränslen med låg flampunkt (IGF-koden). Ändringarna omfattar en rad olika frågor, bland annat sugbrunnar för pumpar, utsläpp via övertrycksventiler, bränsleberedningsrum, konstruktionsmässigt brandskydd och riskzoner.

(5) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 109:e mötet i IMO:s sjösäkerhetskommitté, eftersom de planerade akterna på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i unionsrätten, närmare bestämt direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg[1].

(6) Unionen bör stödja ändringarna av den internationella koden för säkerhet på fartyg som använder gaser eller bränslen med låg flampunkt (IGF-koden) eftersom de kommer att förbättra säkerheten på fartyg, inbegripet passagerarfartyg, som använder naturgas som bränsle. Dessa ändringar ger ett likvärdigt skydd för rörsystemet och tankens påfyllningsöppning från övertrycksventilens utsläppsledningar, under normal drift och i nödsituationer. Dessutom bör förekomsten av små brunnar för LNG-bränsletankar beaktas i IGF-koden. Antagandet av dessa ändringar kommer att främja

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

användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen, särskilt gaser och andra bränslen med låg flampunkt, t.ex. metanol med låga eller inga koldioxidutsläpp, vätgas och ammoniak. Detta är i linje med målen om utfasning av fossila bränslen och minskade föroreningar i EU:s 55 %-paket.

(7) Unionens ståndpunkt ska uttryckas av de medlemsstater som är medlemmar i IMO och av kommissionen, som agerar samfällt.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 109:e mötet i IMO:s sjösäkerhetskommitté ska vara att samtycka till antagandet av ändringar av den internationella koden för säkerhet på fartyg som använder gaser eller bränslen med låg flampunkt (IGF-koden), enligt vad som anges i bilaga 2 till IMO:s cirkulär nr 4879 av den 29 maj 2024.

Artikel 2

Den ståndpunkt som avses i artikel 1 ska uttryckas av kommissionen och av de EU-medlemsstater som är medlemmar i IMO:s sjösäkerhetskommitté, vilka agerar samfällt i unionens intresse.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till kommissionen och medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande