EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 30.8.2016
COM(2016) 549 final

2016/0263 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid den 70:e sessionen i kommittén för skydd av den marina miljön och den 97:e sessionen i sjösäkerhetskommittén vad gäller antagandet av ändringarna av bilaga VI till Marpol, Solas-reglerna II-1, Solas-reglerna III/1.4, III/30 och III/37, Solas-reglerna II-2/1 och II-2/10, Solas-regel II-1/3-12, STCW-konventionen och STCW-koden, koden för brandsäkerhetssystem och 2011 års kod för det utökade inspektionsprogrammet

MOTIVERING

1. INLEDNING

Föreliggande kommissionsförslag avser fastställandet av unionens ståndpunkt vid 70:e sessionen i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC 70) och 97:e sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté (MSC 97) beträffande ändringarna i följande underkategorier.

1.1 Ändringar av kapitel 4 i bilaga VI till Marpol

Efter tre års diskussioner i MEPC-sessionerna och mellan sessionerna godkände MEPC 69 utkastet till ändringar av kapitel 4 i bilaga VI till Marpol-konventionen vad gäller ett system för insamling av data om bränsleförbrukning. Ändringarna fastställer ett obligatoriskt övergripande datainsamlingssystem med följande huvudinslag:

- Data som ska samlas in och rapporteras årligen av fartyg som omfattas av ändringen (≥ 5000 GT) och som ska inbegripa följande: Tillryggalagd sträcka, arbetstid och (för fartyg som transporterar frakt) lastkapacitet. Riktlinjer för insamlingsmetoder kommer att utfärdas av IMO.
- Aggregerade data som ska rapporteras till flaggstatens administration eller en erkänd organisation som godkänts av flaggstatens administration. Riktlinjer för rapporteringsprocessen kommer att utfärdas av IMO.
- Flaggstaternas administrationer (eller erkända organisationer) kommer, efter att ha mottagit och kontrollerat rapporterade data, att utfärda en försäkran om överensstämmelse för fartyget. Försäkran ska förvaras ombord och är föremål för hamnstatskontroll.
- Vid ett ägarbyte som skett under ett kalenderår delas rapporteringsansvaret upp mellan den tidigare och den nya ägaren. Vid byte av flagg kommer de gamla respektive de nya administrationerna att utfärda en försäkran om överensstämmelse för de tidsperioder som motsvarar respektive administrationer.
- Flaggstaternas administrationers kontroll av rapporterade data kommer att göras i enlighet med harmoniserade riktlinjer som tas fram av IMO.
- Flaggstaternas administrationer (eller erkända organisationer) lämnar in rapporterade data till IMO:s databas över fartygsbränsleförbrukning med hjälp av standardiserade elektroniska format som tas fram av IMO.
- Rapporterade data kommer att anonymiseras i enlighet med en metod som ska anges i IMO:s riktlinjer.
- Tillträde till anonymiserade uppgifter beviljas parter i bilaga VI till Marpol-konventionen.
- Förfaranden för att bekräfta överensstämmelse för fartyg som för flagg från länder som inte är parter i bilaga VI till Marpol kommer att fastställas i ett cirkulär som utarbetats av IMO.

Dessa ändringar anges i bilaga 7 till MEPC 69/21/add.1. I punkt 6.20 i MEPC 69-rapporten (MEPC 69/21) anges att dessa ändringar kommer att antas vid den 70:e sessionen i MEPC.

1.2 Ändringar av Solas-reglerna II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 och II-1/35

I den 95:e och 96:e sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté (MSC 95 och MSC 96) godkändes flera utkast till ändringar av Solas-regel II-1, vilka har grupperats tillsammans:

- Regel II-1/1 (tillämpning) vad gäller tillämpningsområde och bestämmelser för att ändra strukturen för tillämpningsdatumen.

- Regel II-1/2 (definitioner) vad gäller anpassning av vissa definitioner till andra IMO-instrument.

- Regel II-1/5 och 5-1 (intaktstabilitetsuppgifter och stabilitetsuppgifter för befälhavaren) vad gäller införande av särskilda bestämmelser för beräkning av intaktstabilitet, förtydligande av viktdefinitionen och utökning av de uppgifter som ska göras tillgängliga för befälhavaren.

- Regel II-1/6 (erforderligt indelningsindex *R*) vad gäller passagerarfartygs överlevnadsförmåga.

- Regel II-1/7 (uppnått indelningsindex A) vad gäller en översyn av formuleringen av uppnått indelningsindex för att bättre beakta effekterna av till exempel ansamling av vatten på däck.

- Regel II-1/8 (särskilda skadestabilitetsregler för passagerarfartyg) vad gäller förtydligande av lastförhållandena för beräkning av uppnått index beroende på antalet personer ombord.

- Regel II-1/9 (dubbelbotten i passagerarfartyg och lastfartyg andra än tankfartyg) inför krav på dubbelbottenstorlek för små passagerarfartyg och lastfartyg.

- Regel II-1/10 (konstruktion av vattentäta skott) vad gäller förtydligande av tillämpningsområdet i passagerarfartyg med skottdäck och lastfartyg med fribordsdäck.

- Regel II-1/12 (skott i pik- och maskinutrymmen, axeltunnlar, etc.) vad gäller förtydligande av tillämpningsområdet i passagerarfartyg med skottdäck och lastfartyg med fribordsdäck.

- Regel II-1/13 (öppningar i vattentäta skott under skottdäcket i passagerarfartyg) vad gäller definitionen av maskineriutrymmen.

- Regel II-1/15 (öppningar i bordläggningen under skottdäck på passagerarfartyg och under fribordsdäck på lastfartyg) vad gäller förtydligande av på vilka utrymmen denna regel är tillämplig och av tillämpningsområdet i passagerarfartyg med skottdäck och lastfartyg med fribordsdäck.

- Regel II-1/16 och 16-1 (konstruktion och första provning av vattentäta dörrar, fönsterventiler, etc.) vad gäller begränsning av tillämpningsområdet till vattentäta stängningsanordningar och till passagerarfartyg och ro-ro-fartyg.

- Regel II-1/20 (lastning av passagerarfartyg) vad gäller utvidgningen av tillämpningsområdet för begreppet godkända stabilitetsuppgifter till att omfatta alla fartyg.

- Regel II-1/21 (periodisk funktionsprovning och besiktning av vattentäta dörrar etc. i passagerarfartyg) vad gäller språklig anpassning av vissa definitioner.

- Reglerna II-1/22 och II-1/22-1 (skadekontrollinformation, förhindrande och kontroll av vatteninträngning) vad gäller redaktionella ändringar och följdändringar.

- Regel II-1/35–1 (arrangemang för länsning) vad gäller förtydligande av på vilka utrymmen vissa definitioner är tillämpliga i samband med beräkningen av arrangemang för länsning och följdändringar.

Av särskilt intresse för EU ska nämnas att ändringarna av kapitel II-1 reglerna 6, 7, 8 och 9 i Solas avser indelnings- och skadestabilitetsreglerna och har till syfte att förbättra passagerarfartygs överlevnadsförmåga i händelse av skada; de kommer att utarbetas av arkitekter, för nya fartyg, och kräver inte någon ändring av den bakomliggande affärsmodellen för aktörerna. Eventuella konstruktionsändringar har omfattats av kostnadsnyttoanalyser som lett till rekommendationer rörande förbättringar av den säkerhetsnivå som för nuvarande krävs.

Vid tillämpning av formuleringen för indelningsindex *R* enligt överenskommelsen i den tredje sessionen i IMO:s underkommitté för fartygs utformning och konstruktion (SDC 3) i förhållande till kapitel II-1/6 i Solas, förbättras passagerarfartygens förmåga att överleva en allvarlig olycka som t.ex. en kollision eller grundstötning anmärkningsvärt och risken uttryckt i potentiell förlust av liv minskar betydligt.

Under SDC 3 och MSC 96 uttryckte vissa IMO-medlemmar utanför EU oro över att kompromissformeln för erforderligt indelningsindex *R* för små fartyg (< 400 passagerare) inte har kontrollerats på grundval av en formell säkerhetsbedömning. Enligt nämnda IMO-medlemmar gav formeln utrymme för att införa krav som inte kan genomföras på ett kostnadseffektivt sätt för existerande fartyg. Det hävdades att en ytterligare teknisk bedömning för mindre fartyg behövdes. Diskussioner om denna aspekt kan återkomma vid MSC 97 och detta bör beaktas vid utarbetandet av unionens ståndpunkt inför den 97: e sessionen i MSC i denna fråga.

Dessa ändringar anges i bilaga 1 till IMO:s cirkulär nr 3644 av den 20 maj 2016. I punkt 11.4 i MSC 96-rapporten (MSC 96/25) anges att dessa ändringar kommer att antas vid den 97:e sessionen i MSC.

1.3 Ändringar av Solas-regel II-1/1.2, en ny regel II-1/19-1 och ändringar av Solas-reglerna III/1.4, III/30 och III/37

Ändringarna av Solas-regel II-1/1.2, den nya regeln II-1/19-1 och de tillhörande ändringarna av Solas-reglerna III/1.4, III/30 och III/37 vad gäller skadekontrollövningar ingår, i förening med ändringspaketet för Solas-regel II-1 i punkt 1.2 ovan, som ett led i en övergripande strategi för att förbättra överlevnadsförmågan efter flödning, i syfte att öka säkerheten på nya och existerande passagerarfartyg.

Ändringarna av Solas-regel II-1/1.2, den nya regeln II-1/19-1 och reglerna III/1.4, III/30 och III/37 inbegriper krav på skadekontrollövningar för passagerarfartyg, däribland krav gällande frekvens, deltagande av besättningsmedlemmar med skadekontrollskyldigheter, specifika inslag i varje övning samt aktivering av landbaserat stöd.

Ändringarna av Solas-regel II-1/1.2 och den nya Solas-regeln II-1/19-1 anges i bilaga 16 till MSC 96/25/add.1. I punkt 11.17 i MSC 96-rapporten (MSC 96/25) anges att dessa ändringar kommer att antas vid den 97:e sessionen i MSC.

Ändringarna av Solas-reglerna III/1.4, III/30 och III/37 anges i bilaga 1 till IMO:s cirkulär nr 3644 av den 20 maj 2016. I punkt 11.19 i MSC 96-rapporten (MSC 96/25) anges att ändringarna kommer att antas i samband med MSC 97.

1.4 Ändringar av Solas-reglerna II-2/1 och II-2/10

Ändringarna av Solas-reglerna II-2/1 och II-2/10 medför att brandsläckare av skumsläckningstyp med en kapacitet på minst 135 liter inte längre kommer att krävas i pannrum som skyddas av fasta vattenbaserade brandsläckningssystem för lokal tillämpning. Ändringarna kommer att vara tillämpliga både på nya och existerande fartyg.

Ändringarna av Solas-reglerna II-2/1 och II-2/10 anges i bilaga 1 till IMO:s cirkulär nr 3644 av den 20 maj 2016. I punkt 8.2 i MSC 96-rapporten (MSC 96/25) anges att dessa ändringar kommer att antas vid den 97:e sessionen i MSC.

1.5 Ändringar av Solas-regel II-1/3-12

Koden om bullernivåer på fartyg antogs 2012 (resolution MSC.337(91)) tillsammans med tillhörande ändringar av Solas-konventionen, vars regel II-1/3-12 gjorde koden bindande med ikraftträdande den 1 juli 2014. Den efterföljande analysen visade dock att vissa fartyg inte skulle komma att omfattas av tillämpningsområdet för Solas-regel II-1/3-12. Fartyg för vilka konstruktionskontraktet har ingåtts före den 1 juli 2014 och som kölsträcks eller befinner sig på ett motsvarande byggnadsstadium den 1 januari 2015 eller efter detta datum och som inte kommer att levereras före den 1 juli 2018, omfattas inte av punkterna 1 eller 2 i regel II-1/3-12. Ändringarna av regel II-1/3-12 åtgärdar denna lucka i den nuvarande regeln.

Dessa ändringar anges i bilaga 1 till IMO:s cirkulär nr 3644 av den 20 maj 2016. I punkt 20.10 i MSC 96-rapporten (MSC 96/25) anges att ändringarna kommer att antas vid den 97:e sessionen i MSC.

1. 6 Ändringar av STCW-konventionen och STCW-koden vad gäller särskild utbildning avseende passagerarfartyg och av delarna A och B i STCW-koden

Vid sitt nittioförsta möte övervägde IMO:s sjösäkerhetskommitté olika förslag till ändring av de befintliga kraven i STCW-konventionen och STCW-koden vad gäller passagerarfartyg, i syfte att bemöta de nya utmaningar som uppstår på grund av de moderna passagerarfartygens ökade storlek och det stora antalet passagerare ombord, särskilt när det gäller kryssningsfartyg.

Ändringar av reglerna I/14 och V/2 i STCW-konventionen och avsnitt A-V/2 i STCW-koden i syfte att förbättra säkerheten på passagerarfartyg (ro-ro-passagerarfartyg och andra) har aktivt främjats av EU, särskilt sedan Costa Concordia-olyckan i januari 2012.

Ändringarna omfattar fyra olika distinkta nivåer av utbildning och förtrogenhetsutbildning: förtrogenhet med passagerarfartyg i nödsituation, utbildning i hantering av folkmassor på passagerarfartyg, utbildning i krishantering och mänskligt beteende för situationer på passagerarfartyg samt utbildning med inriktning på ro-ro-passagerarfartyg.

Dessa ändringar anges i bilaga [ ] till MSC 96/25/add.1. I punkt 12.6 i MSC 96-rapporten (MSC 96/25) anges att ändringarna kommer att antas vid den 97:e sessionen i MSC.

1.7 Ändringar av kapitel 13 i koden för brandsäkerhetssystem

Enligt koden för brandsäkerhetssystem kapitel 13 punkt 2.1.2.2.2.1, rörande fördelningen av personer, ska dimensioneringen av utrymningsvägar beräknas på grundval av det totala antal personer som förväntas komma genom trapphuset och från dörröppningar, korridorer och trappavsatser. Beräkningarna ska göras separat för två olika situationer av beläggning av de specificerade utrymmena. Den befintliga texten befanns vara vilseledande vad gäller hänvisningen till besättningsmedlemmar fördelade över de offentliga utrymmena på ett fartyg, och ändras därför.

Dessa ändringar anges i bilaga 2 till IMO:s cirkulär nr 3644 av den 20 maj 2016. I punkt 11.15 i MSC 96-rapporten (MSC 96/25) anges att ändringarna kommer att antas vid den 97:e sessionen i MSC.

1.8 Ändringar av 2011 års kod för det utökade inspektionsprogrammet

Genom systemet för bedömning av fartygets skick (CAS) fastställs ramen för en intensivare kontroll av fartyg äldre än 15 år. I det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg eller det utökade inspektionsprogrammet anges hur denna mera omfattande inspektion ska göras. Eftersom det utökade inspektionsprogrammet används i CAS för att uppnå systemets mål refererar CAS till programmet som ett verktyg.

Dessa ändringar av det utökade inspektionsprogrammet skapar överensstämmelse med de uppdaterade Z10-serierna enligt IACS UR (enhetliga krav från klassificeringssällskapens paraplyorganisation International Association of Classification Societies). Z10-serierna enligt IACS UR rör besiktnings- och certifieringskrav. Enhetliga krav (UR) är IACS-resolutioner om frågor som har direkt anknytning till eller omfattas av de särskilda regler och den praxis som tillämpas av klassificeringssällskapen och den allmänna filosofi som dessa regler och praxis grundar sig på.

Dessa ändringar anges i bilaga 4 till IMO:s cirkulär nr 3644 av den 20 maj 2016. I punkt 11.21 i MSC 96-rapporten (MSC 96/25) anges att dessa ändringar kommer att antas vid den 97:e sessionen i MSC.

2. ANTAGANDE AV IMO:S ÄNDRINGAR

2.1 Antagande av ändringar

Ändringarna enligt punkterna 1.1–1.8 ovan godkändes vid den 69:e sessionen i IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön den 18–22 april 2016 och vid den 95:e och den 96:e sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté den 3–12 juni 2015 respektive den 11–20 maj 2016. De ska nu läggas fram för antagande vid den 70:e sessionen i kommittén för skydd av den marina miljön den 24–28 oktober 2016 och den 97:e sessionen i sjösäkerhetskommittén den 21–25 november 2016.

2.2 Godkännande

När de ändringar som anges i punkterna 1.1–1.8 ovan godkänts och antagits av de två kommittéerna, ska de överlämnas för godkännande till de avtalsslutande parterna.

3. RELEVANT EU-LAGSTIFTNING OCH EU-BEFOGENHET

3.1 Ändringar av kapitel 4 i bilaga VI till Marpol

I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG fastställs ett EU-system för att övervaka, rapportera och verifiera sjötransporternas koldioxidutsläpp och energieffektivitet.

EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering tillämpas på alla stora fartyg (över 5000 bruttoton) som ankommer till, befinner sig i eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion från och med den 1 januari 2018, oavsett var fartygen är registrerade. Den möjliggör ett val mellan fyra övervakningsmetoder, med utgångspunkt i mycket enkla metoder som bygger på redan tillgängliga data ombord på fartyg. Dessa data måste verifieras på ett oberoende sätt och sedan rapporteras årligen i aggregerad form till kommissionen. Kommissionen kommer att offentliggöra verifierade årliga aggregerade data ”per fartyg”, innefattande både koldioxidutsläpp och energieffektivitetsparametrar.

Artikel 22.3 i förordningen innehåller en klausul om översyn vid ingående av en internationell överenskommelse på detta område. I och med antagandet av ändringarna av kapitel 4 i bilaga VI till Marpol-konventionen skulle översynsprocessen i enlighet med artikel 22.3 utlösas. Detta kan leda till ett förslag om att ändra förordningen för att säkerställa överensstämmelse med det övergripande system för datasinsamling som överenskommits inom IMO.

Ändringarna av kapitel 4 i bilaga VI till Marpol skulle därför påverka EU:s lagstiftning genom tillämpningen av förordning (EU) 2015/757

3.2 Ändringar av Solas-reglerna II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 och II-1/35

Solas-regel II-1 reglerar konstruktion-struktur, indelning och stabilitet, maskineri och elektriska installationer. Ändringarna av Solas-regel II-1 som ska antas vid MSC 97 omfattar både passagerar- och lastfartyg; i artikel 6.2 a i i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg fastställs att nya passagerarfartyg i klass A till fullo ska uppfylla kraven i 1974 års Solas-konvention, i dess ändrade lydelse.

Därför skulle ändringar av Solas-reglerna II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 och II-1/35 påverka EU-lagstiftningen genom tillämpningen av direktiv 2009/45/EG.

3.3 Ändringar av Solas-regel II-1/1.2, en ny regel II-1/19-1 och ändringar av Solas-reglerna III/1.4, III/30 och III/37

Den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen) har införlivats i unionslagstiftningen genom direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk.

Regel V/2 i STCW-konventionen omfattar obligatoriska minimikrav på utbildning och behörighet för befälhavare, befäl, manskap och annan personal på passagerarfartyg.

Enligt tabell A-V/2 i avsnitt A-V/2 i STCW-koden om specifikation av lägsta utbildningsnivå i krishantering och mänskligt beteende som kompletterar regel V/2

bör sjöfolk bland annat klara att organisera realistiska övningar. Dessutom har Internationella säkerhetsorganisationskoden för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (ISM-koden), som är bindande enligt bestämmelserna i kapitel IX i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), införlivats i unionslagstiftningen genom förordning (EG) nr 336/2006. I synnerhet när det gäller krisberedskap kräver ISM-koden att företaget fastställer program för övningar som förberedelse för nödsituationer.

Ändringarna av Solas-regel II-1/1.2, den nya regeln II-1/19-1 och ändringarna av Solas-reglerna III/1.4, III/30 och III/37 vad gäller övningar avseende skadestabilitet, skulle påverka EU-lagstiftningen genom tillämpningen av direktiv 2008/106/EG och förordning (EG) nr 336/2006.

3.4 Ändringar av Solas-reglerna II-2/1 och II-2/10

I artikel 6.2 a i i direktiv 2009/45/EG fastställs att nya passagerarfartyg i klass A till fullo ska uppfylla kraven i 1974 års Solas-konvention, i dess ändrade lydelse. Dessutom är Solas-reglerna II-2/1 och II-2/10 tillämpliga på nya fartyg av klass B, C och D samt existerande fartyg av klass B i enlighet med bilaga I kapitel II-2 del A punkt 6.7 Brandsläckningsanordningar i maskineriutrymmen i direktiv 2009/45/EG, där det fastställs att maskinrum och pannrum ska utrustas med bärbara system.

Därför skulle ändringarna av Solas-reglerna II-2/1 och II-2/10 vad gäller brandsläckningsanordningar i maskineriutrymmen påverka EU-lagstiftningen genom tillämpningen av direktiv 2009/45/EG.

3. 5 Ändringar av Solas-regel II-1/3-12

I artikel 3 i direktiv 2003/10/EG om minimikrav för arbetstagares hälsa och säkerhet vid exponering för risker som har samband med fysikaliska agens (buller) i arbetet fastställs minimikrav för skydd av arbetstagare och fastställs gränsvärden och insatsvärden för exponering. Som relevant sekundärlagstiftning innebär artikel 6.2 a i i direktiv 2009/45/EG att 1974 års Solas-konvention, i dess ändrade lydelse, blir tillämplig på nya fartyg av klass A, och i bilaga I del C regel 18 i det direktivet fastställs åtgärder för bullerbekämpning i maskineriutrymmen för nya fartyg av klass B, C och D.

Därför skulle ändringarna av Solas-regel II-1/3-12 påverka EU-lagstiftningen genom tillämpningen av direktiv 2003/10/EG och direktiv 2009/45/EG.

3. 6 Ändringar av STCW-konventionen och STCW-koden vad gäller särskild utbildning avseende passagerarfartyg och av delarna A och B i STCW-koden

Direktiv 2008/106/EG, i synnerhet regel V/2 i bilaga I, omfattar obligatoriska minimikrav på utbildning och behörighet för befälhavare, befäl, manskap och annan personal på passagerarfartyg.

Därför skulle ändringarna av STCW-konventionen och STCW-koden vad gäller särskild utbildning avseende passagerarfartyg påverka EU-lagstiftningen genom tillämpningen av direktiv 2008/106/EG.

3.7 Utkast till ändring av kapitel 13 om i koden för brandsäkerhetssystem vad gäller förtydligande av besättningens fördelning över offentliga utrymmen

I artikel 6.2 a i i direktiv 2009/45/EG fastställs att nya passagerarfartyg i klass A till fullo ska uppfylla kraven i 1974 års Solas-konvention, i dess ändrade lydelse. Genom kapitel II-2 del A i bilaga I till direktiv 2009/45/EG tillämpas dessutom koden för

brandsäkerhetssystem som antagits genom resolution MSC.98(73) på fartyg av klass B, C och D, byggda från och med den 1 januari 2003.

Ändringarna av kapitel 13 i koden för brandsäkerhetssystem skulle därför påverka EU:s lagstiftning genom tillämpning av direktiv 2009/45/EG.

3.8 Ändringar av 2011 års kod för det utökade inspektionsprogrammet

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 530/2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov syftar till att påskynda införandet av tillämpningen av kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion enligt Marpol 73/78, enligt definitionen i artikel 3 i den förordningen, på oljetankfartyg med enkelskrov, och att förbjuda transport till eller från medlemsstaternas hamnar av tunga oljor i oljetankfartyg med enkelskrov.

Enligt den förordningen är tillämpningen av IMO:s system för bedömning av fartygets skick (CAS) för oljetankfartyg med enkelskrov som är äldre än femton år obligatorisk. Enligt artikel 5 ska sådana tankfartyg uppfylla villkoren i CAS, som sedan definieras i artikel 6 som det system för bedömning av fartygets skick som antogs genom resolution MEPC 94(46) av den 27 april 2001 i dess lydelse enligt resolution MEPC 99(48) av den 11 oktober 2002 och resolution MEPC 112(50) av den 4 december 2003. I det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg eller det utökade inspektionsprogrammet anges hur denna mer omfattande bedömning ska göras. Eftersom man i systemet för bedömning av fartygets skick använder det utökade inspektionsprogrammet för att uppnå sina mål kommer alla ändringar av inspektionerna inom ramen för det programmet automatiskt att börja tillämpas genom förordning (EU) nr 530/2012. De ändringar som ska antas vid den 97:e sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté, vilka skulle innebära ändringar av koden för det utökade inspektionsprogrammet, skulle därför påverka EU-lagstiftningen, genom tillämpningen av förordning (EU) nr 530/2012.

3.7 Sammanfattning

Mot bakgrund av kopplingarna mellan de föreslagna ändringarna och den relevanta EU-lagstiftningen (enligt ovan) anser kommissionen att antagandet av ovannämnda ändringförslag, som förväntas ske vid MEPC 70 respektive MSC 97, faller under EU:s exklusiva externa befogenhet enligt artikel 3.2 i EUF-fördraget, i den mån antagandet av ändringarna av de berörda internationella instrumenten kan påverka gemensamma regler eller ändra deras tillämpningsområde.

I enlighet med en väl konsoliderad rättspraxis, även om unionen inte är medlem i IMO eller avtalsslutande part till de berörda internationella instrumenten, är medlemsstaterna inte behöriga att göra åtaganden som kan påverka EU-bestämmelser som antagits för att uppnå målen i fördragen, såvida de inte har fått tillstånd till detta genom ett rådsbeslut på förslag av kommissionen.

4. SLUTSATS

Kommissionen föreslår därför ett rådsbeslut om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i de frågor som anges i punkterna 1.1–1.8 och som ska antas vid den 70:e sessionen i MEPC respektive den 95:a sessionen i MSC.

2016/0263 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid den 70:e sessionen i kommittén för skydd av den marina miljön och den 97:e sessionen i sjösäkerhetskommittén vad gäller antagandet av ändringarna av bilaga VI till Marpol, Solas-reglerna II-1, Solas-reglerna III/1.4, III/30 och III/37, Solas-reglerna II-2/1 och II-2/10, Solas-regel II-1/3-12, STCW-konventionen och STCW-koden, koden för brandsäkerhetssystem och 2011 års kod för det utökade inspektionsprogrammet

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 100.2 och 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) Europeiska unionens åtgärder inom sjötransportsektorn bör syfta till att förbättra sjösäkerheten och skydda den marina miljön.

(2) Vid sin 69:e session enades IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC) om att inrätta ett obligatoriskt system för insamling av data om bränsleförbrukning och om de nödvändiga ändringarna av kapitel 4 i bilaga VI till Marpol-konventionen. Dessa ändringar förväntas antas vid 70:e sessionen i MEPC i oktober 2016.

(3) Vid den 95:e och 96:e sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté (MSC) godkändes ändringar av Solas regel II-1, Solas-reglerna III/1.4, III/30 och III/37, Solas-reglerna II-2/1 och II-2/10, Solas-regel II-1/3-12, STCW-konventionen och STCW-koden, koden för brandsäkerhetssystem och 2011 års kod för det utökade inspektionsprogrammet. Dessa ändringar förväntas antas vid 97:e sessionen i MSC i november 2016.

(4) Ändringarna av kapitel 4 i bilaga VI till Marpol-konventionen kommer att fastställa ett obligatoriskt övergripande system för datainsamling för de data som ska samlas in och rapporteras årligen av vissa fartyg, kontrollprocesserna i samband med rapporterade data, upprättandet av försäkran om överensstämmelse, situationen vid ägarbyte, inlämningen av data till IMO, anonymiseringen av och tillgången till dessa data samt förfarandena för att bekräfta överensstämmelsen för fartyg som för flagg från ett land som inte är part i bilaga VI till Marpol. Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 2015/757[1] införs ett system för att övervaka, rapportera och verifiera sjötransporternas koldisoxidutsläpp och energieffektivitet. Den är tillämplig på alla fartyg över 5000 bruttoton som ankommer till, befinner sig i eller avgår från

[1] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 123, 19.5.2015, s. 55).

hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion från och med den 1 januari 2018, oavsett var fartygen är registrerade.

(5) Artikel 22 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 2015/757 innehåller en klausul om översyn vid ingående av en internationell överenskommelse på detta område. Antagandet av ändringarna av kapitel 4 i bilaga VI till Marpol-konventionen kommer att utlösa en sådan översynsprocess, vilket kan leda till ett förslag om ändring av förordningen för att säkerställa anpassning i lämplig utsträckning till det övergripande system för datainsamling som överenskommits inom IMO.

(6) Ändringarna av Solas-reglerna II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, 15 – 17, 19, 21, 22 och 35 innebär redaktionella ändringar och följdändringar, liksom ändringar vad gäller indelnings- och skadestabilitetskraven i syfte att förbättra passagerarfartygens överlevnadsförmåga i händelse av skada. I artikel 6.2 a i i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG[2] fastställs att nya passagerarfartyg i klass A till fullo ska uppfylla kraven i 1974 års Solas-konvention, i dess ändrade lydelse.

(7) Ändringarna av Solas-regel II-1/1.2, den nya regeln II-1/19-1 och ändringarna av Solas-reglerna III/1.4, III/30 och III/37 vad gäller skadekontrollövningar utgör en övergripande strategi för att förbättra överlevnadsförmågan efter flödning, i syfte att öka säkerheten på nya och existerande passagerarfartyg. Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG[3], i synnerhet regel V/2 i bilaga I kapitel V, omfattar obligatoriska minimikrav på utbildning och behörighet för befälhavare, befäl, manskap och annan personal på passagerarfartyg. Den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW), som har införlivats i unionslagstiftningen genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG, innehåller utbildningskrav på området fartygsstabilitet enligt relevanta kompetenstabeller i STCW-koden.

(8) Ändringarna av Solas-reglerna II-2/1 och II-2/10, kommer att innebära att brandsläckare av skumsläckningstyp med en kapacitet på minst 135 liter inte längre krävs i pannrum som skyddas av fasta vattenbaserade brandsläckningssystem för lokal tillämpning. I artikel 6.2 a i i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG fastställs att nya passagerarfartyg i klass A till fullo ska uppfylla kraven i 1974 års Solas-konvention, i dess ändrade lydelse. Dessutom är Solas-reglerna II-2/1 och II-2/10 tillämpliga på nya fartyg av klass B, C och D samt existerande fartyg av klass B i enlighet med bilaga I kapitel II-2 del A punkt 6.7 (*Brandsläckningsanordningar i maskineriutrymmen*) i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG, där det fastställs att maskinrum och pannrum ska utrustas med bärbara system.

(9) Ändringarna av Solas-regel II-1/3-12 kommer att åtgärda en lucka i den nuvarande förordningen vad gäller tillämpningen av koden om bullernivåer på fartyg för fartyg vars konstruktionskontrakt har ingåtts före den 1 juli 2014 och som kölsträcks eller befinner sig på ett motsvarande byggnadsstadium den 1 januari 2015 eller efter detta datum och som inte kommer att levereras före den 1 juli 2018. I artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/10/EG[4] fastställs minimikrav för skydd

[2] Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 163, 25.6.2009, s. 1).

[3] Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk (EUT L 323, 3.12.2008, s. 33).

[4] Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/10/EG av den 6 februari 2003 om minimikrav för arbetstagares hälsa och säkerhet vid exponering för risker som har samband med fysikaliska agens (buller) i arbetet (EUT L 42, 15.2.2003, s. 38).

av arbetstagare och fastställs gränsvärden och insatsvärden för exponering. Som relevant sekundärlagstiftning innebär artikel 6.2 a i i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG vidare att 1974 års Solas-konvention, i dess ändrade lydelse, blir tillämplig på nya fartyg av klass A, och i bilaga I del C punkt 18 i det direktivet fastställs åtgärder för bullerbekämpning i maskineriutrymmen för nya fartyg av klass B, C och D.

(10) Ändringarna av STCW-konventionen och STCW-koden vad gäller särskild utbildning avseende passagerarfartyg och av delarna A och B i STCW-koden kommer att bemöta de nya utmaningar som uppstår på grund av de moderna kryssningsfartygen ökade storlek och det stora antalet passagerare ombord och omfattar fyra distinkta nivåer av utbildning och förtrolighetsutbildning: förtrogenhet med passagerarfartyg i nödsituation, utbildning i hantering av folkmassor på passagerarfartyg, utbildning i krishantering och mänskligt beteende för situationer på passagerarfartyg samt utbildning med inriktning på ro-ro-passagerarfartyg. Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG, i synnerhet regel V/2 i bilaga I kapitel V, omfattar obligatoriska minimikrav på utbildning och behörighet för befälhavare, befäl, manskap och annan personal på passagerarfartyg.

(11) Ändringarna av kapitel 13 i koden för brandsäkerhetssystem kommer att klargöra att beräkningarna av dimensioneringen av utrymningsvägar, som baseras på det totala antal personer som förväntas komma genom trapphuset och från dörröppningar och korridorer och trappavsatser, ska göras separat för två olika situationer av beläggning av de specificerade utrymmena. I artikel 6.2 a i i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG fastställs att nya passagerarfartyg i klass A till fullo ska uppfylla kraven i 1974 års Solas-konvention, i dess ändrade lydelse. Genom kapitel II-2 del A i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG tillämpas dessutom koden för brandsäkerhetssystem som antagits genom resolution MSC.98(73) på fartyg av klass B, C och D, byggda från och med den 1 januari 2003.

(12) Ändringarna av 2011 års kod för det utökade inspektionsprogrammet kommer att skapa överensstämmelse med de uppdaterade Z10-serierna enligt de enhetliga kraven från klassificeringssällskapens paraplyorganisation International Association of Classification Societies (IACS UR Z10 series), vilka rör besiktnings- och certifieringskrav. Genom artiklarna 5 och 6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 530/2012[5] blir tillämpningen av IMO:s system för bedömning av fartygets skick obligatorisk för oljetankfartyg med enkelskrov som är äldre än 15 år. I det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg, eller det utökade inspektionsprogrammet, anges hur denna mer omfattande bedömning ska göras. Eftersom man i systemet för bedömning av fartygets skick använder det utökade inspektionsprogrammet för att uppnå målet för det systemet, kommer alla ändringar av inspektionerna inom ramen för det programmet automatiskt att bli tillämpliga genom förordning (EU) nr 530/2012.

(13) Unionen är varken medlem i IMO eller avtalsslutande part i de relevanta konventionerna och koderna. Det är därför nödvändigt att rådet bemyndigar medlemsstaterna att uttrycka unionens ståndpunkt och att uttrycka sitt samtycke till att bindas av dessa ändringar.

[5] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 530/2012 av den 13 juni 2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov (EUT L 172, 30.6.2012, s. 3).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I syfte att förbättra de nuvarande miljöskyddskrav som anges i Marpol-konventionen ska unionens ståndpunkt vid den 70:e sessionen i IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön vara att samtycka till antagandet av ändringarna av kapitel 4 i bilaga VI till Marpol, i enlighet med bilaga 7 till IMO-dokument MEPC 69/21/add.1.

Artikel 2

Unionens ståndpunkt vid den 97:e sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté ska vara att samtycka till antagandet av följande ändringar:

(a) Ändringarna av Solas-reglerna II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 och II-1/35 i enlighet med bilaga 1 till IMO:s cirkulär nr 3644 av den 20 maj 2016.

(b) Ändringarna av Solas-regel II-1/1.2, en ny regel II-1/19-1 och ändringarna av Solas-reglerna III/1.4, III/30 och III/37 i enlighet med bilaga 1 till IMO:s cirkulär nr 3644 av den 20 maj 2016.

(c) Ändringarna av Solas-reglerna II-2/1 och II-2/10 i enlighet med bilaga 1 till IMO:s cirkulär nr 3644 av den 20 maj 2016.

(d) Ändringarna av Solas-reglerna II-1/3-12 i enlighet med bilaga 1 till IMO:s cirkulär nr 3644 av den 20 maj 2016.

(e) Ändringarna av STCW-konventionen och STCW-koden vad gäller särskild utbildning avseende passagerarfartyg och av delarna A och B i STCW-koden i enlighet med bilaga [ ] till IMO-dokument MSC 96/25/add.1.

(f) Ändringarna av kapitel 13 i koden för brandsäkerhetssystem i enlighet med bilaga 2 till IMO:s cirkulär nr 3644 av den 20 maj 2016.

(g) Ändringarna av koden för det utökade inspektionsprogrammet i enlighet med bilaga 4 till IMO:s cirkulär nr 3644 av den 20 maj 2016.

Artikel 3

1. Unionens ståndpunkt enligt artiklarna 1 och 2 ska uttryckas av de medlemsstater som är medlemmar i IMO, vilka ska agera samfälligt i unionens intresse.

2. Mindre ändringar av den ståndpunkt som avses i artiklarna 1 och 2 får överenskommas utan att ståndpunkten behöver ändras, och ändringar av den ståndpunkt som anges i artikel 2 a med avseende på ändringar av Solas-regel II-1/6 får antas i syfte att förbättra den nuvarande säkerhetsnivån.

Artikel 4

Medlemsstaterna bemyndigas härmed att, i unionens intresse, ge sitt samtycke till att bindas av de ändringar som avses i artiklarna 1 och 2.

Artikel 5

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande