EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 30.8.2016
COM(2016) 549 final

2016/0263 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, som skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på den 70. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet og den 97. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen, når det gælder vedtagelsen af ændringerne af MARPOL-konventionens bilag VI, SOLAS-regel II-1, SOLAS-regel III/1.4, III/30 og III/37, SOLAS-regel II-2/1 og II-2/10, SOLAS-regel II-1/3-12, STCW-konventionen og -koden, koden for brandsikkerhedssystemer og koden for det udvidede synsprogram fra 2011

BEGRUNDELSE

1. INDLEDNING

Formålet med dette kommissionsforslag er at fastlægge den holdning, som Unionen skal indtage på den 70. samling i Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC 70) og den 97. samling i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen (MSC 97) i forbindelse med de ændringer, der er beskrevet særskilt under følgende underpunkter.

1.1 Ændringer til kapitel 4 i bilag VI til MARPOL-konventionen

Efter tre års drøftelser på samlinger i MEPC og mellem samlingerne blev der på MEPC 69 vedtaget et udkast til ændringer til kapitel 4 i bilag VI til MARPOL-konventionen vedrørende et system til dataindsamling om brændstofforbrug. Ved ændringerne oprettes et obligatorisk globalt system til dataindsamling med følgende centrale elementer:

- De data, som skibe, der falder ind under ændringens anvendelsesområde (≥ 5000 BT), skal indsamle og årligt indberette, omfatter: tilbagelagt afstand, driftstid (for fragtskibe) og lasteevne. IMO vil udsende retningslinjer for indsamlingsmetoderne.
- De indsamlede data, som skal indberettes til flagstatens myndigheder eller en anerkendt organisation, som flagstatens administration har bemyndiget. IMO vil udsende retningslinjer for metoderne til indberetning.
- Flagstaternes administrationer (eller den bemyndigede anerkendte organisation) skal, når de har modtaget de indberettede dato, udstede en overensstemmelseserklæring for skibet, som skal opbevares om bord, og som er underlagt havnestatskontrol.
- I tilfælde af, at skibet skifter ejer i løbet af et kalenderår, deles ansvaret for indberetning mellem den tidligere og den nye ejer. I tilfælde af, at skibet ændrer flagstat, udsteder den gamle og den nye administration overensstemmelseserklæringer for de perioder, som skibet har hørt under de pågældende administrationer.
- Flagstaternes administrationers verifikation af indberettede data udføres i overensstemmelse med de harmoniserede retningslinjer, som IMO udarbejder.
- Flagstaternes administrationer (eller bemyndigede organisationer) indsender de indberettede data til "IMO's database for forbrug af skibsbrændstof", idet de anvender standardiserede elektroniske formater, som IMO udarbejder.
- De indberettede data registreres anonymt i overensstemmelse med en metode, som angives i IMO's retningslinjer.
- Parterne i bilag VI til MARPOL-konventionen får adgang til de anonymt registrerede data.
- Procedurerne for bekræftelse af overensstemmelse for skibe, der fører flag fra lande, der ikke er parter i bilag VI til MARPOL-konventionen, fastsættes i en cirkulæreskrivelse udarbejdet af IMO.

Disse ændringer er fastsat i bilag 7 til MEPC 69/21/add.1. I MSC 69-rapporten (MSC 69/21) punkt 6.20, angives det, at ændringerne forventes at blive vedtaget på MSC 70.

1.2 Ændringer til SOLAS-regel 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 og II-1/35

På den 95. og 96. samling i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen (MSC 95 og MSC 96) blev en række udkast til ændringer til SOLAS-regel II-1 godkendt og grupperet sammen:

- Regel II-1/1 (application) om anvendelsesområdet og bestemmelserne for ændringerne til strukturen for anvendelsesdatoerne

- Regel II-1/2 (definitions) om tilpasning af visse definitions til andre IMO-instrumenter

- Regel II-1/5 og 5-1 (intact stability and stability information to be supplied to the master) om indførelse af særlige bestemmelser for beregning af intakt stabilitet og præcisering af vægtdefinitionen og udvidelse af de oplysninger, der skal stilles til skibsførerens rådighed

- Regel II-1/6 (Required subdivision index *R*) om passagerskibes overlevelsesevne

- Regel II-1/7 (attained subdivision index A) om gennemgang af formuleringen af det opnåede underinddelingsniveau for bedre at kunne tage effekten af en sådan ansamling af vand på dækket i betragtning

- Regel II-1/8 (special requirements concerning passenger ship stability) om præcisering af lastekonditioner til beregning af det opnåede niveau og antallet af personer om bord

- Regel II-1/9 (double bottoms in passenger ships and cargo ships other than tankers) indfører krav om størrelserne på dobbelte bunde til små passagerskibe og fragtskibe

- Regel II-1/10 (construction of watertight bulkheads) om præcisering af anvendelsesområdet på passagerskibe med skotdæk og fragtskibe med fribordsdæk

- Regel II-1/12 (peak and machinery space bulkheads, shaft tunnels, etc) om præcisering af anvendelsesområdet på passagerskibe med skotdæk og fragtskibe med fribordsdæk

- Regel II-1/13 (openings in watertight bulkheads below the bulkhead deck in passenger ships) om definitionen af maskinrum

- Regel II-1/15 (openings on the shell plating below the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships) om præcisering af de rum, som denne regel finder anvendelse på, og anvendelsesområdet på passagerskibe med skotdæk og fragtskibe med fribordsdæk

- Regel II-1/16 og 16-1 (construction and initial tests of watertight closure) om afgrænsning af anvendelsesområdet for vandtætte lukninger og anvendelsesområdet på passagerskibe og ro-ro-skibe

- Regel II-1/20 (loading of passenger ships) om udvidelse af anvendelsesområdet til alle skibe og indførelsen af begrebet godkendte stabilitetsoplysninger

- Regel II-1/21 (periodic operation and inspection of watertight doors, etc., in passenger ships) om sproglig tilpasning af visse definitioner

- Regel II-1/22 (damage control information, prevention and control of water ingress) om redaktionelle ændringer og konsekvensændringer

- Regel II-1/35-1 (bilge pumping arrangements) om præcisering af de rum, for hvilke der gælder visse rumfangsdefinitioner i forbindelse med beregning af pumpearrangementer og konsekvensændringer.

Det er af særlig interesse for EU, at ændringerne til SOLAS-konventionens kapitel II-1, regel 6, 7, 8 og 9 vedrører underinddeling og krav til lækstabilitet for at fremme skibes overlevelsesevne i tilfælde af skader, som konstruktører skal udvikle for nye skibe, uden at dette kræver en ændring af operatørernes bagvedliggende forretningsmodel. Mulige konstruktionsændringer var omfattet af cost-benefit-analyser, som førte til anbefalinger vedrørende forbedringer af det nuværende fornødne sikkerhedsniveau.

Ved at anvende den formulering af "subdivision index R", som blev vedtaget på det tredje møde i IMO's underudvalg om udformning og konstruktion af skibe (SDC 3) i forbindelse med SOLAS-konventionens kapitel II-1/6, øges passagerfartøjers evne til at overleve et større uheld såsom en kollision eller grundstødning markant, og risikoen udtrykt i potentielt tab af liv mindskes betydeligt.

På SDC 3 og MSC 96 udtrykte visse tredjelande, der er medlemmer af IMO, bekymring for, at kompromisteksten for "required subdivision index *R*" for små skibe (< 400 passagerer) ikke er blevet verificeret på grundlag af en formel sikkerhedsvurdering. Disse IMO-medlemmer fandt, at teksten gav mulighed for at indføre krav, som ikke kan gennemføres på eksisterende skibe på en omkostningseffektiv måde. Det blev fremført, at der var behov for yderligere teknisk evaluering for mindre skibe. Drøftelserne om dette spørgsmål vil muligvis blive taget op igen på MSC 97, hvilket bør tages i betragtning ved formuleringen af den holdning, Unionen skal indtage på MSC 97.

Disse ændringer er fastsat i bilag 1 til IMO-cirkulæreskrivelse nr. 3644 af 20. maj 2016. I MSC 96-rapporten (MSC 96/25) punkt 11.4, angives det, at ændringerne forventes at blive vedtaget på MSC 97.

1.3 Ændringer til SOLAS-regel II-1/1.2, en ny regel II-1/19-1, og ændringer til SOLAS-regel III/1.4, III/30 og III/37

Ændringer til SOLAS-regel II-1/1.2, den nye regel II-1/19-1 og de relaterede ændringer til SOLAS-regel III/1.4, III/30 og III/37 for så vidt angår havarikontroløvelser er en del af en omfattende tilgang til at fremme overlevelsesevnen efter fyldning, sammen med pakken af ændringer til SOLAS-regel II-1, der er fastsat i punkt 1.2 ovenfor, med henblik på at forbedre sikkerheden på nye og eksisterende passagerskibe.

Ændringerne til SOLAS-regel II-1/1.2, den nye regel II-1/19-1 og regel III/1.4, III/30 og III/37 indarbejder kravene om havarikontroløvelser for passagerskibe, herunder hyppigheden, deltagelse af besætningsmedlemmer med ansvar for havarikontrol og nødvendige elementer for hver øvelse såvel som aktivering af landbaseret støtte.

Ændringerne til SOLAS-regel II-1/1.2 og den nye SOLAS-regel II-1/19-1 er fastsat i bilag 16 i MSC 96/25/add.1 I MSC 96-rapportens (MSC 96/25) punkt 11.17, angives det, at ændringerne forventes at blive vedtaget på MSC 97.

Ændringerne til SOLAS-regel III/1.4, III/30 og III/37 er fastsat i bilag 1 til IMO-cirkulæreskrivelse nr. 3644 af 20. maj 2016. I MSC 96-rapporten (MSC 96/25), punkt 11.19, angives det, at ændringerne vil blive vedtaget på MSC 97.

1.4 Ændringer til SOLAS-regel II-2/1 og II-2/10

Med ændringerne til SOLAS-regel II-2/1 og II-2/10 vil skumslukkere med en kapacitet på mindst 135 l ikke længere være påkrævet i kedelrum, der beskyttes af faste vandbaserede lokale brandbekæmpelsesanlæg. Ændringerne vil finde anvendelse på både nye og eksisterende skibe.

Ændringerne til SOLAS-regel II-2/1 og II-2/10 er fastsat i bilag 1 til IMO-cirkulæreskrivelse nr. 3644 af 20. maj 2016. I MSC 96-rapportens (MSC 96/25) punkt 8.2, angives det, at ændringerne forventes at blive vedtaget på MSC 97.

1.5 Ændringer til SOLAS-regel II-1/3-12

Koden om støjniveauer om bord i skibe blev vedtaget i 2012 (resolution MSC.337(91)) sammen med tilhørende ændringer til SOLAS-konventionen, således at koden med sin ikrafttræden den 1. juli 2014 blev obligatorisk i henhold til regel II-1/2-12. Den efterfølgende analyse viste dog, at nogle skibe ikke ville være omfattet af anvendelsesområdet for SOLAS-regel II-1/3-12. Skibe, for hvilke byggekontrakten er indgået før den 1. juli 2014, hvis køl er lagt, eller som er på et lignende konstruktionsstadium den 1. januar 2015 eller senere, og som ikke leveres før den 1. juli 2018, er ikke omfattet af paragraf 1 og 2 i forordning II-1/3-12. Ændringerne til regel II-1/3-12 lukker dette hul i den gældende regel.

Disse ændringer er fastsat i bilag 1 til IMO-cirkulæreskrivelse nr. 3644 af 20. maj 2016. I MSC 96-rapporten (MSC 96/25), punkt 20.10, angives det, at ændringerne forventes at blive vedtaget på MSC 97.

1. 6 Ændringer til STCW-konventionen og -koden for særlig uddannelse til passagerskibe og til del A og del B i STCW-koden

IMO's Komité for Sikkerhed på Søen vurderede på sin 91. samling først forslag om at ændre de eksisterende krav i STCW-konventionen og -koden for passagerskibe med henblik på at imødegå de udfordringer, der opstår som følge af moderne passagerskibes tiltagende størrelse og store antal passagerer om bord, navnlig når det drejer sig om krydstogtskibe.

EU har aktivt fremmet ændringer til reglement I/14 og V/2 i STCW-konventionen og afsnit A-V/2 i STCW-koden til forbedring af passagerskibes (ro-ro og andre skibe end ro-ro) sikkerhed, særlig efter Costa Concordia-ulykken i januar 2012.

Ændringerne omfatter fire forskellige niveauer af uddannelse og rutineopbygningstræning: rutineopbygningstræning i forbindelse med nødsituationer på skibe, uddannelse i at lede en større menneskemængde på passagerskibe, krisestyring og uddannelse i menneskelig adfærd på passagerskibe, og uddannelse til ro-ro-passagerskibe.

Ændringerne er beskrevet i bilag 13 til MSC 96/25/add.1. I MSC 96-rapporten (MSC 96/25), punkt 12.6, angives det, at ændringerne forventes at blive vedtaget på MSC 97.

1.7 Ændringer til kapitel 13 i koden for brandsikkerhedssystemer

I henhold til koden for brandsikkerhedssystemer, kapitel 13, punkt 2.1.2.2.2.1, om fordelingen af personer, beregnes dimensionerne på udgangsveje på grundlag af det

samlede antal personer, som forventes at flygte via trapper, døre, korridorer og trappeafsatser. Beregningerne foretages separat for to forskellige belægningsgrader i de specificerede rum. Den gældende tekst blev anset for at være vildledende, for så vidt angår henvisningen til besætningsmedlemmer, der er fordelt på et fartøjs offentlige rum, og den ændres derfor.

Disse ændringer er fastsat i bilag 2 til IMO-cirkulæreskrivelse nr. 3644 af 20. maj 2016. I MSC 96-rapporten (MSC 96/25), punkt 11.15, angives det, at ændringerne forventes at blive vedtaget på MSC 97.

1.8 Ændringer til koden for det udvidede synsprogram (ESP-koden) fra 2011

IMO's tilstandsvurderingsordning (CAS) indeholder rammebestemmelserne for en skærpet inspektion af skibe, der er ældre end 15 år. Hvordan denne skærpede inspektion skal udføres, beskrives i det skærpede inspektionsprogram, også kaldet det udvidede synsprogram (ESP), der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe. Eftersom det udvidede synsprogram (ESP) indgår i tilstandsvurderingsordningen (CAS) som et værktøj til at nå de mål, der er opstillet, er der i ordningen henvist til programmet.

Disse ændringer til ESP-koden tilpasses koden til IACS UR's (the International Association of Classification Societies Unified Requirements, Den Internationale Sammenslutning af Klassifikationsselskabers ensartede krav) ajourførte Z10-serie. IACS UR's Z10-serie vedrører syn og certificeringskrav. Ensartede krav er IACS's resolutioner om spørgsmål, der har direkte forbindelse til eller er direkte omfattet af klassifikationsselskabers specifikke regler og praksis og den generelle filosofi, som ligger til grund for klassifikationsselskabernes regler og praksis.

Disse ændringer er fastsat i bilag 4 til IMO-cirkulæreskrivelse nr. 3644 af 20. maj 2016. I MSC 96-rapporten (MSC 96/25), punkt 11.21, angives det, at ændringerne forventes at blive vedtaget på MSC 97.

2. VEDTAGELSE AF IMO'S ÆNDRINGER

2.1 Vedtagelse af ændringer

De ændringer, der er fastsat i punkt 1.1 - 1.8, blev godkendt på den 69. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet den 18.-22. april 2016 og den 95. og 96. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen henholdsvis den 3.-12. juni 2015 og den 11.-20. maj 2016 og skal forelægges til vedtagelse på den 70. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet den 24.-28. oktober 2016 og den 97. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen den 21.-25. november 2016.

2.2 Anerkendelse

Når ændringerne i punkt 1.1-1.8 ovenfor er godkendt og vedtaget af de to komitéer, vil de blive videreformidlet til de respektive kontraherende parter til anerkendelse.

3. RELEVANT EU-LOVGIVNING OG EU'S KOMPETENCE

3.1 Ændringer til kapitel 4 i bilag VI til MARPOL-konventionen

Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO_2-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF oprettes et EU-system til overvågning, rapportering og verifikation (MRV) af CO_2-emissioner og energieffektivitet i skibsfart.

EU's MRV-forordning finder anvendelse på alle store skibe (over 5 000 bruttoton) som ankommer til, opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats jurisdiktion fra den 1. januar 2018, uanset hvor skibene er indregistreret. Forordningen giver mulighed for at vælge mellem fire overvågningsmetoder begyndende med simple metoder baseret på data, der allerede er tilgængelige om bord på skibene. Dataene skal verificeres uafhængigt og derefter årligt indberettes aggregeret til Kommissionen. Kommissionen stiller de tilgængelige, verificerede årlige aggregerede data "pr. skib" offentligt til rådighed, herunder CO_2-emissioner og energieffektivitetsparametre.

Artikel 22, stk. 3, i forordningen indeholder en revisionsbestemmelse i tilfælde af, at der indgås en international aftale på området. Med vedtagelsen af ændringerne til kapitel 4 i bilag VI til MARPOL-konventionen vil revisionsproceduren i henhold til artikel 22, stk. 3, blive sat i gang. Dette kan føre til et forslag om ændring af forordningen med henblik på at sikre tilpasning til det globale system til dataindsamling, der er vedtaget i IMO.

Ændringerne til kapitel 4 i bilag VI til MARPOL-konventionen vil derfor få konsekvenser for EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af forordning (EU) 2015/757.

3.2 Ændringer til SOLAS-regel 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 og II-1/35

SOLAS-regel II-1 regulerer konstruktion-opbygning, underinddeling og stabilitet, maskineri og elektriske installationer. Ændringerne til SOLAS-regel II-1, som skal vedtages på MSC 97, dækker både passager- og fragtskibe, og i artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe fastsættes, at nye passagerskibe i klasse A skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer.

Ændringerne til SOLAS-regel 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, II-1/19, II-1/21 - 22 og II-1/35 vil derfor få konsekvenser for EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af direktiv 2009/45/EF.

3.3 Ændringer til SOLAS-regel II-1/1.2, en ny regel II-1/19-1, og ændringer til SOLAS-regel III/1.4, III/30 og III/37

Den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW-konventionen) er indarbejdet i EU-lovgivningen ved direktiv 2008/106/EF om minimumsuddannelsesniveauet for søfartserhverv.

Reglement V/2 i STCW-konventionen omfatter obligatoriske minimumsstandarder til uddannelse og kvalifikationer for skibsførere, officerer, menige og andet personale på passagerskibe.

I henhold til tabel A-V/2 i afsnit A-V/2 i STCW-koden om minimumskravene til besætningens kompetence med hensyn til krisestyring og uddannelse i menneskelig adfærd, som supplerer reglement V/2, skal søfarende bl.a. være i stand til at organisere realistiske øvelser. Desuden er den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (ISM-koden), som er obligatorisk i henhold til kapitel IX i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS), blevet indarbejdet i EU-lovgivningen ved forordning (EF) nr. 336/2006.

Særlig kræver ISM-koden, når det drejer sig om beredskab, at rederiet etablerer øvelses- og træningsprogrammer for at være forberedt på nødaktioner.

Ændringerne til SOLAS-regel II-1/1.2, den nye regel II-1/19-1 og ændringerne til SOLAS-regel III/1.4, III/30 og III/37, som vedrører lækstabilitetsøvelser vil derfor få konsekvenser for EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af direktiv 2008/106/EF og forordning (EF) nr. 336/2006.

3.4 Ændringer til SOLAS-regel II-2/1 og II-2/10

Artikel 6, stk. 2, litra a), punkt i), i direktiv 2009/45/EF fastsætter, at nye passagerskibe i klasse A skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer. Desuden finder SOLAS-regel II-2/1 og II-2/10 anvendelse på nye skibe i klasse B, C og D og eksisterende skibe i klasse B i henhold til bilag I, kapitel II-2, afsnit A, punkt 6, Ildslukningsinstallationer i maskinrum, i direktiv 2009/45/EF, hvori det fastsættes, at maskinrum og kedelrum skal være udstyret med transportable systemer.

Ændringerne til SOLAS-regel II-2/1 og II-2/10 om ildslukningsinstallationer i maskinrum vil derfor få konsekvenser for EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af direktiv 2009/45/EF.

3. 5 Ændringer til SOLAS-regel II-1/3-12

Ved artikel 3 i direktiv 2003/10/EF om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed i forbindelse med arbejdstagernes eksponering for risici på grund af fysiske agenser (støj) fastsættes minimumsforskrifter for beskyttelse af arbejdstagere samt eksponeringsgrænseværdierne og eksponeringsaktionsværdierne. Som sekundær relevant lovgivning medfører artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv 2009/45/EF, at SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer finder anvendelse på nye skibe i klasse A, og i bilag I, del C, regel 18 til nævnte direktiv fastsættes foranstaltninger til reduktion af støj i maskinrum på nye skibe i klasse B, C og D.

Ændringerne til SOLAS-regel II-1/3-12 vil derfor få konsekvenser for EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af direktiv 2003/10/EF og direktiv 2009/45/EF.

3. 6 Ændringer til den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW) og kode for særlig uddannelse til passagerskibe og til del A og del B i STCW-koden

Direktiv 2008/106/EF, særlig reglement V/2 i kapitel V, bilag I, omfatter obligatoriske minimumsstandarder til uddannelse og kvalifikationer for skibsførere, officerer, menige og andet personale på passagerskibe.

Ændringerne til STCW-konventionen og -koden om særlig uddannelse til passagerskibe vil derfor få konsekvenser for EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af direktiv 2008/106/EF.

3.7 Udkast til ændring til kapitel 13 i koden for brandsikkerhedssystemer om præcisering af fordelingen af besætningen på offentlige steder

Artikel 6, stk. 2, litra a), punkt i), i direktiv 2009/45/EF fastsætter, at nye passagerskibe i klasse A skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer. Derudover lader kapitel II-2, afsnit A i bilag I til direktiv 2009/45/EF koden for brandsikkerhedssystemer, som er vedtaget ved resolution

MSC.98(73), finde anvendelse på passagerskibe i klasse B, C og D, der er bygget den 1. januar 2003 eller senere.

Ændringerne til kapitel 13 i koden for brandsikkerhedssystemer vil derfor få konsekvenser for EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af direktiv 2009/45/EF.

3.8 Ændringer til koden for det udvidede synsprogram (ESP-koden) fra 2011

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog har til formål at indføre en ordning, som skal fremskynde anvendelsen af de krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design, der er fastsat i MARPOL 73/78, som er defineret i forordningens artikel 3, på olietankskibe med enkeltskrog samt at forbyde transport af svære olier til eller fra medlemsstaternes havne i enkeltskrogede olietankskibe.

Denne forordning gør det obligatorisk at anvende IMO's tilstandsvurderingsordning (CAS) på enkeltskrogede olietankskibe, der er ældre end 15 år. I artikel 5 fastsættes det, at sådanne tankskibe skal opfylde kravene i tilstandsvurderingsordningen (CAS), som i artikel 6 defineres som den tilstandsvurderingsordning, der er vedtaget ved resolution MEPC 94(46) af 27. april 2001 som ændret ved resolution MEPC 99(48) af 11. oktober 2002 og ved resolution MEPC 112(50) af 4. december 2003. Det beskrives i det skærpede inspektionsprogram, også kaldet det udvidede synsprogram (ESP), der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, hvordan den skærpede inspektion skal udføres. Eftersom ESP indgår i CAS som et værktøj til at nå de mål, der er opstillet, vil eventuelle ændringer af ESP i henhold til forordning (EU) nr. 530/2012 automatisk finde direkte anvendelse. De ændringer, der skal vedtages på MSC 97, og som tager sigte på at ændre ESP-koden, vil derfor få konsekvenser for EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af forordning (EU) nr. 530/2012.

3.7 Resumé

På baggrund af forbindelserne mellem de foreslåede ændringer og den relevante EU-lovgivning, som er anført ovenfor, finder Kommissionen, at vedtagelsen af de nævnte ændringer, som forventes at finde sted på MEPC 70 og MSC 97, hører under Unionens eksterne enekompetence, jf. artikel 3, stk. 2, i TEUF, i og med, at vedtagelsen af de nævnte internationale instrumenter har indvirkning på fælles regler eller ændrer deres anvendelsesområde.

I overensstemmelse med velkonsolideret retspraksis kan medlemsstaterne ikke, ej heller selv om Unionen ikke er medlem af IMO eller en kontraherende part i de pågældende internationale instrumenter, påtage sig forpligtelser, som kan forventes at have indflydelse på EU-regler, der er vedtaget med henblik på opfyldelse af traktaterne, medmindre de på forslag af Kommissionen ved en rådsafgørelse bemyndiges hertil.

4. KONKLUSION

Kommissionen foreslår derfor en rådsafgørelse om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne, til de i punkt 1.1-1.8 ovenfor nævnte spørgsmål, som skal vedtages ved henholdsvis den 70. samling af Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet og den 97. samling af Komitéen for Sikkerhed på Søen.

2016/0263 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, som skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på den 70. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet og den 97. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen, når det gælder vedtagelsen af ændringerne af MARPOL-konventionens bilag VI, SOLAS-regel II-1, SOLAS-regel III/1.4, III/30 og III/37, SOLAS-regel II-2/1 og II-2/10, SOLAS-regel II-1/3-12, STCW-konventionen og -koden, koden for brandsikkerhedssystemer og koden for det udvidede synsprogram fra 2011

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

1) Den Europæiske Unions tiltag inden for søtransport bør have til formål at forbedre sikkerheden til søs og beskytte havmiljøet.

2) IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC) vedtog på sin 69. samling at etablere et obligatorisk system til dataindsamling om brændstofforbrug og de nødvendige ændringer til kapitel 4 i bilag VI til MARPOL-konventionen. Ændringerne forventes at blive vedtaget ved den 70. samling i MEPC i oktober 2016.

3) IMO's Komité for Sikkerhed på Søen (MSC) godkendte på sin 95. og 96. samling ændringer til SOLAS-regel II-1, SOLAS-regel III/1.4, III/30 og III/37, SOLAS-regel II-2/1 og II-2/10, SOLAS-regel II-1/3-12, STCW-konventionen og -koden, koden for brandsikkerhedssystemer og koden for det udvidede synsprogram fra 2011. Ændringerne forventes at blive vedtaget på den 97. samling i MSC i november 2016.

4) Med ændringerne til kapitel 4 i bilag VI til MARPOL-konventionen vil der blive etableret et globalt system til dataindsamling for de data, som visse skibe skal indsamle og årligt indberette, procedurer for verificering af de indberettede data, overensstemmelseserklæringer, regler for ejerskifte, indsendelse af dataene til IMO, anonymisering af og adgang til dataene, samt procedurer for bekræftelse af overensstemmelse for skibe, der fører flag fra lande, der ikke er parter i bilag VI til MARPOL-konventionen. Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757[1] oprettes et EU-system til overvågning, rapportering og verifikation (MRV) af CO_2-emissioner og energieffektivitet i skibsfart. Forordningen finder anvendelse på alle skibe på over 5 000 bruttoton, som ankommer til, opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats jurisdiktion fra den 1. januar 2018, uanset hvor skibene er indregistreret.

[1] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO_2-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

5) Artikel 22 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 indeholder en revisionsbestemmelse i tilfælde af, at der indgås en international aftale på området. Med vedtagelsen af ændringerne til kapitel 4 i bilag VI til MARPOL-konventionen vil en sådan revisionsprocedure blive sat i gang, som kan føre til et forslag om ændring af forordningen med henblik på at sikre tilpasning til det globale system til dataindsamling, der er vedtaget i IMO.

6) Ændringerne til SOLAS-regel 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 og 35 indfører redaktionelle ændringer og konsekvensændringer såvel som ændringer, der vedrører underinddeling og krav til lækstabilitet for at fremme skibes overlevelsesevne i tilfælde af skader. I artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF[2] fastsættes det, at nye passagerskibe i klasse A fuldt og helt skal opfylde kravene i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer.

7) Ændringer til SOLAS-regel II-1/1.2, den nye regel II-1/19-1 og ændringerne til SOLAS-regel III/1.4, III/30 og III/37 for så vidt angår havarikontroløvelser er en del af en omfattende tilgang til at fremme overlevelsesevnen efter fyldning med henblik på at forbedre sikkerheden på nye og eksisterende passagerskibe. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF[3], særlig reglement V/2 i kapitel V, bilag I, omfatter obligatoriske minimumsstandarder til uddannelse og kvalifikationer for skibsførere, officerer, menige og andet personale på passagerskibe. Den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW-konventionen), som er indarbejdet i EU-lovgivningen ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF om minimumsuddannelsesniveauet for søfartserhverv, indeholder krav til skibes stabilitet, som er opført i de relevante kompetenceoversigter i STCW-koden.

8) Ændringerne til SOLAS-regel II-2/1 og II-2/10 vil medføre, at skumslukkere med en kapacitet på mindst 135 l ikke længere vil være påkrævet i kedelrum, der beskyttes af faste vandbaserede lokale brandbekæmpelsesanlæg. I artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF fastsættes det, at nye passagerskibe i klasse A fuldt og helt skal opfylde kravene i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer. Desuden finder SOLAS-regel II-2/1 og II-2/10 anvendelse på nye skibe i klasse B, C og D og eksisterende skibe i klasse B i henhold til bilag I, kapitel II-2, afsnit A, punkt 6 ("Ildslukningsinstallationer i maskinrum"), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF, hvori det fastsættes, at maskinrum og kedelrum skal være udstyret med transportable systemer.

9) Ændringerne til SOLAS-regel II-1/3-12 vil lukke et hul i den gældende regel vedrørende anvendelsen af koden om støjniveauer om bord i skibe for skibe, for hvilke byggekontrakt er indgået før den 1. juli 2014, hvis køl er lagt, eller som var på et tilsvarende konstruktionsstadium den 1. januar 2015 eller senere, og som ikke leveres før den 1. juli 2018. Ved artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/10/EF[4] fastsættes minimumsforskrifter for beskyttelse af arbejdstagere samt eksponeringsgrænseværdierne og eksponeringsaktionsværdierne. Som sekundær relevant lovgivning medfører artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i Europa-Parlamentets og

---

2 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).

3 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF af 19. november 2008 om minimumsuddannelsesniveauet for søfartserhverv (EUT L 323 af 3.12.2008, s. 33).

4 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/10/EF af 6. februar 2003 om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed i forbindelse med arbejdstagernes eksponering for risici på grund af fysiske agenser (støj) (EUT L 42 af 15.2.2003, s. 38).

Rådets direktiv 2009/45/EF, at SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer finder anvendelse på nye skibe i klasse A, og i bilag I, del C, regel 18 til nævnte direktiv fastsættes foranstaltninger til reduktion af støj i maskinrum på nye skibe i klasse B, C og D.

10) Ændringerne til STCW-konventionen og -koden for særlig uddannelse til passagerskibe og til del A og del B i STCW-koden vil imødegå de udfordringer, der opstår som følge af moderne passagerskibes tiltagende størrelse og store antal passagerer om bord, og omfatter fire forskellige niveauer af uddannelse og rutineopbygningstræning: rutineopbygningstræning i forbindelse med nødsituationer på skibe, uddannelse i at lede en større menneskemængde på passagerskibe, krisestyring og uddannelse i menneskelig adfærd på passagerskibe, og uddannelse til ro-ro-passagerskibe. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF, særlig reglement V/2 i kapitel V, bilag I, omfatter obligatoriske minimumsstandarder til uddannelse og kvalifikationer for skibsførere, officerer, menige og andet personale på passagerskibe.

11) Ved ændringerne til kapitel 13 i koden for brandsikkerhedssystemer præciseres, at de beregninger af dimensionerne på udgangsveje, der foretages på grundlag af det samlede antal personer, som forventes at flygte via trapper, døre, korridorer og trappeafsatser, foretages separat for to forskellige belægningsgrader i de specificerede rum. I artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF fastsættes det, at nye passagerskibe i klasse A fuldt og helt skal opfylde kravene i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer. Derudover lader kapitel II-2, afsnit A, i bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF koden for brandsikkerhedssystemer, som er vedtaget ved resolution MSC.98(73), finde anvendelse på passagerskibe i klasse B, C og D, der er bygget den 1. januar 2003 eller senere.

12) Ændringerne til ESP-koden fra 2011 tilpasser koden til den ajourførte Z10-serie i Den Internationale Sammenslutning af Klassifikationsselskabers ensartede krav (IACS UR's Z10-serie) som vedrører syn og certificeringskrav. I henhold til artikel 5 og 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012[5] er det obligatorisk at anvende IMO's tilstandsvurderingsordning (CAS) på enkeltskrogede olietankskibe, som er over 15 år gamle. Det beskrives i det skærpede inspektionsprogram, også kaldet det udvidede synsprogram (ESP), der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, hvordan den skærpede inspektion skal udføres. Eftersom ESP indgår i CAS som et værktøj til at nå de mål, der er opstillet, vil eventuelle ændringer af ESP i henhold til forordning (EU) nr. 530/2012 automatisk finde anvendelse.

13) Unionen er hverken medlem af IMO eller kontraherende part i de pågældende konventioner eller koder. Rådet bør derfor bemyndige medlemsstaterne til at udtrykke Unionens holdning og give deres samtykke til at lade sig binde af disse ændringer —

[5] 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).

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Med henblik på at forbedre de nuværende krav til miljøbeskyttelse, som er fastsat i MARPOL-konventionen, er Unionens holdning på den 70. samling i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet at erklære sig enig i vedtagelsen af ændringerne til kapitel 4 i bilag VI til MARPOL-konventionen som fastsat i IMO-dokument MSC 69/21/add.1.

Artikel 2

Unionens holdning, som den udtrykkes på den 97. samling i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, er at erklære sig enig i vedtagelsen af ændringerne til:

a) SOLAS-regel 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 og II-1/35 som fastsat i bilag 1 til IMO-cirkulæreskrivelse nr. 3644 af 20. maj 2016

b) SOLAS-regel II-1/1.2, en ny regel II-1/19-1, og ændringer til SOLAS-regel III/1.4, III/30 og III/37 som fastsat i bilag 1 til IMO-cirkulæreskrivelse nr. 3644 af 20. maj 2016

c) SOLAS-regel II-2/1 og II-2/10 som fastsat i bilag 1 til IMO-cirkulæreskrivelse nr. 3644 af 20. maj 2016

d) SOLAS-regel II-1/3-12 som fastsat i bilag 1 til IMO-cirkulæreskrivelse nr. 3644 af 20. maj 2016

e) STCW-konventionen og -koden for særlig uddannelse til passagerskibe og til del A og del B i STCW-koden som fastsat i bilag [ ] til IMO-dokument MSC 96/25/add.1.

f) Kapitel 13 i koden for brandsikkerhedssystemer som fastsat i bilag 2 til IMO-cirkulæreskrivelse nr. 3644 af 20. maj 2016

g) Koden for det udvidede synsprogram fra 2011 som fastsat i bilag 4 til IMO-cirkulæreskrivelse nr. 3644 af 20. maj 2016.

Artikel 3

1. Unionens holdning, jf. artikel 1 og 2, fremføres af de medlemsstater, der er medlemmer af IMO, idet de handler i fællesskab i Unionens interesse.

2. Der kan aftales mindre ændringer af den holdning, der er omhandlet i artikel 1 og 2, uden at holdningen skal ændres, og der kan aftales ændringer af den holdning, der er fastsat i artikel 2 a, for så vidt angår ændringer til SOLAS-regel II-1/6, med henblik på at forbedre de nuværende sikkerhedsniveauer.

Artikel 4

Medlemsstaterne bemyndiges til i Unionens interesse at give deres samtykke til at lade sig binde af de ændringer, der er omhandlet i artikel 1og 2.

Artikel 5

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Rådets vegne
Formand