2024/990

26.3.2024

RÅDETS AFGØRELSE (EU) 2024/990

af 20. marts 2024

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation på den 81. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet og den 108. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen, for så vidt angår vedtagelsen af ændringer til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen), til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen), til den internationale kode for sikkerhed for skibe, der bruger gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden), til de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden fra 2011), til den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden), til den internationale kode for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden) og til koden om uddannelse af søfarere, om sønæring og om vagthold (STCW-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) Unionens tiltag inden for søtransport bør have til formål at beskytte havmiljøet og menneskers sundhed og at forbedre sikkerheden til søs.

(2) Den Internationale Søfartsorganisations (IMO's) Komité til Beskyttelse af Havmiljøet forventes på sin 81. samling fra den 18. marts til den 22. marts 2024 (»MEPC 81«) at vedtage ændringer af artikel V i protokol I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen) og af bilag VI til MARPOL-konventionen om brændstoffer med lavt flammepunkt og andre spørgsmål vedrørende brændselsolie, om tilgængeligheden af data i IMO's database for forbrug af skibsbrændstof, og om medtagelse af data om transportarbejde og om en øget detaljeringsgrad i IMO's database.

(3) IMO's Komité for Sikkerhed på Søen forventes på sin 108. samling fra den 15. maj til den 24. maj 2024 (»MSC 108«) at vedtage ændringer af kapitel II-1, II-2 og V i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974 (SOLAS-konventionen), af den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (»IGF-koden«), af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (»ESP-koden fra 2011«), af den internationale kode for redningsmidler (»LSA-koden«), af den internationale kode for brandsikkerheds-systemer (»FSS-koden«) og af afsnit A-VI/1 i koden om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (»STCW-koden«).

(4) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på MEPC 81, bør fastlægges, da de påtænkte retsakter vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-retten, nærmere bestemt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 ([1]) og (EU) 2023/1805 ([2]), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF ([3]), 2003/87/EF ([4]), 2009/16/EF ([5]), 2009/18/EF ([6]) og (EU) 2016/802 ([7]) og Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2015/1814 ([8]).

(5) Unionen bør støtte ændringerne af artikel V i protokol I til MARPOL-konventionen, da det er vigtigt at indføre et fælles indberetningssystem for tab af containere til søs for at undgå overlappende indberetningskrav og undgå forvirring, hvilket bidrager til at mindske risikoen for, at tab af containere ikke indberettes.

(6) Unionen bør støtte ændringerne af bilag VI til MARPOL-konventionen om brændstoffer med lavt flammepunkt og andre spørgsmål om brændselsolie, fordi disse ændringer vil fjerne kravet om at teste og medtage oplysninger om flammepunkt på bunkerleveringsattesten for brændstoffer med lavt flammepunkt, hvilket var uforeneligt med de nylige ændringer af SOLAS-konventionens kapitel II-2, der blev vedtaget på den 106. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen. Unionen bør også støtte ændringerne af bilag VI til MARPOL-konventionen om tilgængelighed af oplysningerne i IMO's database og om medtagelse af data om transportarbejde og om en øget detaljeringsgrad i IMO's database, fordi disse ændringer optimerer anvendelsen af IMO's database til gavn for skibsfartens dekarboniseringspolitik og er et kompromis mellem den bredere adgang til oplysningerne i IMO's database for forbrug af skibsbrændsel og IMO-sekretariatets kontrol heraf. På den ene side vil disse ændringer give analytiske konsulentfirmaer og forskningsenheder adgang til oplysninger i IMO's database med forbehold af IMO-sekretariatets godkendelse, og på den anden side vil de give ethvert rederi mulighed for at offentliggøre oplysninger i IMO's database vedrørende deres skibe til offentligheden på frivillig basis.

(7) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på MSC 108, bør fastlægges, da de påtænkte retsakter vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-retten, nemlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012 ([9]), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF og 2009/18/EF og direktiv 2009/45/EF ([10]), 2014/90/EU ([11]) og (EU) 2022/993 ([12]).

([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).

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 af 13. september 2023 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 234 af 22.9.2023, s. 48).

([3]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10).

([4]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

([5]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

([6]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF af 23. april 2009 om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af Rådets direktiv 1999/35/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 114).

([7]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer (EUT L 132 af 21.5.2016, s. 58).

([8]) Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2015/1814 af 6. oktober 2015 om oprettelse og anvendelse af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner og om ændring af direktiv 2003/87/EF (EUT L 264 af 9.10.2015, s. 1).

([9]) 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).

([10]) 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).

([11]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU af 23. juli 2014 om skibsudstyr og om ophævelse af Rådets direktiv 96/98/EF (EUT L 257 af 28.8.2014, s. 146).

([12]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/993 af 8. juni 2022 om minimumsuddannelsesniveauet for søfartserhverv (EUT L 169 af 27.6.2022, s. 45).

(8) Unionen bør støtte ændringerne af kapitel II-1, II-2 og V i SOLAS, fordi disse ændringer vil i væsentlig grad øge sikkerheden og sikre, at alle nye skibe bortset fra tankskibe, herunder passagerskibe, med en bruttotonnage på 20 000 BT og derover har egnet udstyr til bugsering i nødstilfælde, samt generelt forbedre standarderne for brandsikkerhed på passagerskibe, herunder roll-on/roll-off-passagerskibe, og sikkerheden ved brændselsolieforbrug i passagerskibe. Disse ændringer vil også forenkle behandlingen af rapporter om containertab for at opfylde de forskriftsmæssige forpligtelser, fastsætte et krav om indberetning fra flagstaten til IMO, øge sejladssikkerheden og forebygge forurening.

(9) Unionen bør støtte ændringerne af IGF-koden, fordi de vil øge sikkerheden for skibe, herunder passagerskibe, der anvender naturgas som brændstof.

(10) Unionen bør støtte ændringerne af ESP-koden fra 2011, fordi de vil ændre procedurerne for godkendelse og certificering af en virksomhed, der beskæftiger sig med måling af tykkelsen af skrogkonstruktioner i henhold til bilagene til 2019-ændringerne af ESP-koden fra 2011, ved at henvise til myndighederne i stedet for til en organisation, der er anerkendt af myndighederne. Dette vil bidrage til at præcisere proceduren.

(11) Unionen bør støtte ændringerne af LSA-koden, fordi de vil fremme sikkerheden til søs ved at revidere sænkningshastigheden for overlevelsesfartøjer og mand-overbord-både for passagerskibe, at sikre at redningsveste har en passende ydeevne i vandet af hensyn til søfarendes sikkerhed og at øge sikkerhedsstandarderne for enkeltfalds- og krogsystemer med udløsningsmekanismer, som udløses ved belastning, ved at fjerne de undtagelser, der er fastsat i LSA-kodens stk. 4.4.7.6.17.

(12) Unionen bør støtte ændringerne af FSS-koden, fordi de vil medføre betydelige fordele for sikkerheden for liv til søs ved at forbedre brandsikkerheden for passagerskibe, navnlig ro-ro-passagerskibe.

(13) Unionen bør støtte ændringerne af afsnit A-VI/1 i STCW-koden, fordi de vil sikre en sikker arbejdsplads for søfarende ved i afsnit A-VI/1 om obligatoriske minimumskrav til sikkerhedsorientering, grundlæggende uddannelse og instruktion for alle søfarende at tilføje en ny kompetence for at »bidrage til forebyggelse af og reaktion på mobning og chikane, herunder seksuelle overgreb og seksuel chikane«.

(14) Unionen er hverken medlem af IMO eller kontraherende part i de relevante konventioner eller koder. Rådet bør derfor bemyndige medlemsstaterne til at fremføre Unionens holdning på MEPC 81 og MSC 108.

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

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 81. samling i Den Internationale Søfartsorganisations (IMO's) Komité til Beskyttelse af Havmiljøet, er at tilslutte sig vedtagelsen af ændringer af:

a) artikel V i protokol I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen), jf. bilaget til IMO-dokument MEPC 81/3/1, og

b) bilag VI til MARPOL-konventionen om brændstoffer med lavt flammepunkt og andre spørgsmål vedrørende brændselsolie, om tilgængelighed af oplysningerne i IMO's database for forbrug af skibsbrændstof og om medtagelse af data om transportarbejde og om en øget detaljeringsgrad i IMO's database for hvad angår regel 2, 14, 18 og 27 og tillæg I og IX, jf. bilaget til IMO-dokument MEPC 81/3/2.

Artikel 2

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på 108. samling i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, er at tilslutte sig vedtagelsen af ændringerne af:

a) kapitel II-1, II-2 og V i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974 (SOLAS-konventionen), jf. bilag 1 og 2 til IMO-dokument MSC 108/3

b) den internationale kode for sikkerhed for skibe, der bruger gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden), jf. bilag 3 til IMO-dokument MSC 108/3

c) de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden fra 2011), jf. bilag 5 til IMO-dokument MSC 108/3

d) den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden), jf. bilag 6 til IMO-dokument MSC 108/3

e) den internationale kode for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden) som fastsat i bilag 7 til IMO-dokument MSC 108/3, og

f) afsnit A-VI/1 i koden om uddannelse af søfarere, om sønæring og om vagthold (STCW-koden), som fastsat i bilaget til IMO-dokument MSC 108/3/2.

Artikel 3

1. De holdninger, der skal indtages på Unionens vegne som anført i artikel 1 og 2, omfatter de pågældende ændringer, i det omfang disse ændringer hører under Unionens enekompetence, og i det omfang de kan berøre Unionens fælles regler. De udtrykkes af medlemsstaterne, der alle er medlemmer af IMO, og som handler i fællesskab i Unionens interesse.

2. Mindre ændringer af holdningerne som anført i artikel 1 og 2 kan tiltrædes uden yderligere afgørelse truffet af Rådet.

Artikel 4

Medlemsstaterne bemyndiges hermed til i Unionens interesse at give deres samtykke til at lade sig binde af de ændringer, der er omhandlet i artikel 1 og 2, i det omfang disse ændringer hører under Unionens enekompetence.

Artikel 5

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Bruxelles, den 20. marts 2024.

På Rådets vegne
H. LAHBIB
Formand