



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 14. september 2018
(OR. en)

12103/18

**Interinstitutionel sag:
2018/0325 (NLE)**

**MAR 118
OMI 48
ENV 593**

FORSLAG

fra:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	13. september 2018
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2018) 624 final
Vedr.:	Forslag til RÅDETS AFGØRELSE om den holdning, som skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i henholdsvis Den Internationale Søfartsorganisations Komité til Beskyttelse af Havmiljøet og Komitéen for Sikkerhed på Søen i forbindelse med vedtagelsen af ændringer af regel 14.1 i bilag VI til Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe og ændringer af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011

Hermed følger til delegationerne dokument - COM(2018) 624 final.

Bilag: COM(2018) 624 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 13.9.2018
COM(2018) 624 final

2018/0325 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, som skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i henholdsvis Den Internationale Søfartsorganisations Komité til Beskyttelse af Havmiljøet og Komitéen for Sikkerhed på Søen i forbindelse med vedtagelsen af ændringer af regel 14.1 i bilag VI til Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe og ændringer af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører afgørelsen om fastlæggelse af den holdning, som skal indtages på Unionens vegne på den 73. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité til Beskyttelse af Havmiljøet og på den 100. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité for Sikkerhed på Søen i forbindelse med den påtænkte vedtagelse af ændringer af regel 14 i bilag VI til Marpolkonventionen og af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden).

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation (IMO)

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

Konventionen trådte i kraft den 17. marts 1958.

Samtlige medlemsstater er parter i konventionen.

Samtlige medlemsstater er parter i Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe ("Marpolkonventionen") af 1973, som trådte i kraft den 2. oktober 1983. Unionen er ikke part i Marpolkonventionen.

Samtlige medlemsstater er parter i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen ("SOLAS-konventionen") af 1974, som trådte i kraft den 25. maj 1980. Unionen er ikke part i SOLAS-konventionen.

De internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden), opstiller krav til et skærpet inspektionsprogram for syn af enkeltskrogede og dobbeltskrogede bulkskibe og enkeltskrogede og dobbeltskrogede olietankskibe i overensstemmelse med bestemmelserne i SOLAS-regel XI-1/2.

2.2. Den Internationale Søfartsorganisation

Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) er De Forenede Nationers særorganisation med ansvar for skibsfartssikkerheden og forebyggelse af forurening fra skibe. IMO fastsætter standarderne for den internationale skibsfarts sikkerhed og miljøpræstationer på globalt plan. IMO's vigtigste opgave er at opstille et sæt retsregler for skibsfartssektoren, som er retfærdige og effektive, og som vedtages og gennemføres overalt.

Alle stater kan blive medlemmer af organisationen, og alle EU-medlemsstater er medlemmer af IMO. Europa-Kommissionen har siden 1974 haft observatørstatus i IMO på grundlag af en aftale om samarbejde mellem Den Mellemstatslige Rådgivende Søfartsorganisation (IMCO)¹

¹ Navnet blev i 1982 ændret til Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

og Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber om spørgsmål af gensidig interesse for parterne.

IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet består af alle medlemmerne af IMO, og den træder sammen mindst en gang om året. Den behandler miljøspørgsmål, som hører under organisationens kompetenceområde, som vedrører bekæmpelse og forebyggelse af forurening fra skibe omfattet af Marpoltraktaten, herunder bulktransporteret olie og kemikalier, spildevand, affald og emissioner fra skibe, herunder luftforurenende stoffer og drivhusgasemissioner. Andre spørgsmål omfatter bl.a. forvaltning af ballastvand, antibegroningssystemer, skibsophugning, forureningsberedskab og -bekæmpelse samt udpegning af særlige områder og meget følsomme havområder.

IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet skal tilvejebringe rammerne for udførelsen af de opgaver, den pålægges i henhold til IMO-konventionen, eller som den får pålagt af IMO-forsamlingen eller IMO-rådet, eller enhver opgave henhørende under ovennævnte områder, som den får pålagt at udføre i henhold til enhver anden international retsakt efter godkendelse fra IMO. Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet og dens hjælpeorganer træffer afgørelse ved flertalsafstemning blandt medlemmerne.

IMO's Komité for Sikkerhed på Søen består også af alle medlemmerne af IMO, og den træder sammen mindst en gang om året. Den behandler ethvert spørgsmål, der hører under organisationens kompetenceområde, og som vedrører navigationshjælpemidler, konstruktion af og udstyr til fartøjer, bemanning ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt, bestemmelser om forebyggelse af kollisioner, håndtering af farligt gods, søfartssikkerhedsprocedurer og -krav, hydrografiske oplysninger, logbøger og navigationsoptegnelser, undersøgelse af ulykker til søs, bjergning og redning samt andre spørgsmål, der har direkte indflydelse på sikkerheden til søs.

IMO's Komité for Sikkerhed på Søen skal tilvejebringe rammerne for udførelsen af de opgaver, den pålægges i henhold til IMO-konventionen, eller som den får pålagt af IMO-forsamlingen eller IMO-rådet, eller enhver opgave henhørende under ovennævnte områder, som den får pålagt at udføre i henhold til enhver anden international retsakt efter godkendelse fra IMO. Komitéen for Sikkerhed på Søen og dens hjælpeorganer træffer afgørelse ved flertalsafstemning blandt medlemmerne.

2.3. Den påtænkte retsakt, som IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet skal vedtage

Den 22.-26. oktober 2018 på sin 73. samling (MEPC 73) skal Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet vedtage ændringerne af regel 14.1 i bilag VI til Marpolkonventionen vedrørende forbud mod at transportere ikkeforskriftsmæssig fuelolie til forbrænding med henblik på fremdrift eller drift om bord på et skib.

I 2008 vedtog IMO en beslutning om at ændre bilag VI til Marpolkonventionen, der indeholder regler vedrørende bekæmpelse af forurening fra skibe. Det ændrede bilag VI til Marpolkonventionen trådte i kraft den 1. juli 2010 og indførte bl.a. strengere svovlgrænser for skibsbrændstoffer i SO_x-kontrolområder samt i havområder uden for SO_x-kontrolområder.

En effektiv håndhævelse af de fueloilstandarde, der er fastsat i regel 14.1.3. i bilag VI til Marpolkonventionen, og som træder i kraft den 1. januar 2020, vil være et vigtigt element i bestræbelserne på en konsekvent gennemførelse af den globale svovlgrænse på 0,50 %. Formålet med de påtænkte ændringer af bilag VI til Marpolkonventionen er at sikre en effektiv gennemførelse af regel 14.1.3 med henblik på væsentligt at reducere skibsfartens emissioner af SO_x og partikler til atmosfæren.

2.4. Den påtænkte retsakt, som IMO's Komité for Sikkerhed på Søen skal vedtage

Den 3.-7. december 2018 på sin 100. samling (MSC 100) skal Komitéen for Sikkerhed på Søen vedtage ændringer af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram i forbindelse med bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden).

Formålet med de påtænkte ændringer af ESP-koden er at indføre redaktionelle ændringer, som udpeger alle obligatoriske krav, og at forbedre tabeller og formularer. Ændringerne vil også sammenflette de redaktionelle ændringer med nye væsentlige krav, der tager højde for nylige ajourføringer af Den Europæiske Sæmmenslutning af Klassifikationsselskabers (IACS) Unified Requirements (UR) Z10-serie. UR Z10-serien vedrører syn af skrog for olietankskibe, bulkskibe, kemikalietankskibe, olietankskibe med dobbelt skrog og bulkskibe med dobbeltvægge. IACS' Unified Requirements er IACS's beslutninger om spørgsmål, der har direkte forbindelse til eller er omfattet af klassifikationsselskabers særregelkrav og praksis og den generelle filosofi, der ligger til grund for klassifikationsselskabernes regler og praksis. Efter ratificering ved hvert IACS-medlems styrende organ indarbejdes Unified Requirements i medlemmernes regler og praksis senest et år efter, at de er godkendt af IACS's almindelige politikgruppe. Unified Requirements er minimumskrav.

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDtages PÅ UNIONENS VEGNE

3.1. Ændringer af regel 14 i bilag VI til Marpolkonventionen

Under den 71. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC 71), som fandt sted i London den 3.-7. juli 2017, blev der godkendt et nyt output, "Consistent implementation of regulation 14.1.3 of MARPOL Annex VI", til optagelse på den toårige dagsorden for 2018-2019 for underkomitéen for forureningsforebyggelse og -beredskab og den foreløbige dagsorden for den 5. samling i underkomitéen for forureningsforebyggelse og -beredskab (PPR 5) med 2019 som målar for færdiggørelse.

PPR 5, som fandt sted i London den 5.-9. februar 2018, udarbejdede udkast til ændringer af regel 14 i bilag VI i Marpolkonventionen vedrørende forbud mod at transportere ikkeforskriftsmæssig fuelolie til forbrænding med henblik på fremdrift eller drift om bord på et skib. Med små ændringer vedtog den 72. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC 72), som fandt sted i London den 9.-13. april 2018, udkastet til ændringerne af bilag VI til Marpolkonventionen med henblik på vedtagelse på MEPC 73.

Ændringerne af regel 14 i bilag VI til Marpolkonventionen findes i IMO-dokument MEPC 73/3. Det fremgår af punkt 5.43 i rapporten fra MEPC 72 (MEPC 72/17), at ændringerne forventes vedtaget på MEPC 73.

3.2. Ændringer af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram i forbindelse med bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden)

På den 5. samling i underkomitéen om udformning og konstruktion af skibe (SDC 5), som fandt sted i London den 22.-26. januar 2018, blev der mindet om, at den 4. samling i underkomitéen om udformning og konstruktion af skibe (SDC 4), som fandt sted i London den 13.-17. februar 2017, havde bemyndiget Den Internationale Sæmmenslutning af Klassifikationsselskaber (IACS) og sekretariatet til at analysere ESP-koden fra 2011 med henblik på at foreslå redaktionelle ændringer for at udpege alle obligatoriske krav, forbedre formatet af tabeller og formularer og at forelægge en rapport om fremskridtene på SDC5.

Der var enighed på SDC 5 om, at alle materielle bestemmelser, som i øjeblikket findes i fodnoterne til ESP-koden fra 2011, burde indføjes i den dispositive del af den nye konsoliderede tekst. SDC 5 var endvidere enig om at forbedre formatet af tabeller og formularer i ESP-koden. Endelig var der også enighed på SDC 5 om at sammenflette de redaktionelle ændringer med nye væsentlige ændringer af ESP-koden fra 2011, som er foreslået af IACS, og som tager højde for nylige ajourføringer af IACS' Unified Requirements (UR) Z10-serie.

SDC 5 støttede forslaget om at forelægge udkastet til ændringer af ESP-koden fra 2011 på den 99. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC 99), som fandt sted i London den 16.-25. maj 2018, til godkendelse med henblik på efterfølgende vedtagelse af ændringerne på den 100. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC 100) og ikrafttræden den 1. juli 2020.

MSC 99 behandlede udkastet til ændringer af ESP-koden fra 2011, der var udarbejdet af SDC 5 i overensstemmelse med proceduren for jævnlige ajourføringer af koden. MSC 99 godkendte udkastet til ændringer af ESP-koden fra 2011, som findes i udkastet til en MSC-beslutning, med henblik på vedtagelse på MSC 100.

Udkastet til en MSC-beslutning om ændringerne af ESP-koden fra 2011 er anført i bilag 2 til rapporten fra MSC 99 (MSC 99/22/Add.1). Det fremgår af punkt 10.20 i rapporten fra MSC 99 (MSC 99/22), at ændringerne forventes vedtaget på MSC 100.

3.3. Relevant EU-lovgivning og EU's kompetence

3.3.1. Ændringer af regel 14.1 i bilag VI til Marpolkonventionen

Kravene i bilag VI til Marpolkonventionen for så vidt angår nedbringelse af svovlindholdet i skibsbrændstoffer med henblik på at mindske SO_x-emissionerne er gennemført i EU-lovgivningen ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer.

3.3.2. Ændringer af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram i forbindelse med bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden)

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogsdesign eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog har til formål at indføre en ordning, som skal fremskynde anvendelsen af de krav om dobbeltskrogsdesign 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.

Forordning (EU) nr. 530/2012 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 beslutning MEPC 94(46) af 27. april 2001 som ændret ved beslutning MEPC 99(48) af 11. oktober 2002 og ved beslutning 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 denne skærpede vurdering skal udføres. Eftersom det udvidede synsprogram (ESP) indgår i tilstandsvurderingsordningen (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 100,

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.

3.3.3. EU-kompetence

Ændringerne af regel 14.1 i bilag VI til Marpolkonventionen ville få konsekvenser for EU-lovgivningen gennem anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer.

Ændringerne af ESP-koden fra 2011 vil få konsekvenser for EU-lovgivningen gennem anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog.

4. RETSGRUNDLAG

4.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

4.1.1. Principper

I henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) skal Rådet vedtage afgørelser om *"fastlæggelse af, hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ nedsat ved en aftale, når dette organ skal vedtage retsakter, der har retsvirkninger, bortset fra retsakter, der supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen"*.

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i den pågældende konvention².

Begrebet *"retsakter, der har retsvirkninger"* omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, som gælder for det pågældende organ. Det omfatter også instrumenter, der ikke har bindende virkning i henhold til folkeretten, men som *"vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af de regler, der vedtages af EU-lovgiver"*³.

4.1.2. Anvendelse på det foreliggende tilfælde

IMO's Komité til hhv. Beskyttelse af Havmiljøet og for Sikkerhed på Søen er organer, der er nedsat ved en aftale, nemlig konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation

De retsakter, som IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet og Komitéen for Sikkerhed på Søen skal vedtage, er retsakter, der har retsvirkninger. De påtænkte retsakter kan få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nemlig gennem Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogsdesign eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog.

Det skyldes, at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer afspejler kravene til svovl i bilag VI til Marpolkonventionen, og at forordning (EU) nr. 530/2012 gør det obligatorisk at anvende IMO's tilstandsvurderingsordning (CAS), og CAS anvender det udvidede synsprogram (ESP) som et værktøj til at nå sine mål.

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

³ Sag C-399/12, Tyskland mod Rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

Ændringerne af regel 14.1 i bilag VI til Marpolkonventionen og af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram i forbindelse med bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden) vil derfor få konsekvenser for EU-lovgivningen gennem anvendelsen af henholdsvis Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogsdesign eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog.

De påtænkte retsakter hverken supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen.

Det proceduremæssige retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 218, stk. 9, i TEUF.

4.2. Materielt retsgrundlag

4.2.1. Principper

Det materielle retsgrundlag for en afgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF afhænger hovedsagelig af formålet med og indholdet af den påtænkte retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne. Hvis den påtænkte retsakt har to formål eller består af to elementer, og det ene af disse formål eller elementer må betragtes som det primære, mens det andet kun er sekundært, skal afgørelsen, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, kun have ét materielt retsgrundlag, nemlig det, som det primære eller fremherskende formål eller element tilsiger.

4.2.2. Anvendelse på det foreliggende tilfælde

Hovedformålet med og indholdet af den påtænkte retsakt vedrører søtransport. Det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 100, stk. 2, i TEUF.

4.3. Konklusion

Retsgrundlaget for forslaget til afgørelse bør være artikel 100, stk. 2, i TEUF sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i TEUF.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, som skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i henholdsvis Den Internationale Søfartsorganisations Komité til Beskyttelse af Havmiljøet og Komitéen for Sikkerhed på Søen i forbindelse med vedtagelsen af ændringer af regel 14.1 i bilag VI til Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe og ændringer af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) [*se venligst punkt. 10.8 i Vejledningen i Udformning af EU-publikationer*] trådte i kraft den 17. marts 1958. IMO er De Forenede Nationers særorganisation med ansvar for skibsfartssikkerheden og forebyggelse af hav- og luftforurening fra skibe.
- (2) I medfør af IMO-konventionens artikel 38, litra a), udfører Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet sådanne opgaver, der pålægges IMO ved eller i henhold til internationale konventioner om forebyggelse og bekæmpelse af havforurening fra skibe, herunder navnlig for så vidt angår vedtagelse og ændring af regler eller andre bestemmelser.
- (3) I medfør af IMO-konventionens artikel 28, litra b), skal Komitéen for Sikkerhed på Søen tilvejebringe rammerne for udførelsen af de opgaver, den pålægges i henhold til konventionen, eller som den får pålagt af IMO-forsamlingen eller IMO-rådet, eller enhver opgave henhørende under artiklens arbejdsområder, som den får pålagt at udføre i henhold til enhver anden international retsakt efter godkendelse fra IMO.
- (4) Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe ("Marpolkonventionen") trådte i kraft den 2. oktober 1983.
- (5) I henhold til artikel 16, stk. 2, litra c), i Marpolkonventionen kan ændringer heraf vedtages af det relevante organ, som i dette tilfælde er Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet.
- (6) Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet skal på sin 73. samling den 22.-26. oktober 2018 ("MEPC 73") vedtage ændringer af regel 14 i bilag VI til Marpolkonventionen.
- (7) Komitéen for Sikkerhed på Søen skal på sin 100. samling den 3.-7. december 2018 ("MSC 100") vedtage ændringer af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram i forbindelse med bulkskibe og olietankskibe, 2011 ("ESP-koden fra 2011").
- (8) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på MEPC 73 bør fastlægges, da ændringerne af regel 14 i bilag VI til Marpolkonventionen vil kunne få afgørende

indflydelse på indholdet i EU-lovgivningen, nærmere bestemt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802⁴.

- (9) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på MSC 100 bør fastlægges, da ændringerne af ESP-koden fra 2011 vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet i EU-lovgivningen, nærmere bestemt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 530/2012⁵.
- (10) Ændringerne af regel 14 i bilag VI til Marpolkonventionen vedrørende forbud mod at transportere ikkeforskriftsmæssig fuelolie til forbrænding med henblik på fremdrift eller drift om bord på et skib burde sikre en effektiv håndhævelse af fueloilstandarderne i regel 14.1.3 i bilag VI til Marpolkonventionen, som træder i kraft den 1. januar 2020.
- (11) Ændringerne af ESP-koden fra 2011 bør omfatte redaktionelle ændringer af koden, som udpeger alle obligatoriske krav, samt forbedrer tabellerne og formularerne og sammenfletter de redaktionelle ændringer med nye væsentlige krav, der tager højde for nylige ajourføringer af Den Europæiske Sammenslutning af Klassifikationsselskabers (IACS) Unified Requirements (UR) Z10-serie.
- (12) Unionens holdning udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af henholdsvis IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet og Komitéen for Sikkerhed på Søen, idet de handler i fællesskab i Unionens interesse —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, som skal indtages på Unionens vegne på den 73. samling i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet skal være at tilslutte sig vedtagelsen af ændringer af regel 14.1 i bilag VI til Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, som fastsat i IMO-dokument MEPC 73/3.

Artikel 2

Den holdning, som skal indtages på Unionens vegne på den 100. samling i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen skal være at tilslutte sig vedtagelsen af ændringer af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011, som fastsat i bilag 2 til IMO-dokument MSC 99/22/Add. 1.

Artikel 3

- 1. Holdningen i artikel 1 udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet, idet de handler i fællesskab.
- 2. Holdningen i artikel 2 udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, idet de handler i fællesskab.

⁴ 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).

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).

3. Mindre ændringer af de holdninger, der er omhandlet i artikel 1 og 2, kan tiltrædes uden yderligere afgørelse truffet af Rådet.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne
Formand*