



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 20 februari 2024
(OR. en)

6829/24

**Interinstitutionellt ärende:
2024/0040(NLE)**

**MAR 34
OMI 24
ENV 199
CLIMA 80**

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	20 februari 2024
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2024) 74 final
Ärende:	Förslag till RÅDETS BESLUT om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid det 81:a mötet i kommittén för skydd av den marina miljön och vid det 108:e mötet i sjösäkerhetskommittén om antagandet av ändringar av den internationella konventionen för förhindrande av förorening från fartyg (Marpol), barlastvattenkonventionen, den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), den internationella koden för säkerhet på fartyg som använder gaser eller bränslen med låg flampunkt (IGF-koden), det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg från 2011 (2011 års ESP-kod), den internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden), den internationella koden för brandsäkerhetssystem (FSS-koden) och koden för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-koden)

För delegationerna bifogas dokument – COM(2024) 74 final.

Bilaga: COM(2024) 74 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 20.2.2024
COM(2024) 74 final

2024/0040 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid det 81:a mötet i kommittén för skydd av den marina miljön och vid det 108:e mötet i sjösäkerhetskommittén om antagandet av ändringar av den internationella konventionen för förhindrande av förorening från fartyg (Marpol), barlastvattenkonventionen, den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), den internationella koden för säkerhet på fartyg som använder gaser eller bränslen med låg flampunkt (IGF-koden), det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg från 2011 (2011 års ESP-kod), den internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden), den internationella koden för brandsäkerhetssystem (FSS-koden) och koden för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-koden)

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag rör ett beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 81:e mötet i Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC 81) som är planerat att äga rum den 18–22 mars 2024, och vid det 108:e mötet i Internationella sjöfartsorganisationens sjösäkerhetskommitté (MSC 108) som är planerat att äga rum den 15–24 maj 2024.

Under MEPC 81 planeras att anta ändringar av

- (1) artikel V i protokoll I i den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol),
- (2) bilaga VI till Marpol och
- (3) barlastvattenkonventionen.

Under MSC 108 planeras att anta ändringar av

- (4) kapitlen II-1, II-2 och V i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) från 1974,
- (5) den internationella koden för säkerhet på fartyg som använder gaser eller bränslen med låg flampunkt (IGF-koden),
- (6) den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg från 2011 (2011 års ESP-kod),
- (7) den internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden),
- (8) den internationella koden för brandsäkerhetssystem (FSS-koden) och
- (9) avsnitt A-VI/1 i koden för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-koden).

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen

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

Konventionen trädde i kraft den 17 mars 1958.

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

Samtliga medlemsstater är parter i den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) från 1973, som trädde i kraft den 2 oktober 1983, och i bilaga VI, som trädde i kraft den 18 maj 2005. Unionen är inte part i Marpol.

Alla medlemsstater är parter i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), som trädde i kraft den 25 maj 1980. Unionen är inte part i Solas.

2.2. Internationella sjöfartsorganisationen

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

Medlemskap i IMO är öppet för alla stater och alla EU-medlemsstater är medlemmar i IMO. EU:s förbindelser med IMO bygger framför allt på det samarbetsavtal som ingicks 1974 mellan den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) och Europeiska gemenskapernas kommission.

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

IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC) består också av IMO:s alla medlemmar och sammanträder minst en gång om året. Den behandlar miljöfrågor inom ramen för organisationens ansvarsområde när det gäller bekämpning och förhindrande av förorening från fartyg som omfattas av Marpol, inbegripet olja, kemikalier som transporteras i bulk, toalettavfall, fast avfall och utsläpp från fartyg, inbegripet luftförorening och utsläpp av växthusgaser. Andra frågor som omfattas är hantering av barlastvatten, antifoulingsystem, återvinning av fartyg, beredskap och insatser vid utsläpp samt identifiering av särskilda områden och särskilt känsliga havsområden.

IMO:s sjösäkerhetskommitté, liksom dess kommitté för skydd av den marina miljön, tillhandahåller resurser för att utföra de uppgifter som de tilldelas genom IMO-konventionen, IMO:s generalförsamling eller IMO:s råd, eller uppgifter inom ovan nämnda ansvarsområden som tilldelas respektive kommitté genom eller enligt andra internationella instrument och som godkänns av IMO. Beslut av sjösäkerhetskommittén och av kommittén för skydd av den marina miljön, och av dess underordnade organ, ska antas av en majoritet av medlemmarna.

2.3. De föreslagna akterna från IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön

Den 18–22 mars 2024, vid sitt 81:a möte, kommer kommittén för skydd av den marina miljön att anta ändringar av artikel V i protokollet i Marpol, bilaga VI till Marpol och barlastvattenkonventionen.

Syftet med de planerade ändringarna av artikel V i protokoll I i Marpol är att se över rapporteringsförfarandena för förluster av containrar i syfte att undvika dubbelrapportering.

Syftet med de planerade ändringarna av bilaga VI till Marpol om bränslen med låg flampunkt och andra frågor som rör eldningsolja är att hitta en lösning för kravet på testning och att information om flampunkt ska ingå i bunkersspecifikationen för bränslen med låg flampunkt, vilket var oförenligt med de senaste ändringarna av kapitel II-2 i Solas som antogs vid MSC 106. Vad gäller ändringarna av tillgängligheten till uppgifter i IMO:s databas över fartygsbränsleförbrukning och införande av uppgifter om transportarbete och ökad detaljnivå i IMO:s databas är syftet att optimera användningen av databasen, till gagn för politiken om sjöfartens minskade koldioxidutsläpp.

Syftet med de planerade ändringarna av barlastvattenkonventionen är att främja användningen av elektroniska dagböcker enligt konventionen.

2.4. De föreslagna akterna från IMO:s sjösäkerhetskommitté

Den 15–24 maj 2024, vid sitt 108:e möte, kommer kommittén för sjösäkerhet att anta ändringar av kapitlen II-1, II-2 och V i Solas, IGF-koden, 2011 års ESP-kod, LSA-koden, FSS-koden samt avsnitt A-VI/1 i STCW-koden.

Syftet med de planerade ändringarna av kapitlen II-1, II-2 och V i Solas 1974 är att säkerställa säker bogsering för fartyg, att förbättra brandsäkerheten för passagerarfartyg, inbegripet ro-ro-passagerarfartyg, respektive att förenkla hanteringen av rapporter om containrar som förlorats.

Syftet med de planerade ändringarna av IGF-koden är att förbättra säkerheten för fartyg, inbegripet passagerarfartyg, genom användning av naturgas som bränsle.

Syftet med de planerade ändringarna av 2011 års ESP-kod är att förtydliga förfarandena för godkännande och certifiering av företag som ägnar sig åt mätning av tjocklek av skrovstrukturer.

Syftet med de planerade ändringarna av LSA-koden är att främja sjösäkerheten genom att nedsänkingshastigheten för livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar på passagerarfartyg ses över, genom att säkerställa lämplig prestanda i vatten för flytvästar för sjöfolks säkerhet och genom att höja säkerhetsstandarderna för system med enkelfall och krokar som löser ut vid belastning.

Syftet med de planerade ändringarna av FSS-koden är att förbättra brandsäkerheten för passagerarfartyg, särskilt ro-ro-passagerarfartyg.

Syftet med de planerade ändringarna av avsnitt A-VI/1 i STCW-koden är att säkerställa säkra arbetsplatser för sjöfolk.

3. STÅNDPUNKT ATT INTA PÅ UNIONENS VÄGNAR VID DET 81:A MÖTET I IMO:S KOMMITTÉ FÖR SKYDD AV DEN MARINA MILJÖN

3.1. Ändringar av artikel V i protokoll I i den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol)

Vid MSC 103 enades man om att i sin tvåårsagenda införa en punkt om ”Utarbetande av åtgärder avseende upptäckt och obligatorisk rapportering av containrar som förlorats till sjöss som kan förbättra lokalisering, spårning och upphämtning av sådana containrar”, där två möten behövs för att slutföra punkten, och utsåg underkommittén för transport av gods och containrar (CCC) till samordningsorgan.

Vid CCC 8 enades man om att inrätta en arbetsgrupp för utarbetande av åtgärder avseende upptäckt och obligatorisk rapportering av containrar som förlorats till sjöss och gruppen gavs i uppdrag att, med beaktande av de kommentarer som gjorts och de beslut som fattats i plenum, bland annat utarbeta förslag till ändringar av artikel V i protokoll I i Marpol-konventionen, på grundval av en EU-inlaga (CCC 8/11/1).

Efter att ha behandlat arbetsgruppens rapport enades CCC 8 om de föreslagna ändringarna av artikel V i protokoll I i Marpol-konventionen, med sikte på samtidigt antagande av MEPC.

Unionens ståndpunkt var att aktivt stödja dessa ändringar eftersom de tagits med i en EU-inlaga (CCC 8/11/1 (Australien et al.)).

Vid MEPC 80 godkändes de föreslagna ändringarna av artikel V i protokoll I i Marpol eftersom det noterats att man vid MSC 107 hade godkänt de relaterade föreslagna ändringarna av kapitel V i Solas, med sikte på antagande vid MEPC 81.

Unionens ståndpunkt var att aktivt stödja förslagen, under förutsättning att de relaterade föreslagna ändringarna av kapitel V i Solas godkändes vid MSC 107.

Unionen bör därför stödja dessa ändringar, eftersom det är viktigt att inrätta ett enda rapporteringssystem för förlust av containrar, i syfte att undvika dubbla inlämningskrav och undvika förvirring som innebär en risk för att containrar som förlorats till sjöss inte rapporteras.

3.2. Ändringar av bilaga VI till Marpol

För ändringarna av bilaga VI till Marpol som rör bränslen med låg flampunkt och andra frågor som rör eldningsolja, gäller följande:

Efter att man vid MEPC 79 genom resolution MEPC.362(79) antagit ändringar av bilaga VI till Marpol för att lägga till flampunkt till den information som ska ingå i bunkerspecifikationen, uppmanades intresserade medlemsstater och internationella organisationer att lägga fram förslag vid MEPC 80, särskilt avseende inrättandet av ett undantag för bränslen med låg flampunkt i regel 18.4 i bilaga VI till Marpol, i syfte att lösa problemet enligt befintlig punkt 3.7 (MEPC 79/15, punkt 3.37).

Vid MEPC 80 godkändes, efter beaktande av rapporten från arbetsgruppen för luftförorening och energieffektivitet, de föreslagna ändringarna till reglerna 2, 14, 18 och tillägg I i bilaga VI till Marpol, med sikte på antagande vid MEPC 81.

Unionens ståndpunkt var att hänskjuta diskussionen om ändringarna till arbetsgruppen för luftförorening så att de skulle kunna behandlas i detalj.

Unionens ståndpunkt bör vara att stöda dessa ändringar, i syfte att hitta en lösning för kravet på testning och att information om flampunkt ska ingå i bunkerspecifikationen för bränslen med låg flampunkt, vilket var oförenligt med de senaste ändringarna av kapitel II-2 i Solas som antogs vid MSC 106.

För ändringarna av bilaga VI till Marpol om tillgängligheten till uppgifter i IMO:s databas över fartygsbränsleförbrukning och införande av uppgifter om transportarbete och ökad detaljnivå i IMO:s databas, gäller följande:

Vid sitt 78:e möte godkände MEPC ett särskilt arbetsflöde för översynen av IMO:s databas över fartygsbränsleförbrukning av eldningsolja och uppmanade intresserade medlemsstater och internationella organisationer att lägga fram förslag vid ett framtida möte i ISWG-GHG (dokument MEPC 78/17, punkt 7.120).

Efter detta diskuterade den tillfälliga arbetsgruppen för växthusgaser (ISWG-GHG) vid sitt 13:e möte ett förslag som lagts fram i dokument ISWG-GHG 13/7 (Österrike et al.) om att ändra IMO:s databas och undersöka möjliga framtida ändringar av IMO:s Gisis-rapporteringsmodul, bland annat ytterligare rapporteringsparametrar och ökad transparens.

Vid MEPC 79 noterades ett brett stöd för förslaget att ta med uppgifter om transportarbete, den eventuella användningen av innovativa tekniker och detaljnivån för rapporterade data; ISWG-GHG 14 gavs därför i uppdrag att ytterligare behandla de föreslagna ändringarna av tillägg IX i bilaga VI till Marpol med användning av bilaga 1 för att dokumentera ISWG-GHG 13/7 som grund, och medförslagsställarna uppmanades att samråda med de delegationer som hade uttryckt farhågor i syfte att utarbeta ett eventuellt reviderat förslag.

Vid ISWG-GHG 14 tog man del av de åtskilliga inlagorna och uppmanade MEPC 80 att notera följande:

1. Att det fanns brett stöd inom gruppen för att införa uppgifter om transportarbete och ökad detaljnivå i de uppgifter som rapporteras till IMO:s databas för fartygsförbrukning av eldningsolja.
2. Att farhågor uttrycktes om olika frågor, t.ex. de föreslagna ändringarnas omognad och tidpunkten för dem, tendensen att i alltför hög grad komplicera mekanismen för kritisk informationsinfrastruktur, tillgängligheten till uppgifter och transparens samt att gruppen inte var i stånd att dra några slutsatser i dessa frågor.
3. Att översända de förslag som anges i dokumenten ISWG-GHG 14/4, ISWG-GHG 14/4/1, ISWG-GHG 14/4/2, samt den samling av föreslagna ändringar som anges i tillägg 3 i dokument MEPC 80/WP.6, till den arbetsgrupp för luftförorening och energieffektivitet som förväntades inrättas under MEPC 80 för ytterligare behandling i syfte att slutföra arbetet, med beaktande av kommentarerna från detta möte.

Gruppen noterade att denna fråga inte skulle omprövas under ISWG-GHG 15 och att eventuella ytterligare dokument i frågan bör läggas fram vid MEPC 80.

Under MEPC 80 inrättades arbetsgruppen för luftförorening och energieffektivitet för att diskutera flera frågor, bland annat de föreslagna ändringarna av bilaga VI till Marpol avseende översynen av IMO:s databas för fartygsförbrukning av eldningsolja, med användning av tillägg 3 i dokument MEPC 80/WP.6 som grund, i syfte att slutföra förslagen till ändringar av bilaga VI till Marpol vid detta möte.

Vid MEPC 80 godkändes de föreslagna ändringarna av bilaga VI till Marpol, med sikte på antagande vid MEPC 81.

Unionens ståndpunkt bör vara att stödja dessa ändringar eftersom de optimerar användningen av databaser, till gagn för politiken om sjöfartens minskade koldioxidutsläpp, och de är en kompromiss i fråga om bredare tillgång till uppgifter i IMO:s databas och IMO:s sekretariats kontroll av dessa. Å ena sidan garanteras analyskonsulter och forskningsenheter tillgång till uppgifter i databasen, förutsatt att IMO:s sekretariat har gett sitt godkännande, och å andra sidan ges möjlighet för alla företag att på frivillig bas lämna ut sina fartygs uppgifter i databasen till allmänheten.

3.3. Ändringar av barlastvattenkonventionen

Under MEPC 80 inrättades gruppen för översyn av barlastvattenkonventionen. Gruppen fick bland annat i uppdrag att behandla det utkast till riktlinjer för användning av elektroniska dagböcker enligt barlastvattenkonventionen som ingår i bilagan till dokument MEPC 79/4/10 och informera kommittén i enlighet med detta och att, beroende på resultaten av behandlingen av utkastet till riktlinjer för användning av elektroniska dagböcker enligt barlastvattenkonventionen, behandla de föreslagna följdändringarna av barlastvattenkonventionen som ingår i dokument MEPC 79/4/9, och ge kommittén råd i enlighet med detta.

Arbetsgruppen slutförde utkastet till riktlinjer för användning av elektroniska dagböcker enligt barlastvattenkonventionen och uppmanade MEPC 80 att anta utkastet till förslaget till MEPC-resolution om riktlinjer för användningen av elektroniska dagböcker enligt barlastvattenkonventionen. I samband med att utkastet till riktlinjer slutfördes tog gruppen också upp vissa frågor om de föreslagna följdändringarna av reglerna A-1 och B-2 i konventionen med avseende på befintliga elektroniska dagböcker vilka kanske inte är i enlighet med riktlinjerna, och befälhavarens verifiering av uppgifter i databasen.

Efter detta behandlade och godkände MEPC 80 de föreslagna ändringarna av reglerna A-1 och B-2 i barlastvattenkonventionen avseende användningen av elektroniska dagböcker enligt konventionen, med sikte på antagande vid MEPC 81.

Unionens ståndpunkt bör vara att stödja dessa ändringar eftersom de tar ett steg närmare digitaliseringen genom användning av elektroniska dagböcker enligt barlastvattenkonventionen.

4. STÅNDPUNKT ATT INTA PÅ UNIONENS VÄGNAR VID DET 108:E MÖTET I KOMMITTÉN FÖR SJÖSÄKERHET

4.1. Ändringar av kapitlen II-1, II-2 och V i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) från 1974

För ändringarna av kapitel II-1 i Solas från 1974 gäller följande:

Vid MSC 103 enades man om att anförtro underkommittén för utformning och konstruktion av fartyg en ny punkt om ”Utarbetande av ändringar av reglerna II-1/3-4 i Solas för att tillämpa kraven på utrustning för nödbogsering för tankfartyg på andra typer av fartyg”, med målet att arbetet skulle slutföras år 2023.

Vid SDC 8 lade unionen tillsammans med Australien, Kanada, Marocko, Nya Zeeland och Vanuatu fram dokument SDC 8/12/1 till stöd för denna agendapunkt och föreslog att tillämpningsområdet för Solas-regel II-1/3-4 punkt 1 (som för närvarande endast är tillämplig på tankfartyg med en dödvikt på minst 20 000 ton) utökas till att omfatta alla nya fartyg, utom tankfartyg, med en bruttodräktighet på 20 000 ton och högre. Å andra sidan föreslog Kina (SDC 8/12) en ändring av Solas-regel II-1/3-4 för andra fartyg än tankfartyg, med en bruttodräktighet över 150 000 ton.

Ordföranden påpekade att de två inlagorna under denna agendapunkt var alltför långt ifrån varandra. På grund av tidsbrist skulle därför den bästa vägen framåt vara att skjuta upp diskussionen till SDC 9.

Vid SDC 9 inrättades expertgruppen om tillämpning av utrustning för nödbogsering av tankfartyg på andra typer av fartyg och gruppen gavs i uppdrag att, med beaktande av de kommentarer som gjorts och de beslut som fattats i plenum, slutföra de föreslagna ändringarna av Solas-regel II-1/3-4, på grundval av dokument SDC 8/12/1. Efter diskussion och mot bakgrund av att en stor majoritet uttryckte stöd för förslaget i dokument SDC 8/12/1, enades underkommittén om ett tröskelvärde för bruttodräktighet på 20 000 ton och högre för nya fartyg som måste ha anordningar för nödbogsering. Underkommittén uppmanade MSC 107 att godkänna förslaget till ändringar av Solas-regel II-1/3-4, med sikte på ett efterföljande antagande (SDC 9/16, bilaga 9).

Unionens ståndpunkt var att stödja de ändringar som unionen föreslagit av Solas-regel II-1/3-4 om utökning av tillämpningsområdet för Solas-regel II-1/3-4 punkt 1 (som för närvarande endast är tillämplig på tankfartyg med en dödvikt på minst 20 000 ton) till att omfatta alla nya fartyg, utom tankfartyg, med en bruttodräktighet på 20 000 ton och högre.

MSC 107 godkände de föreslagna ändringarna av Solas-regel II-1/3-4 om nya krav för alla nya fartyg utom tankfartyg med en bruttodräktighet på minst 20 000 ton måste utrustas med anordningar för nödbogsering, med sikte på antagande vid MSC 108.

Unionens ståndpunkt bör vara att stödja dessa ändringar för att avsevärt öka säkerheten och säkerställa att alla nya fartyg utom tankfartyg, särskilt passagerarfartyg, med en bruttodräktighet på 20 000 ton och högre, kan bogseras på ett säkert sätt i en nödsituation.

För ändringarna av kapitel II-2 i Solas från 1974 om brandsäkerhet, särskilt för passagerarfartyg, gäller följande:

Förebyggande av brand och explosion – regel 4:

Vid MSC 105 godkändes, och vid MSC 106 antogs, de föreslagna ändringarna av kapitel II-2 i Solas som rör leverantörer av eldningsolja som inte uppfyller flampunktskraven, åtgärder mot leverantörer som har befunnits leverera brännolja som inte uppfyller kraven på lägsta flampunkt, och dokumentation av flampunkten för det faktiska bränslepartiet vid bunkring.

Vid MSC 105 godkändes också den uppdaterade åtgärdsplanen och inrättandet av kontaktgruppen för utarbetande av ytterligare åtgärder i syfte att öka fartygssäkerheten vid användning av eldningsolja, vilka kommer att rapporteras vid MSC 107, fortsätta utarbetandet av förslag till riktlinjer för fartyg för hantering av situationer där de har vägledande testresultat som tyder på att den levererade eldningsoljan inte uppfyller flampunktskraven.

Kontaktgruppen enades om att fortsätta utvecklingen av ett allmänt Solas-krav på att eldningsolja inte får äventyra fartygets säkerhet, liknande regel 18.3.1.1.3 i bilaga VI till Marpol, på grundval av bilaga 3 i MSC 107/6. Gruppen diskuterade också de farhågor som uttryckts i plenum avseende referensen ”farlig för personalen”. Efter att gruppen noterat att begreppet ”farlig för personalen” användes i bilaga VI i Marpol enades man om att använda samma begrepp i de föreslagna ändringarna av Solas. Slutligen enades gruppen om förslaget till ny Solas-regel II-2/4.2.1.9, så som anges i bilaga 3 i MSC 107/WP.10, för godkännande av kommittén och efterföljande antagande.

Vid MSC 107 godkändes de föreslagna ändringarna av Solas-regel II-2/4 avseende andra parametrar för eldningsolja än flampunkt, med sikte på antagande vid MSC 108.

Unionens ståndpunkt vid MSC 107 var att fortsätta diskutera arbetet i en arbetsgrupp, eftersom kontaktgruppen inte slutförde detta arbete.

Unionens ståndpunkt bör vara att stödja dessa ändringar eftersom de kommer förbättra säkerheten vid användning av eldningsolja, särskilt på passagerarfartyg.

För brandbekämpning och särskilda krav – Reglerna 7, 9, 20 och 23, gäller följande:

Vid MSC 97 enades man om EU:s föreslagna nya punkt rörande bränder på ro-ro-däck på passagerarfartyg, på grundval av en studie om olyckor som sker på ro-ro-passagerarfartyg i vilken fjorton områden med möjliga insatser för förbättring och ändring av instrumenten identifierades.

Vid det sjätte mötet i underkommittén för fartygssystem och fartygsutrustning (SSE) lyckades man slutföra ett utkast till interimsriktlinjer som innehöll flera förslag, vilka var direkta resultat av de två FIRESAFE-studierna. Vid SSE 6 gjordes också goda framsteg med utarbetandet av förslag till ändringar av de reviderade riktlinjerna för underhåll och inspektion av brandskyddssystem och brandskyddsanordningar (MSC.1/Circ.1432).

Vid SSE 8 utvecklades ytterligare de föreslagna ändringarna av kapitel II-2 i Solas och FSS-koden för nya och befintliga ro-ro-passagerarfartyg och kontaktgruppen för brandskydd återinrättades för att fortsätta arbetet mellan sammanträdena med det mandat som anges i punkt 6.26 i dokument SSE 8/20, och gruppen fick i uppdrag att lägga fram en rapport för detta möte.

Vid SSE 9 enades man om de föreslagna ändringarna av kapitel II-2 i Solas rörande brandsäkerhet på ro-ro-passagerarfartyg, så som anges i bilaga 5 till SSE 9/20, med sikte på godkännande vid MSC 107 och efterföljande antagande vid MSC 108.

Vid SSE 9 noterades också att gruppen hade behandlat frågan om branddetektering vid kontrollstationer och fjärrarbetsutrymmen på lastfartyg och hade enats om att begreppet ”kontinuerligt bemannad central kontrollstation”, som föreslagits i kontaktgruppens rapport (SSE 9/6), bör ersättas med begreppet ”alla kontrollstationer och lastkontrollrum”. Därefter enades underkommittén om de föreslagna ändringarna av Solas-regel II-2/7.5.5, så som anges i bilaga 5 till SSE 9/20, med sikte på godkännande vid MSC 107 och efterföljande antagande vid MSC 108.

Unionens ståndpunkt vid SSE 9 var att allmänt stödja rapporten från kontaktgruppen för brandskydd (SSE 9/6) och föreslå att detta dokument samt dokument SSE 9/6/1 (Japan)

hänvisas till arbetsgruppen för brandskydd för vidare diskussion på detaljnivå, med sikte på att ändringarna av kapitel II-2 i Solas och av FSS-koden slutförs vid det mötet.

Vid MSC 107 godkändes de föreslagna ändringarna av kapitel II-2 i Solas om brandsäkerhet på ro-ro-passagerarfartyg, som anges i punkt 14.16.2 i MSC 107-rapporten (MSC 107/20) och bilaga 33 till MSC 107/20/Add. 1, med sikte på antagande vid MSC 108.

Unionens ståndpunkt vid MSC 107 var att stödja den föreslagna ändringen av kapitel II-2 i Solas, men att beakta de modifieringar som föreslagits av Japan (MSC 107/14/4).

Unionens ståndpunkt bör vara att stödja dessa ändringar eftersom de kommer att innebära avsevärda fördelar för säkerheten för människoliv till sjöss genom att förbättra brandsäkerhetsstandarden för passagerarfartyg, särskilt ro-ro-passagerarfartyg.

För ändringarna av kapitel V i Solas från 1974 om navigationssäkerhet – Reglerna 31 och 32, gäller följande:

Vid MSC 103 enades man om att i sin tvåårsagenda införa en punkt om ”Utarbetande av åtgärder avseende upptäckt och obligatorisk rapportering av containrar som förlorats till sjöss som kan förbättra lokalisering, spårning och upphämtning av sådana containrar”, där två möten behövs för att slutföra punkten, och utsåg underkommittén för transport av gods och containrar (CCC) till samordningsorgan.

Vid CCC 8 enades man om att inrätta en arbetsgrupp för utarbetande av åtgärder avseende upptäckt och obligatorisk rapportering av containrar som förlorats till sjöss och gruppen gavs i uppdrag att, med beaktande av de kommentarer som gjorts och de beslut som fattats i plenum, bland annat utarbeta förslag till ändringar av kapitel V i Solas, på grundval av en EU-inläga (CCC 8/11/1).

Vid CCC 8 slutförde och enades man om förslagen till ändringar av kapitel V i Solas, så som anges i bilaga 7 till CCC 8/18, för framläggande vid MSC 107 för godkännande och efterföljande antagande. Underkommittén ställde sig också bakom arbetsgruppens åsikt att förslagen till ändringar bör träda i kraft den 1 januari 2026 förutsatt att ändringarna antas före den 1 juli 2024, i enlighet med den tillfälliga halvtidsändringscykel som man enades om vid MSC 104 (CCC 8/WP.5, punkt 18).

Unionens ståndpunkt vid CCC 8 var att aktivt stödja förslaget i CCC 8/11/1 (Australien et al.) och föreslå att det tillsammans med dokumenten CCC 8/INF.7 (Nederländerna) och CCC 8/INF.9 (Frankrike) hänskjuts till en teknisk diskussion i arbetsgruppen för utarbetande av åtgärder för upptäckt och obligatorisk rapportering av containrar som förlorats till sjöss.

Vid MSC 107 godkändes de föreslagna ändringarna av kapitel V i Solas avseende rapportering av containrar som förlorats, med sikte på antagande vid MSC 108.

Unionen bör stödja dessa ändringar eftersom de kommer att förenkla hanteringen av rapporter om containrar som förlorats i syfte att uppfylla lagstadgade skyldigheter, föreskriva ett rapporteringskrav från flaggstaten till IMO, öka navigationssäkerheten och förhindra föroreningar.

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

Vid CCC 8 enades man om att inrätta en arbetsgrupp för ändringar av IGF-koden och översyn av den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg för transport av flytande gaser i bulk (IGC-koden) och gav gruppen i uppdrag att, med beaktande av de kommentarer som gjorts och de beslut som fattats i plenum, slutföra flera förslag till ändringar av IGF-koden.

Vid CCC 8 enades man om förslagen till ändringar av IGF-koden, så som anges i bilaga 3 till CCC 8/18, för framläggande vid MSC 107 för godkännande och efterföljande antagande. I samband med detta godkände underkommittén arbetsgruppens rekommendation att utfärda ett MSC-cirkulär om tidigt genomförande av de föreslagna ändringarna av punkterna 4.2.2 och 8.4.1–8.4.3 i IGF-koden, med förbehåll för att de antas vid MSC 108 (CCC 8/WP.4, punkt 14).

Unionens ståndpunkt vid CCC 8 var att stödja inrättandet av en arbetsgrupp för att slutföra ändringarna av IGF-koden så som anges i kontaktgruppens rapport (CCC 8/3) och för behandling av dokumenten CCC 8/3/1–3 (IACS) och CCC 8/3/4 (Sydkorea), samt av en arbetsgrupp för utarbetande av säkerhetsbestämmelser för nya alternativa bränslen, särskilt för att slutföra utkastet till interimsriktlinjer för fartyg som använder LPG-bränslen och för att ytterligare utveckla utkastet till interimsriktlinjer för fartyg som använder vätgas som bränsle.

Vid MSC 107 godkändes de föreslagna ändringarna av IGF-koden, med sikte på antagande vid MSC 108, tillsammans med ett MSC-cirkulär om tidigt genomförande av de föreslagna ändringarna av punkterna 4.2.2 och 8.4.1–8.4.3 i IGF-koden.

Unionen bör stödja dessa ändringar eftersom de kommer att förbättra säkerheten för fartyg, inbegripet passagerarfartyg, genom användning av naturgas som bränsle.

4.3. Ändringar av den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg från 2011 (2011 års ESP-kod)

Vid MSC 106 antogs ändringar av delarna A och B i bilagorna A och B till 2011 års ESP-kod, vilka utarbetats vid SDC 8 i enlighet med det förfarande för regelbundna uppdateringar av koden som man enades om vid MSC 92, och som undantar regelbundna uppdateringar av 2011 års ESP-kod från fyraårscykeln för ikraftträdande av ändringarna av Solas (MSC 92/26, punkt 13.31). Ändringarna bör anses ha godkänts den 1 januari 2024 och träder i kraft den 1 juli 2024.

Vid SDC 9 behandlades dokument SDC 9/6 (Kina) i vilket föreslogs att förfarandena för godkännande och certifiering av företag som utför tjockleksmätning av skrovstrukturer skulle modifieras, för att möjliggöra för administrationer att utöva rätten att granska företag som utför mätning av tjocklek på skrovstrukturer. Efter behandling enades underkommittén om ett utkast till MSC-resolution om ändringar av den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg från 2011 (2011 års ESP-kod), så som anges i bilaga 3 till SDC 9/16, för framläggande vid MSC 107 för godkännande och efterföljande antagande.

Unionens ståndpunkt vid SDC 9 var att stödja förslaget.

Vid MSC 107 godkändes de föreslagna ändringarna av 2011 års ESP-kod, med sikte på antagande vid MSC 108.

Unionens ståndpunkt vid MSC 107 var att stödja förslaget.

Unionen bör därför stödja dessa ändringar eftersom de kommer att förtydliga förfarandena för godkännande och certifiering av företag som ägnar sig åt mätning av tjocklek av skrovstrukturer i bilagorna till 2019 års ändringar av 2011 års ESP-kod, genom att hänvisa till administrationen snarare än till en organisation som erkänts av administrationen.

4.4. Ändringar av internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden)

För ändringar av minsta och högsta nedsänkningshastighet för livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar (punkterna 6.1.2.8 och 6.1.2.10 i LSA-koden), gäller följande:

Vid MSC 99 behandlades dokument MSC 99/20/2 (Japan) och man enades om att i sin tvåårsagenda införa en punkt om ”Utarbetande av ändringar av LSA-koden för att se över nedsänkningshastigheten för livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar på lastfartyg”, där två möten behövs för att slutföra punkten, och SSE-underkommittén utsågs till samordningsorgan (MSC 99/22, punkterna 20.14–20.18). Kommittén enades också om att de ändringar som ska utarbetas bör gälla för alla lastfartyg som omfattas av kapitel III i Solas och för alla sjösättningsredskap med ginor och vinschar, samt att det instrument som skulle ändras var punkt 6.1.2.8 i LSA-koden.

Vid SSE 9 noterades, efter att ha erinrat om att punkten var begränsad till endast lastfartyg, slutsatsen i arbetsgruppen för livräddningsutrustning att de föreslagna reviderade kraven på lägsta nedsänkningshastighet för livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar inte skulle påverka passagerarfartyg, vilka redan hade en höjdbegränsning för dävertar i enlighet med regel III/24 i Solas. Underkommittén uppmanade därför MSC 107 att utvidga tillämpningen av ovannämnda föreslagna ändringar av kapitel VI i LSA-koden avseende de reviderade punkterna 6.1.2.8 och 6.1.2.10 till att omfatta passagerarfartyg, så att den högsta nedsänkningshastigheten också skulle gälla, eftersom gruppen hade utarbetat de föreslagna ändringarna för att gälla både last- och passagerarfartyg.

Därefter enades underkommittén om ett utkast till MSC-resolution om ändringar av LSA-koden avseende lägsta och högsta nedsänkningshastighet för livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar, samt kontroll-/övervakningsblad och dokumentationsformat, så som anges i bilaga 4 till SSE 9/20, med sikte på godkännande vid MSC 107 och efterföljande antagande vid MSC 108.

Vid MSC 107 enades man om att modifiera de föreslagna ändringarna av punkt 6.1.2.10 i LSA-koden i enlighet med förslaget i dokument MSC 107/14/5 och varefter de föreslagna ändringarna av LSA-koden (punkterna 6.1.2.8 och 6.1.2.10) godkändes, med sikte på antagande vid MSC 108.

Unionens ståndpunkt vid MSC 107 var att stödja detta beslut eftersom det kommer att öka säkerheten på passagerarfartyg.

Unionens ståndpunkt bör vara att stödja ändringarna eftersom de främjar sjösäkerheten genom att nedsänkningshastigheten för livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar på passagerarfartyg ses över.

För ändringarna av prestanda i vatten för flytvästar (punkt 2.2.1.6.2 i LSA-koden) gäller följande:

Vid MSC 101 införde kommittén en punkt i tvåårsagendan om ”Utarbetande av ändringar av LSA-koden och resolution MSC.81(70) för att behandla Solas-flytvästars prestanda i vatten”, i syfte att förbättra flytvästars prestanda i vatten och därmed minska de risker som är förknippade med att sjöfolk hamnar i vattnet, med två återstående möten för att slutföra ärendet, och underkommittén utsågs till samordningsorgan.

Vid SSE 9 enades man om de föreslagna ändringarna av kapitel II i LSA-koden, så som anges i bilaga 4 till SSE 9/20, med sikte på godkännande vid MSC 107 och efterföljande antagande vid MSC 108.

Unionens ståndpunkt vid SSE 9 var att allmänt stödja att de relevanta avsnitten i SSE 9/3 (bilagorna 2 och 3 till rapporten från kontaktgruppen för livräddningsutrustning) samt dokument som lagts fram under denna agendapunkt hänvisas till arbetsgruppen för livräddningsutrustning för detaljerad analys, med sikte på slutförande vid detta möte.

Vid MSC 107 godkändes de föreslagna ändringarna av kapitel II i LSA-koden avseende prestanda i vatten för flytvästar, med sikte på antagande vid MSC 108.

Unionens ståndpunkt var att stödja att de relevanta avsnitten i SSE 9/3 (bilagorna 2 och 3 till rapporten från kontaktgruppen för livräddningsutrustning) samt dokument som lagts fram under denna agendapunkt hänvisas till arbetsgruppen för livräddningsutrustning för detaljerad analys, med sikte på slutförande vid detta möte.

Unionens ståndpunkt bör vara att stödja ändringarna eftersom de främjar sjösäkerheten genom att säkerställa lämplig prestanda i vatten för flytvästar, för sjöfolks säkerhet.

För ändringarna av system med enkelfall och krokar för livbåtsanordningar (punkterna 4.4.7.6.8 och 4.4.7.6.17 i LSA-koden), gäller följande:

Vid MSC 99 behandlades dokument MSC 99/20/2 (Japan) och man enades om att i sin tvåårsagenda införa en punkt om ”Utarbetande av ändringar av LSA-koden för att se över nedsänkningshastigheten för livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar på lastfartyg”, där två möten behövs för att slutföra punkten, och SSE-underkommittén utsågs till samordningsorgan (MSC 99/22, punkterna 20.14–20.18).

Vid SSE 7 behandlades de föreslagna ändringarna av punkt 4.4.7.6.17 i LSA-koden avseende system med enkelfall och krokar som löser ut vid belastning och man enades om de föreslagna ändringarna, i princip (bilaga 5 till SSE 7/WP.3).

Vid MSC 106 behandlades dokument MSC 106/11/1 (Bahamas et al.), i vilket en oförutsett konsekvens av den föreslagna strykningen av punkt 4.4.7.6.8 avseende obelastade krokar identifieras, och man enades om att ytterligare diskussioner vid SSE 9 var nödvändiga. Dessutom omdefinierade kommittén punkten så att den omfattar andra underpunkter till punkt 4.4.7.6 i LSA-koden i syfte att tillhandahålla den nödvändiga tydligheten för konsekvent tillämpning av kraven, och döpte om den till ”Ändringar av LSA-koden avseende system med enkelfall och krokar som löser ut vid belastning”.

Vid SSE 9 enades man om de föreslagna ändringarna av punkterna 4.4.7.6.8 och 4.4.7.6.17 (redan godkända av SSE 7) i kapitel IV i LSA-koden om system med enkelfall och krokar, så

som anges i bilaga 4 till SSE 9/20, med sikte på godkännande vid MSC 107 och efterföljande antagande vid MSC 108. I detta avseende enades underkommittén om att fasta krokar med ett fjäderbelastat skydd vid öppningen bör bedömas uppfylla kraven i punkt 4.4.7.6.8 i LSA-koden, efter modifiering, när de återställs automatiskt.

Unionens ståndpunkt vid SSE 9 var att fortsätta diskutera de relevanta dokumenten i arbetsgruppen.

Vid MSC 107 godkändes de föreslagna ändringarna av punkterna 4.4.7.6.8 och 4.4.7.6.17 i IGF-koden avseende system med enkelfall och krokar, med sikte på antagande vid MSC 108.

Unionens ståndpunkt var att stödja ändringarna.

Unionens ståndpunkt bör vara att stödja ändringarna av LSA-koden eftersom de främjar sjösäkerheten genom att höja säkerhetsstandarderna för system med enkelfall och krokar som löser ut vid belastning genom att undantagen i punkt 4.4.7.6.17 tas bort.

4.5. Ändringar av den internationella koden för brandsäkerhetssystem (FSS-koden)

Vid MSC 97 enades man om EU:s föreslagna nya punkt rörande bränder på ro-ro-däck på passagerarfartyg, på grundval av en studie om olyckor som sker på ro-ro-passagerarfartyg i vilken fjorton områden med möjliga insatser för förbättring och ändring av instrumenten identifierades.

Vid SSE 6 lyckades man slutföra ett utkast till interimriktlinjer som innehöll flera förslag, vilka var direkta resultat av de två FIRESAFE-studierna. Vid SSE 6 gjordes också goda framsteg med utarbetandet av förslag till ändringar av de reviderade riktlinjerna för underhåll och inspektion av brandskyddssystem och brandskyddsanordningar (MSC.1/Circ.1432). Så småningom godkändes iterimriktlinjerna vid MSC 101.

Vid SSE 7 godkändes, i princip, de föreslagna ändringarna av kapitlen 7 och 9 i FSS-koden, mot bakgrund av att korrespondensgruppen skulle fortsätta behandla frågan om ytterligare krav på linjära värmedetekteringssystem i FSS-koden.

Vid SSE 8 utvecklades ytterligare de föreslagna ändringarna av kapitel II-2 i Solas och FSS-koden för nya och befintliga ro-ro-passagerarfartyg, och kontaktgruppen för brandskydd återinrättades för att fortsätta arbetet mellan sammanträdena med det mandat som anges i punkt 6.26 i dokument SSE 8/20 och gruppen gavs i uppdrag att lägga fram en rapport för detta möte.

Vid SSE 9 enades man om att utarbeta förslag till ändringar av FSS-koden, så som anges i bilaga 6 till SSE 9/20, med sikte på godkännande vid MSC 107 och efterföljande antagande vid MSC 108, tillsammans med antagandet av de tillhörande föreslagna ändringarna av Solas.

Unionens ståndpunkt vid SSE 9 var att allmänt stödja rapporten från kontaktgruppen för brandskydd (SSE 9/6) och föreslå att detta dokument samt dokument SSE 9/6/1 (Japan) hänvisas till arbetsgruppen för brandskydd för vidare diskussion på detaljnivå, med sikte på att ändringarna av kapitel II-2 i Solas och av FSS-koden slutförs vid detta möte.

Vid MSC 107 godkändes de föreslagna ändringarna av FSS-koden avseende brandsäkerhet på ro-ro-passagerarfartyg, med sikte på antagande vid MSC 108 tillsammans med de tillhörande föreslagna ändringarna av Solas.

Unionens ståndpunkt var att stödja dessa ändringar.

Unionens ståndpunkt bör vara att stödja dessa ändringar eftersom de kommer att innebära avsevärda fördelar för säkerheten för människoliv till sjöss genom att förbättra brandsäkerheten på passagerarfartyg, särskilt ro-ro-passagerarfartyg.

4.6. Ändringar av koden för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-koden).

Vid MSC 105 bekräftades att ILO:s och IMO:s gemensamma trepartsarbetsgrupp (JTWG) bör behandla utarbetandet av utbildningsmöjligheter för att hantera mobbning och trakasserier inom sjöfartssektorn, inbegripet sexuella övergrepp och sexuella trakasserier, inom ramen för sitt nya mandat (MSC 105/20, punkt 16.14.1), och man gav i uppdrag åt underkommittén för mänskliga faktorn, utbildning och vakthållning att som en prioriterad fråga utveckla och slutföra arbetet med STCW-utbildning för hantering av mobbning och trakasserier inom sjöfartssektorn, inklusive sexuella övergrepp och sexuella trakasserier, som en del av den nya punkten om ”Övergripande översyn av 1978 års STCW-konvention och STCW-koden”, med beaktande av det arbete som ska utföras i samordning med JTWG.

Vid MSC 9 enades man om de föreslagna ändringarna av tabell A-VI/1–4 i STCW-koden om att förebygga och reagera på mobbning och trakasserier, inbegripet sexuella övergrepp och sexuella trakasserier, så som anges i bilaga 7 i HTW 9/15, för godkännande vid MSC 107 och med sikte på antagande vid MSC 108. Underkommittén enades också om att de föreslagna ändringarna bör behandlas av JTWG och hänvisas tillbaka till HTW 10 för slutbehandling, innan de antas av kommittén.

Unionens ståndpunkt vid HTW 9 var att stödja dokumenten HTW 9/7/1 (Förenta staterna) och HTW 9/7/8 (Bahamas et al.) i sak, med beaktande av HTW 9/7/5 (Sydkorea), och att bekräfta vikten av att ta itu med frågan om trakasserier och psykisk säkerhet, samtidigt som man påpekade att de tre dokumenten i enlighet med MSC 105 bör diskuteras som en prioriterad fråga i arbetsgruppen innan den allmänna översynen behandlas.

Vid MSC 107 godkändes de föreslagna ändringarna av tabell A-VI/1–4 i STCW-koden om att förebygga och reagera på mobbning och trakasserier, inbegripet sexuella övergrepp och sexuella trakasserier, med sikte på antagande vid MSC 108. I samband med detta noterade kommittén överenskommelsen vid HTW 9 om att hänvisa även ovannämnda föreslagna ändringar till det andra mötet i ILO:s och IMO:s gemensamma trepartsarbetsgrupp (JTWG) i syfte att identifiera och behandla sjöfolksfrågor och den mänskliga faktorn, för behandling och rådgivning vid MSC 108 innan de antas vid det mötet.

Unionens ståndpunkt var att stödja de föreslagna ändringarna.

Unionens ståndpunkt bör vara att stödja dessa ändringar eftersom de kommer att säkerställa säkra arbetsplatser för sjöfolk genom att i avsnitt A-VI/1 om ”obligatoriska minimikrav för förtrogenhet i säkerhetsfrågor, grundläggande utbildning och instruktioner för allt sjöfolk” införa en ny kompetens för att ”bidra till att förebygga och reagera på mobbning och trakasserier, inbegripet sexuella övergrepp och sexuella trakasserier”.

5. RELEVANT EU-LAGSTIFTNING OCH EU:S BEHÖRIGHET

5.1. Ändringar av artikel V i protokoll I i den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol)

Genom direktiv 2002/59/EG, i dess ändrade lydelse, inrättas ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen¹. Enligt artikel 17 måste medlemsstaterna vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att befälhavaren på ett fartyg som färdas inom deras sjöräddningsregion/ekonomiska zon eller motsvarande omedelbart rapporterar till den landcentral som har ansvar för det geografiska området. ”... d) *alla till sjöss observerade kringdrivande föroreningsbälten, containrar eller förpackningar.*” Syftet är att göra de ansvariga myndigheterna (berörda kuststater) medvetna om frågan, så att åtgärder kan vidtas i god tid. Det finns därför redan på EU-nivå ett obligatoriskt system (SafeSeaNet) för rapportering av containrar som förlorats. Detta system för händelserapportering har varit vedertaget sedan 2012.

Genom direktiv 2009/18/EG, i vilket fastställs grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn², föreskrivs dessutom att medlemsstaternas organ för utredning av sjöfartsolyckor utan dröjsmål informeras av de ansvariga myndigheterna och/eller av de inblandade parterna om förekomsten av alla olyckor och tillbud som omfattas av direktivet. Detta inbegriper förlust av containrar till sjöss.

Ändringarna av artikel V i protokoll I i den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) kommer därför på ett avgörande sätt att kunna påverka de krav som gäller enligt direktiv 2002/59/EG och direktiv 2009/18/EG.

5.2. Ändringar av bilaga VI till Marpol

Direktiv (EU) 2016/802 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen³ återspeglar de krav som rör svavel i bränsle och genomförandebestämmelserna i reviderad bilaga VI till Marpol.

Vidare fastställs i förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter⁴ den rättsliga ramen för ett EU-system för övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp. Förordningen syftar till att tillhandahålla tillförlitliga och kontrollerbara uppgifter om växthusgasutsläpp och energieffektivitetsindikatorer, informera beslutsfattare och stimulera spridningen på marknaden av energieffektiv teknik och energisnåla beteenden. Den gör detta genom att ta itu med marknadshinder såsom brist på information. Den trädde i kraft den 1 juli 2015.

I förordning (EU) 2021/1119 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet (EU:s klimatlag)⁵ fastställs ett bindande klimatmål för unionen om en nettominskning av växthusgasutsläppen – dvs. utsläppen efter avdrag för upptag – på minst 55 % senast 2030 jämfört med 1990 års nivåer. Förordningen omfattar också målet om klimatneutralitet senast 2050 och ett ambitiöst mål om negativa nettoutsläpp efter denna tidpunkt.

¹ EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

² EUT L 131, 28.5.2009, s. 114.

³ EUT L 132, 21.5.2016, s. 58.

⁴ EUT L 123, 19.5.2015, s. 55.

⁵ EUT L 243, 9.7.2021, s. 1.

På grundval av kommissionens förslag i 55 % -paketet om minskade växthusgasutsläpp antog EU:s lagstiftare följande rättsakter som är särskilt inriktade på växthusgasutsläpp från sjöfartssektorn:

- översynen av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsätter för växthusgaser inom unionen⁶ och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem⁷ genom ändring av direktiv (EU) 2023/959⁸ för att utvidga EU:s utsläppshandelssystem till att omfatta sjötransportsektorn från och med den 1 januari 2024 (tillsammans med de nödvändiga ändringarna av EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter⁹ i syfte att se över reglerna för övervakning och rapportering, även genom en översyn av relevanta genomförandeakter och delegerade akter).
- Förordning (EU) 2023/1805 är inriktad på användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen i sjöfartssektorn¹⁰ (FuelEU Maritime-förordningen) och föreskriver att fartyg som anlöper EU:s hamnar ska efterleva den förordningen från och med den 1 januari 2025.

Efterlevnad av de nya skyldigheter som följer av att EU:s utsläppshandelssystem utvidgats till att omfatta sjöfartstransporter och FuelEU Maritime-förordningen kommer att bygga på det system för övervakning, rapportering och verifiering som inrättats genom EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter.

Dessa EU-rättsakter är i sin tur starkt kopplade till IMO:s åtgärder för växthusgaser, t.ex. IMO:s datainsamlingssystem, fartygs uppnådda energieffektivitetsindex (EEXI) och koldioxidintensitetsindikatorn, och syftar till att samla in och offentliggöra information om fartygs tekniska och operativa energieffektivitet per fartyg.

Varje IMO-åtgärd som rör växthusgaser och som kommer att kräva övervakning, verifiering och rapportering av växthusgasutsläpp från sjötransporter, skulle kunna påverka EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter liksom direktivet om EU:s utsläppshandelssystem och FuelEU Maritime-förordningen.

Ändringarna av bilaga till MARPOL kommer därför på ett avgörande sätt att kunna påverka de krav som gäller enligt direktiv (EU) 2016/802, förordning (EU) 2015/757, direktiv 2003/87/EC, beslut (EU) 2015/1814 och förordning (EU) 2023/1805.

⁶ EUT L 275, 25.10.2003, s. 32.

⁷ EUT L 264, 9.10.2015, s. 1.

⁸ EUT L 130, 16.5.2023, s. 134.

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/957 av den 10 maj 2023 om ändring av förordning (EU) 2015/757 i syfte att inkludera sjöfartsverksamhet i EU:s utsläppshandelssystem och för övervakningen, rapporteringen och verifieringen av utsläpp av ytterligare växthusgaser och utsläpp från ytterligare fartygstyper (EUT L 130, 16.5.2023, s. 105).

¹⁰ EUT L 234, 22.9.2023, s. 48.

5.3. Ändringar av barlastvattenkonventionen

Direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll¹¹ syftar till att säkerställa att fartyg följer EU:s och internationella sjöfartssäkerhetsregler och miljöregler och genom direktivet inrättas gemensamma kriterier för fartygsinspektioner.

Efter kommissionens förslag till översyn av direktivet kommer barlastvattenkonventionen att ingå i den förteckning över konventioner (artikel 2.1) vars tillämpning på fartyg med utländsk flagg bör säkerställas av hamnstatskontrolltjänstemän vid deras inspektioner (artikel 13). Enligt domstolens rättspraxis¹² avser risken för påverkan inte bara bestämmelserna i dess nuvarande form utan även deras förutsebara framtida utveckling.

Ändringarna av barlastvattenkonventionen kommer därför på ett avgörande sätt att kunna påverka de krav som gäller enligt direktiv 2009/16/EG.

5.4. Ändringar av kapitlen II-1, II-2 och V i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) från 1974

Enligt artikel 6.2 a i i direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg¹³ tillämpas Solas för passagerarfartyg av klass A, medan det i kapitel II-2 ”Brandskydd, detektion och släckning” i bilaga I fastställs olika och omfattande krav för passagerarfartyg av klass B, C och D när dessa används på inrikes resor.

Dessutom ingår i bilaga I reglerna II-1/A-1/5 (avsnitt 1) och II-1/A-1/3-4 (avsnitt 2) vilka fastställer att fartyg av klass B måste vara utrustade med ett fartygsspecifikt förfarande för bogsering vid nödsituationer. Detta förfarande ska finnas på fartyget för att kunna användas i nödsituationer och ska basera sig på befintliga arrangemang och befintlig utrustning på fartyget. Dessa regler avser också riktlinjerna för ägare/operatörer vid utarbetande av förfaranden för nödbogsering (MSC.1/Circ.1255).

Enligt direktiv 2002/59/EG i dess ändrade lydelse måste medlemsstaterna vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att befälhavaren på ett fartyg som färdas inom deras sjöräddningsregion/ekonomiska zon eller motsvarande omedelbart rapporterar till den landcentral som har ansvar för det geografiska området. ”... d) *alla till sjöss observerade kringdrivande föroreningsbälten, containrar eller förpackningar.*” Syftet är att göra de ansvariga myndigheterna (berörda kuststater) medvetna om frågan, så att åtgärder kan vidtas i god tid. Det finns därför redan på EU-nivå ett obligatoriskt system (SafeSeaNet) för rapportering av containrar som förlorats. Detta system för händelserapportering har varit vedertaget sedan 2012.

Genom direktiv 2009/18/EG, i vilket fastställs grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn, föreskrivs dessutom att medlemsstaternas organ för utredning av sjöfartsolyckor utan dröjsmål informeras av de ansvariga myndigheterna och/eller av de inblandade parterna om förekomsten av alla olyckor och tillbud som omfattas av direktivet. Detta inbegriper förlust av containrar till sjöss.

¹¹ EUT L 131, 28.5.2009, s. 57.

¹² Domstolens yttrande 1/03 av den 7 februari 2006, Luganokonventionen, punkt 126.

¹³ EUT L 163, 25.6.2009, s. 1.

Ändringarna av kapitlen II-1, II-2 och V i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) från 1974 kommer därför på ett avgörande sätt att kunna påverka de krav som gäller enligt direktiv 2009/45/EG, direktiv 2002/59/EG och direktiv 2009/18/EG.

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

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

Bilaga I till direktiv 2009/45/EG innehåller dessutom två regler som är rör fartyg som använder bränslen med låg flampunkt:

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

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

5.6. Ändringar av den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg från 2011 (2011 års ESP-kod)

Genom förordning (EU) nr 530/2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov¹⁴ är det obligatoriskt att tillämpa IMO:s system för bedömning av fartygets skick (CAS) på oljetankfartyg med enkelskrov som är äldre än 15 år. I det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg (ESP) 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, t.ex. de aktuella ändringarna för att fokusera inspektionerna enbart på misstänkta områden när tjockleken mäts vid den första förnyelsebesiktningen av oljetankfartyg med dubbelskrov, automatiskt att bli tillämpliga genom förordning (EU) nr 530/2012.

Ändringarna av den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg från 2011 (2011 års ESP-kod) kommer därför på ett avgörande sätt att kunna påverka tillämpningen av förordning (EG) nr 530/2012.

¹⁴ EUT L 172, 30.6.2012, s. 3.

5.7. Ändringar av internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden)

Genom direktiv 2014/90/EU om marin utrustning¹⁵ säkerställs fri rörlighet för sådan utrustning inom unionen genom enhetlig tillämpning av relevanta internationella instrument avseende marin utrustning som placeras ombord på EU-fartyg. I samband med detta har genomförandeförordning (EU) 2023/1667 antagits som omfattar livräddningsredskap och flytvästar, i vilken hänvisningar görs till LSA-koden och till resolution MSC.81(70).

Förutom artikel 6.2 a i i direktiv 2009/45/EG om passagerarfartyg som används på inrikes resor tillämpas dessutom Solas för passagerarfartyg av klass A. Vidare är fartyg av klass B, C och D i enlighet med samma direktiv skyldiga att följa de viktigaste bestämmelserna i LSA-koden och kapitel III i Solas.

Ändringarna av den internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden) kommer därför på ett avgörande sätt att kunna påverka tillämpningen av direktiv 2014/90/EU och direktiv 2009/45/EG.

5.8. Ändringar av den internationella koden för brandsäkerhetssystem (FSS-koden)

Genom artikel 6.2 a i i direktiv 2009/45/EG tillämpas Solas, i ändrad lydelse, inbegripet den internationella koden för brandsäkerhetssystem (FSS-koden) på passagerarfartyg av klass A, medan det i kapitel II-2 ”Brandskydd, detektion och släckning” i bilaga I fastställs olika och omfattande krav för passagerarfartyg av klass B, C och D när dessa används på inrikes resor.

Ändringarna av den internationella koden för brandsäkerhetssystem (FSS-koden) kommer därför på ett avgörande sätt att kunna påverka tillämpningen av direktiv 2009/45/EG.

5.9. Ändringar av koden för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-koden).

Genom direktiv (EU) 2022/993 införlivas STCW-konventionen i unionsrätten. Krav på utbildning och certifiering av sjöfolk regleras i EU-lagstiftningen i direktiv (EU) 2022/993. Enligt artikel 3 i direktivet är medlemsstaterna skyldiga att vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att sjöfolk som tjänstgör på fartyg utbildas minst i enlighet med kraven i STCW-konventionen enligt bilaga I till direktivet, inbegripet, när så är lämpligt, de tillämpliga bestämmelserna i STCW-koden (artikel 1.21 i direktivet).

Ändringarna av koden för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-koden) kommer därför på ett avgörande sätt att kunna påverka tillämpningen av direktiv (EU) 2022/993.

5.10. EU-befogenhet

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

¹⁵ EUT L 257, 28.8.2014, s. 146.

6. RÄTTLIG GRUND

6.1. Förfarandemässig rättslig grund

6.1.1. Principer

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

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet¹⁶.

Begreppet ”akter med rättslig verkan” omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”¹⁷.

6.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön och IMO:s sjösäkerhetskommitté är organ som inrättats genom ett avtal, nämligen konventionen om upprättande av Internationella sjöfartsorganisationen.

De akter som ska antas av dessa två IMO-kommittéer utgör akter med rättslig verkan. De planerade akterna kan på ett avgörande sätt komma att påverka innehållet i framför allt följande EU-lagstiftning:

- Direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen. Anledningen är att medlemsstaterna måste vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att befälhavaren på ett fartyg som färdas inom deras sjöräddningsregion/ekonomiska zon eller motsvarande omedelbart rapporterar till den landcentral som har ansvar för det geografiska området. ”... d) *alla till sjöss observerade kringdrivande föroreningsbälten, containrar eller förpackningar.*” Syftet är att göra de ansvariga myndigheterna (berörda kuststater) medvetna om frågan, så att åtgärder kan vidtas i god tid. Det finns därför redan på EU-nivå ett obligatoriskt system (SafeSeaNet) för rapportering av containrar som förlorats.
- I direktiv 2009/18/EG fastställs grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn. Anledningen är att där föreskrivs att medlemsstaternas utredningsorgan för sjöfartsolyckor utan dröjsmål måste informeras av de ansvariga myndigheterna och/eller de berörda parterna om alla olyckor och tillbud som omfattas av direktivet. Detta inbegriper förlust av containrar till sjöss.
- Direktiv (EU) 2016/802 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen. Anledningen är att det återspeglar de krav som rör svavel i bränsle och genomförandebestämmelserna i den reviderad bilaga VI till Marpol.

¹⁶ Mål C-399/12, Tyskland/rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

¹⁷ Mål C-399/12, Tyskland/rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

- Förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter. Anledningen är att där fastställs den rättsliga ramen för ett EU-system för övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp. Efterlevnad av de nya skyldigheter som följer av utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till att omfatta sjöfartstransporter och FuelEU Maritime-förordningen kommer att bygga på det system för övervakning, rapportering och verifiering som inrättats genom EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter.
- Direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem, båda ändrade genom direktiv (EU) 2023/959 vilket utvidgade EU:s utsläppshandelssystem till sjötransportsektorn. Anledningen är att det är starkt kopplat till IMO:s åtgärder för växthusgaser, t.ex. IMO:s datainsamlingssystem, fartygs uppnådda energieffektivitetsindex (EEXI) och koldioxidintensitetsindikatorn, och syftar till att samla in och offentliggöra information om fartygs tekniska och operativa energieffektivitet per fartyg.
- Förordning (EU) 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport. Anledningen är att det är starkt kopplat till IMO:s åtgärder för växthusgaser, t.ex. IMO:s datainsamlingssystem, fartygs uppnådda energieffektivitetsindex (EEXI) och koldioxidintensitetsindikatorn, och syftar till att samla in och offentliggöra information om fartygs tekniska och operativa energieffektivitet per fartyg.
- Direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll. Anledningen är att, efter ett förslag från kommissionen, barlastvattenkonventionen kommer att ingå i den förteckning över konventioner (artikel 2.1) vars tillämpning på fartyg med utländsk flagg bör säkerställas av hamnstatskontrolltjänstemän vid deras inspektioner (artikel 13). Enligt domstolens rättspraxis avser risken för påverkan inte bara bestämmelserna i dess nuvarande form utan även deras förutsebara framtida utveckling.
- Direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg. Anledningen är att genom artikel 6.2 a i i direktiv 2009/45/EG tillämpas Solas och FSS-koden på passagerarfartyg av klass A, medan det i kapitel II-2 "Brandskydd, detektion och släckning" i bilaga I fastställs olika och omfattande krav för passagerarfartyg av klass B, C och D när dessa används på inrikes resor. Dessutom, eftersom IGF-koden är en obligatorisk kod enligt Solas, är den också tillämplig på passagerarfartyg enligt detta direktiv. Fartyg av klass B, C och D är måste också vara i enlighet med de viktigaste bestämmelserna i LSA-koden och kapitel III i Solas.
- Förordning (EU) nr 530/2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov. Anledningen är att det enligt förordningen är obligatoriskt att tillämpa IMO:s system för bedömning av fartygets skick (CAS) på oljetankfartyg med enkelskrov som är äldre än 15 år. I det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg (ESP) 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, t.ex. de aktuella ändringarna för att fokusera inspektionerna enbart på misstänkta områden när tjockleken mäts vid den första förnyelsebesiktningen av oljetankfartyg med dubbelskrov, automatiskt att bli tillämpliga genom förordning (EU) nr 530/2012.

- Direktiv 2014/90/EU om marin utrustning. Anledningen är att standarderna för flytvästar och livräddningsutrustning liksom resolution MSC.81(70) ingår i bilagan till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1667.
- Direktiv (EU) 2022/993 om minimikrav på utbildning för sjöfolk. Anledningen är att det införlivar STCW-konventionen i unionsrätten och i STCW-koden

De planerade akterna varken kompletterar eller ändrar överenskommelsens institutionella ram.

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

6.2. Materiell rättslig grund

6.2.1. Principer

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

6.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

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

6.3. Slutsats

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

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid det 81:a mötet i kommittén för skydd av den marina miljön och vid det 108:e mötet i sjösäkerhetskommittén om antagandet av ändringar av den internationella konventionen för förhindrande av förorening från fartyg (Marpol), barlastvattenkonventionen, den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), den internationella koden för säkerhet på fartyg som använder gaser eller bränslen med låg flampunkt (IGF-koden), det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg från 2011 (2011 års ESP-kod), den internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden), den internationella koden för brandsäkerhetssystem (FSS-koden) och koden för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-koden)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) trädde i kraft den 17 mars 1958.
- (2) IMO är ett specialiserat organ inom Förenta nationerna med ansvar för säkerhet och trygghet inom sjöfarten och för att förhindra att fartygen förorenar havet och luften. Alla EU-medlemsstater är medlemmar i IMO. Unionen är inte medlem i IMO.
- (3) Enligt artikel 38 a i IMO-konventionen ska kommittén för skydd av den marina miljön utföra uppgifter som tilldelats eller kan tilldelas IMO genom eller enligt internationella konventioner till förhindrande och bekämpning av havsföroreningar från fartyg, särskilt när det gäller antagande och ändring av bestämmelser eller andra regler.
- (4) Enligt artikel 28 b i IMO-konventionen ska sjösäkerhetskommittén tillhandahålla resurser för att utföra de uppgifter som den tilldelas genom IMO-konventionen, IMO:s generalförsamling eller IMO:s råd, eller uppgifter inom den artikelns tillämpningsområde som sjösäkerhetskommittén kan tilldelas genom andra internationella instrument och som godkänns av IMO.
- (5) IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön ska vid sitt 81:a möte den 18–22 mars 2024 anta ändringar av artikel V i protokoll I i den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol), bilaga VI till Marpol om bränslen

med låg flampunkt och andra frågor som rör eldningsolja, om tillgänglighet till uppgifterna i IMO:s databas över fartygsbränsleförbrukning och om införande av uppgifter om transportarbete och ökad detaljnivå i IMO:s databas över fartygsbränsleförbrukning samt om barlastvattenkonventionen.

- (6) IMO:s sjösäkerhetskommitté ska vid sitt 108:e möte den 15–24 maj 2024 anta ändringar av kapitlen II-1, II-2 och V i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) från 1974, den internationella koden för säkerhet på fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt (IGF-koden), den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg från 2011 (2011 års ESP-kod), den internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden), den internationella koden för brandsäkerhetssystem (FSS-koden) samt avsnitt A-VI/1 i koden för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-koden).
- (7) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 81:a mötet i IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön, eftersom de planerade ändringarna på ett avgörande sätt kommer att kunna påverka innehållet i unionsrätten, nämligen direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen¹, direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn², direktiv (EU) 2016/802 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen³, förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter⁴, direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen⁵, beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem⁶, förordning (EU) 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport⁷ och direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll⁸.
- (8) Unionen bör därför stödja ändringarna av artikel V i protokoll I i den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) eftersom det är viktigt att inrätta ett enda rapporteringssystem för förlust av containrar i syfte att undvika dubbla inlämningskrav och för att undvika förvirring, som innebär en risk för att containrar som förloras till sjöss inte rapporteras.
- (9) Unionen bör stödja ändringarna av bilaga VI till Marpol om bränslen med låg flampunkt och andra frågor som rör eldningsolja eftersom de är en lösning för kravet på testning och att information om flampunkt ska ingå i bunkerspecifikationen för bränslen med låg flampunkt, vilket var oförenligt med de senaste ändringarna av kapitel II-2 i Solas som antogs vid MSC 106. Unionen bör också stödja ändringarna av bilaga VI till Marpol vad gäller tillgänglighet till uppgifter i IMO:s databas över fartygsbränsleförbrukning och införande av uppgifter om transportarbete och ökad

¹ EUT L 208, 5.8.2002, s. 10.

² EUT L 131, 28.5.2009, s. 114.

³ EUT L 132, 21.5.2016, s. 58.

⁴ EUT L 123, 19.5.2015, s. 55.

⁵ EUT L 275, 25.10.2003, s. 32.

⁶ EUT L 264, 9.10.2015, s. 1.

⁷ EUT L 234, 22.9.2023, s. 48.

⁸ EUT L 131, 28.5.2009, s. 57.

detaljnivå i IMO:s databas över fartygsbränsleförbrukning eftersom de optimerar användningen av databaser, till gagn för politiken om sjöfartens minskade koldioxidutsläpp, och de är en kompromiss i fråga om bredare tillgång till uppgifter i IMO:s databas och IMO:s sekretariats kontroll av dessa. Å ena sidan garanteras analyskonsulter och forskningsenheter tillgång till uppgifter i databasen, förutsatt att IMO:s sekretariat har gett sitt godkännande, och å andra sidan ges möjlighet för alla företag att på frivillig bas lämna ut sina fartygs uppgifter i databasen till allmänheten.

- (10) Unionen bör stödja ändringarna av barlastvattenkonventionen eftersom de kommer att öka användningen av elektroniska dagböcker enligt konventionen.
- (11) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 108:e mötet i IMO:s sjösäkerhetskommitté, eftersom de planerade ändringarna på ett avgörande sätt kommer att kunna påverka innehållet i unionsrätten, nämligen direktiv 2009/45/EC om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg⁹, direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen¹⁰, direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn¹¹, förordning (EU) nr 530/2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov¹², direktiv 2014/90/EU om marin utrustning¹³ och direktiv (EU) 2022/993 om minimikrav på utbildning för sjöfolk¹⁴.
- (12) Unionen bör därför stödja ändringarna av kapitlen II-1, II-2 och V i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) från 1974, eftersom de avsevärt kommer att öka säkerheten genom att säkerställa att alla nya fartyg utom tankfartyg, inbegripet passagerarfartyg, med en bruttodräktighet på 20 000 ton och högre har lämplig utrustning för bogsering i nödsituationer, och de innebär en allmän förbättring av brandsäkerhetsnormerna för passagerarfartyg, inbegripet ro-ro-passagerarfartyg, och för säkerheten vid användning av eldningsolja i passagerarfartyg. De kommer också att förenkla hanteringen av rapporter om containrar som förlorats i syfte att uppfylla lagstadgade skyldigheter, föreskriva ett rapporteringskrav från flaggstaten till IMO, öka navigationssäkerheten och förhindra föroreningar.
- (13) Unionen bör stödja ändringarna av den internationella koden för säkerhet på fartyg som använder gaser eller bränslen med låg flampunkt (IGF-koden) eftersom de kommer att förbättra säkerheten på fartyg, inbegripet passagerarfartyg, som använder gas som bränsle.
- (14) Unionen bör stödja ändringarna av den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg från 2011 (2011 års ESP-kod) eftersom de kommer att modifiera förfarandena för godkännande och certifiering av företag som ägnar sig åt mätning av tjocklek av skrovstrukturer i bilagorna till 2019 års ändringar av 2011 års ESP-kod, genom att hänvisa till

⁹ EUT L 163, 25.6.2009, s. 1.

¹⁰ EUT L 208, 5.8.2002, s. 10.

¹¹ EUT L 131, 28.5.2009, s. 114.

¹² EUT L 172, 30.6.2012, s. 3.

¹³ EUT L 257, 28.8.2014, s. 146.

¹⁴ EUT L 169, 27.6.2022, s. 45.

administrationen snarare än till en organisation som erkänts av administrationen. Detta kommer att bidra till att förfarandet förtydligas.

- (15) Unionen bör stödja ändringarna av den internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden) eftersom de främjar sjösäkerheten genom att nedsänkningshastigheten för livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar på passagerarfartyg ses över, genom att säkerställa lämplig prestanda i vatten för flytvästar för sjöfolks säkerhet och genom att höja säkerhetsstandarderna för system med enkelfall och krokar som löser ut vid belastning genom att undantagen i punkt 4.4.7.6.17 tas bort.
- (16) Unionen bör stödja ändringarna av den internationella koden för brandsäkerhetssystem (FSS-koden) eftersom de kommer att innebära avsevärda fördelar för säkerheten för människoliv till sjöss genom att förbättra brandsäkerheten på passagerarfartyg, särskilt ro-ro-passagerarfartyg.
- (17) Unionen bör stödja ändringarna av avsnitt A-VI/1 i koden för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-koden) eftersom de kommer att säkerställa säkra arbetsplatser för sjöfolk genom att i avsnitt A-VI/1 om ”obligatoriska minimikrav för förtrogenhet i säkerhetsfrågor, grundläggande utbildning och instruktioner för allt sjöfolk” införa en ny kompetens för att ”bidra till att förebygga och reagera på mobbning och trakasserier, inbegripet sexuella övergrepp och sexuella trakasserier”.
- (18) Unionens ståndpunkt ska uttryckas av de medlemsstater som är medlemmar i IMO och av kommissionen, som agerar samfällt.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 81:e mötet i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kommitté för skydd av den marina miljön ska vara att samtycka till antagandet av ändringarna av

- (a) artikel V i protokoll I i den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol), så som anges i bilagan till IMO:s dokument MEPC 81/3/1,
- (b) bilaga VI till Marpol om bränslen med låg flampunkt och andra frågor som rör eldningsolja, vad gäller tillgängligheten till uppgifter i IMO:s databas över fartygsbränsleförbrukning och om införande av uppgifter om transportarbete och ökad detaljnivå i IMO:s databas över fartygsbränsleförbrukning, så som anges i bilagan till IMO-dokument MEPC 81/3/2 och
- (c) barlastvattenkonventionen, så som anges i bilagan till IMO-dokument MEPC 81/3.

Artikel 2

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid den 108:e sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté ska vara att samtycka till antagandet av ändringarna av

- (a) kapitlen II-1, II-2 och V i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) från 1974, så som anges i bilagorna 1 och 2 till IMO-dokument MSC 108/3,
- (b) den internationella koden för säkerhet på fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt (IGF-koden), så som anges i bilaga 3 till IMO-dokument MSC 108/3,
- (c) den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg från 2011 (2011 års ESP-kod), så som anges i bilaga 5 till IMO-dokument MSC 108/3,
- (d) den internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden), så som anges i bilaga 6 till IMO-dokument 108/3,
- (e) den internationella koden för brandsäkerhetssystem (FSS-koden), så som anges i bilaga 7 till IMO-dokument MSC 108/3 och
- (f) avsnitt A-VI/1 i koden för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-koden), så som anges i bilagan till IMO-dokument 108/3/2.

Artikel 3

1. Den ståndpunkt som avses i artikel 1 ska uttryckas av kommissionen och av de EU-medlemsstater som är medlemmar i IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön och som agerar samfällt i unionens intresse.
2. Den ståndpunkt som avses i artikel 2 ska uttryckas av kommissionen och av de EU-medlemsstater som är medlemmar i IMO:s sjösäkerhetskommitté och som agerar samfällt i unionens intresse.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till kommissionen och medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*