



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 19 mars 2024
(OR. en)

7326/24

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

**MAR 41
OMI 26
ENV 243
CLIMA 99**

LAGSTIFTNINGSAKTER OCH ANDRA INSTRUMENT

Ärende: 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), av den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), av den internationella koden för säkerhet på fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt (IGF-koden), av den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg från 2011 (2011 års ESP-kod), av den internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden), av den internationella koden för brandsäkerhetssystem (FSS-koden) och av koden för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-koden)

RÅDETS BESLUT (EU) 2024/...

av den ...

**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),
av den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas),
av den internationella koden för säkerhet på fartyg som använder gaser eller
andra bränslen med låg flampunkt (IGF-koden), av den internationella koden
för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg
och oljetankfartyg från 2011 (2011 års ESP-kod), av den internationella koden
för livräddningsutrustning (LSA-koden), av den internationella koden
för brandsäkerhetssystem (FSS-koden) och av 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) Unionens åtgärder inom sjötransportsektorn bör syfta till att skydda den marina miljön och människors hälsa och förbättra sjösäkerheten.
- (2) Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kommitté för skydd av den marina miljön förväntas vid sitt 81:a möte den 18–22 mars 2024 (*MEPC 81*) anta ändringar av artikel V i protokoll I till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) och av 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 (*IMO DCS*), och om införande av uppgifter om transportarbete, och om en ökad detaljnivå, i IMO DCS.
- (3) IMO:s sjösäkerhetskommitté förväntas vid sitt 108:e möte den 15–24 maj 2024 (*MSC 108*) anta ändringar av kapitlen II-1, II-2 och V i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) från 1974, av den internationella koden för säkerhet på fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt (*IGF-koden*), av den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg från 2011 (*2011 års ESP-kod*), av den internationella koden för livräddningsutrustning (*LSA-koden*), av den internationella koden för brandsäkerhetssystem (*FSS-koden*) samt av avsnitt A-VI/1 i koden för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (*STCW-koden*).

- (4) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid MEPC 81, eftersom de planerade akterna på ett avgörande sätt kommer att kunna påverka innehållet i unionsrätten, nämligen Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) 2015/757¹ och (EU) 2023/1805², Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG³, 2003/87/EG⁴, 2009/16/EG⁵, 2009/18/EG⁶ och (EU) 2016/802⁷ samt Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2015/1814⁸.

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

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 234, 22.9.2023, s. 48).

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10).

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG av den 23 april 2009 om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG (EUT L 131, 28.5.2009, s. 114).

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 av den 11 maj 2016 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen (EUT L 132, 21.5.2016, s. 58).

⁸ Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2015/1814 av den 6 oktober 2015 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem och om ändring av direktiv 2003/87/EG (EUT L 264, 9.10.2015, s. 1).

- (5) Unionen bör stödja ändringarna av artikel V i protokoll I till Marpol eftersom det är viktigt att inrätta ett enda rapporteringssystem för förlust av containrar till sjöss i syfte att undvika dubbla inlämningskrav och för att undvika förvirring, vilket kan bidra till att minska sannolikheten för att förlust av containrar inte rapporteras.
- (6) Unionen bör stödja ändringarna av bilaga VI till Marpol om bränslen med låg flampunkt och andra frågor som rör eldningsolja eftersom dessa ändringar kommer att lösa frågan om 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 det 106:e mötet i sjösäkerhetskommittén. Unionen bör också stödja ändringarna av bilaga VI till Marpol vad gäller tillgänglighet till uppgifter i IMO DCS, och om införande av uppgifter om transportarbete, och om en ökad detaljnivå, i IMO DCS eftersom dessa ändringar kommer att optimera användningen av IMO DCS, till gagn för politiken om sjöfartens minskade koldioxidutsläpp, och de utgör en kompromiss mellan bredare tillgång till uppgifter i IMO DCS och IMO:s sekretariats kontroll därav. Å ena sidan kommer dessa ändringar att garantera analyskonsulters och forskningsenheters tillgång till uppgifter i IMO DCS, förutsatt att IMO:s sekretariat har gett sitt godkännande, och å andra sidan kommer de att ge möjlighet för alla företag att på frivillig bas lämna ut sina fartygs uppgifter i IMO DCS till allmänheten.

- (7) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid MSC 108, eftersom de planerade akterna på ett avgörande sätt kommer att kunna påverka innehållet i unionsrätten, närmare bestämt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 530/2012⁹ direktiven 2002/59/EG, 2009/18/EG, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG¹⁰, 2014/90/EU¹¹ och (EU) 2022/993¹².
- (8) Unionen bör stödja ändringarna av kapitlen II-1, II-2 och V i Solas, eftersom de ändringarna 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 av säkerheten vid användning av eldningsolja i passagerarfartyg. Dessa ändringar 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.
- (9) Unionen bör stödja ändringarna av IGF-koden eftersom de kommer att förbättra säkerheten på fartyg, inbegripet passagerarfartyg, som använder gas som bränsle.

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 530/2012 av den 13 juni 2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov (EUT L 172, 30.6.2012, s. 3).

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 163, 25.6.2009, s. 1).

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU av den 23 juli 2014 om marin utrustning och om upphävande av rådets direktiv 96/98/EG (EUT L 257, 28.8.2014, s. 146).

¹² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/993 av den 8 juni 2022 om minimikrav på utbildning för sjöfolk (EUT L 169, 27.6.2022, s. 45).

- (10) Unionen bör stödja ändringarna av 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 enlighet med vad som föreskrivs 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. Detta kommer att bidra till att förfarandet förtydligas.
- (11) Unionen bör stödja ändringarna av LSA-koden eftersom de kommer att främja 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 i LSA-koden tas bort.
- (12) Unionen bör stödja ändringarna av 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.
- (13) Unionen bör stödja ändringarna av avsnitt A-VI/1 i 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”.

- (14) Unionen är varken medlem i IMO eller avtalsslutande part i de relevanta konventionerna och koderna. Rådet bör därför bemyndiga medlemsstaterna att uttrycka unionens ståndpunkt vid MEPC 81 och MSC 108.
- (15) Tillämpningsområdet för detta beslut bör begränsas till innehållet i de föreslagna ändringarna, i den mån de kan påverka unionens gemensamma regler och omfattas av unionens exklusiva befogenhet. Detta beslut bör inte påverka fördelningen av befogenheter mellan unionen och medlemsstaterna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 81:a 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 till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol), i enlighet med bilagan till IMO:s dokument MEPC 81/3/1, och
- b) bilaga VI till Marpol om bränslen med låg flampunkt och andra frågor som rör eldningsolja, om tillgängligheten till uppgifter i IMO:s databas över fartygsbränsleförbrukning (IMO DCS), och om införande av uppgifter om transportarbete, och om en ökad detaljnivå, i IMO DCS, avseende reglerna 2, 14, 18 och 27 och tilläggen I och IX, i enlighet med bilagan till IMO-dokument MEPC 81/3/2.

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, i enlighet med 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), i enlighet med 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), i enlighet med bilaga 5 till IMO-dokument MSC 108/3,
- d) den internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden), i enlighet med bilaga 6 till IMO-dokument 108/3,
- e) den internationella koden för brandsäkerhetssystem (FSS-koden), i enlighet med bilaga 7 till IMO-dokument MSC 108/3, och
- f) avsnitt A-VI/1 i koden för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-koden), i enlighet med bilagan till IMO-dokument 108/3/2.

Artikel 3

1. De ståndpunkter som ska intas på unionens vägnar enligt artiklarna 1 och 2 omfattar de berörda ändringarna i den mån dessa ändringar omfattas av unionens exklusiva befogenhet och i den mån de kan påverka unionens gemensamma regler. De ska uttryckas av medlemsstaterna, som samtliga är medlemmar i IMO och som agerar samfällt i unionens intresse.
2. Mindre ändringar av de ståndpunkter som anges i artiklarna 1 och 2 kan överenskommas utan något nytt beslut av rådet.

Artikel 4

Medlemsstaterna bemyndigas härmed att, i unionens intresse, ge sitt samtycke till att vara bundna av de ändringar som avses i artiklarna 1 och 2, i den utsträckning som dessa ändringar omfattas av unionens exklusiva befogenhet.

Artikel 5

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Utfärdat i ... den ...

På rådets vägnar

[...]

Ordförande
