

Bruxelles, den 19. marts 2026
(OR. en)

7530/26

**Interinstitutionel sag:
2026/0073 (NLE)**

**MAR 33
OMI 10
ENV 259**

FORSLAG

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	19. marts 2026
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Komm. dok. nr.:	COM(2026) 127 final
Vedr.:	Forslag til RÅDETS AFGØRELSE om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation under den 84. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet, for så vidt angår vedtagelsen af ændringer til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen), og den 111. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen, for så vidt angår vedtagelsen af ændringer til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) af 1974, den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 1994 (HSC-koden af 1994), den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 2000 (HSC-koden af 2000), de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe af 2011 (ESP-koden af 2011), den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden) og protokollen af 1988 til den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (1988-protokollen om lastelinjer)

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2026) 127 final.

Bilag: COM(2026) 127 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 19.3.2026
COM(2026) 127 final

2026/0073 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation under den 84. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet, for så vidt angår vedtagelsen af ændringer til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen), og den 111. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen, for så vidt angår vedtagelsen af ændringer til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) af 1974, den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 1994 (HSC-koden af 1994), den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 2000 (HSC-koden af 2000), de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe af 2011 (ESP-koden af 2011), den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden) og protokollen af 1988 til den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (1988-protokollen om lastelinjer)

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører en afgørelse om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 84. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC 84), som finder sted fra den 27. april til den 1. maj 2026, og på den 111. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité for Sikkerhed på Søen (MSC 111), som finder sted fra den 13. til den 22. maj 2026.

På sin 84. samling forventes MEPC at vedtage ændringer til bilag VI til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen).

På sin 111. samling forventes MSC at vedtage ændringer til:

- (a) kapitel IV og V i samt bilaget (certifikater) til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974 (SOLAS-konventionen)
- (b) den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 1994 (HSC-koden af 1994)
- (c) den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 2000 (HSC-koden af 2000)
- (d) de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden af 2011)
- (e) den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden)
- (f) bilag B til protokollen af 1988 til den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (1988-protokollen om lastelinjer).

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation, MARPOL-konventionen og SOLAS-konventionen

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

Konventionen trådte i kraft den 17. marts 1958.

Samtlige medlemsstater er parter i konventionen. Unionen er ikke part i konventionen.

Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen) blev indgået i 1973 og er en IMO-konvention, som trådte i kraft den 2. oktober 1983. Alle medlemsstater er parter i MARPOL, og 25 medlemsstater er også parter i bilag VI¹, som trådte i kraft den 18. maj 2005. Unionen er ikke part i MARPOL-konventionen.

¹ Østrig og Ungarn har endnu ikke ratificeret bilag VI til MARPOL.

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

2.2. Den Internationale Søfartsorganisation

Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) er De Forenede Nationers særorganisation med ansvar for skibsfartssikkerhed og forebyggelse af havforurening fra skibe. IMO sætter standarderne for den internationale skibsfarts sikkerhed og miljøpræstationer på verdensplan. Organisationens vigtigste opgave er at opstille et regelsæt for skibsfartsindustrien, som er retfærdigt og effektivt, og som vedtages og gennemføres overalt.

Medlemskab af IMO er kun åbent for stater. Alle EU's medlemsstater er medlemmer af IMO. Europa-Kommissionens forbindelser med IMO bygger – idet EU ikke er medlem – i dag på IMO-resolution A.1168(32), som fastsætter procedurer og vilkår for samarbejdet mellem IMO og mellemstatslige organisationer. På grundlag af denne IMO-resolution og yderligere ordninger siden 1974 deltager Kommissionen som observatør i alle IMO's komité- og underkomitémøder.

IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC) består af alle IMO-medlemmer og mødes mindst én gang om året. Den behandler miljøspørgsmål, der hører under organisationens kompetenceområde, og som vedrører bekæmpelse og forebyggelse af forurening fra skibe omfattet af MARPOL-traktaten, herunder bulktransporteret olie og kemikalier, spildevand, affald og emissioner fra skibe til luften, herunder luftforurenende stoffer og drivhusgasemissioner. Andre spørgsmål, der er omfattet, vedrører bl.a. forvaltning af ballastvand, antifoulingsystemer, skibsophugning, forureningsberedskab og -bekæmpelse samt udpegning af særlige områder og meget følsomme havområder.

I henhold til artikel 38, litra a), i IMO-konventionen udstikker Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet rammerne for udførelsen af de opgaver, den pålægges i henhold til IMO-konventionen, eller som den får pålagt af IMO-forsamlingen eller IMO-rådet, eller enhver opgave henhørende under ovennævnte områder, som den får pålagt at udføre i henhold til enhver anden international retsakt efter godkendelse fra IMO. Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet og dens hjælpeorganer træffer afgørelse ved flertalsafstemning blandt deres medlemmer.

MEPC 84 vedtager ændringer til MARPOL-konventionen i overensstemmelse med konventionens artikel 16, stk. 2, litra b), c) og d).

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

I henhold til artikel 28, litra b), i IMO-konventionen tilvejebringer IMO's Komité for Sikkerhed på Søen rammerne for udførelsen af de opgaver, den pålægges i henhold til IMO-konventionen, eller som den får pålagt af IMO-forsamlingen eller IMO-rådet, eller enhver opgave henhørende under ovennævnte områder, som den får pålagt at udføre i henhold til enhver anden international retsakt efter godkendelse fra IMO. Komitéen for Sikkerhed på Søen og dens hjælpeorganer træffer afgørelse ved flertalsafstemning blandt medlemmerne.

MSC 111 vedtager ændringer i overensstemmelse med artikel VIII, litra b), nr. iv), i SOLAS-konventionen og artikel VI, stk. 2, litra d), i 1988-protokollen om lastelinjer.

2.3. Den retsakt, der skal vedtages af IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet

På sin 84. samling skal MEPC vedtage ændringer til bilag VI til MARPOL-konventionen vedrørende:

- udpegning af det nordøstlige Atlanterhav som et nyt emissionskontrolområde (regel 13 og 14 samt tillæg VII til MARPOL-konventionens bilag VI)
- tilgængeligheden af IMO's database over skibes forbrug af brændselolie (IMO DCS) og revisionsklausulen for den kortsigtede foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner (regel 20, 25, 27 og 28).

Disse ændringer forventedes at blive vedtaget under MEPC's anden ekstraordinære samling, der fandt sted mellem den 14. og 17. oktober 2025.

Som forberedelse til MEPC/ES.2 vedtog Rådet for Den Europæiske Union Rådets afgørelse 2025/2093 af 10. oktober 2025 om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation på det andet ekstraordinære møde i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet, for så vidt angår vedtagelse af ændringer til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen)⁽²⁾.

I overensstemmelse med Rådets afgørelse 2025/2093 var Unionens holdning på MEPC/ES.2 at tilslutte sig vedtagelsen af:

- (a) ændringerne af regel 13 og 14 samt tillæg VII til bilag VI til MARPOL vedrørende udpegning af det nordøstlige Atlanterhav som et nyt emissionskontrolområde,
- (b) ændringerne af regel 20, 25, 27 og 28 i bilag VI til MARPOL vedrørende tilgængeligheden af IMO's database over skibes forbrug af brændselolie (IMO DCS), og
- (c) indførelsen af det nye kapitel 5 i bilag VI til MARPOL vedrørende IMO's nettonulramme.

Da mødet i MEPC/ES.2 blev udsat et år, har IMO fremsendt ovennævnte ændringer til MARPOL-konventionens bilag VI, litra a) og b) til MEPC med henblik på vedtagelse på den 84. samling. Med henblik herpå fremsættes dette forslag.

Sideløbende hermed blev vedtagelsen af det nye kapitel 5 i bilag VI til MARPOL vedrørende IMO's nettonulramme i henhold til litra c) udsat sammen med MEPC/ES.2.

2.4. Den retsakt, der skal vedtages af IMO's Komité for Sikkerhed på Søn

På sin 111. samling skal MSC vedtage ændringer til:

- (a) kapitel IV og V i samt bilaget (certifikater) til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974 (SOLAS-konventionen)
- (b) den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 1994 (HSC-koden af 1994)
- (c) den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 2000 (HSC-koden af 2000)

² EUT L, 2025/2093, 16.10.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2093/oj>.

- (d) de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden af 2011)
- (e) den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden)
- (f) bilag B til protokollen af 1988 til den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (1988-protokollen om lastelinjer).

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE PÅ MEPC 84

3.1. Ændringer af regel 13 og 14 samt tillæg VII til MARPOL-konventionens bilag VI

EU-medlemsstaterne og Kommissionen forelagde sammen med Det Forenede Kongerige, Island, Danmark (Grønland) og Færøerne et dokument for MEPC 83 med forslag om at udpege det nordøstlige Atlanterhav som et emissionskontrolområde for svovloxider, partikler og nitrogenoxider i henhold til bilag VI til MARPOL-konventionen. Kommissionen har deltaget aktivt i det forberedende arbejde sammen med kyststaterne under koordinering af Portugals delegation.

Den tekniske gruppe om udpegning af særligt følsomme havområder og særlige områder havde fastslået, at det foreslåede emissionskontrolområde opfyldte kriterierne i afsnit 3 i tillæg III til MARPOL-konventionens bilag VI. Efter at have noteret sig resultatet af den tekniske gruppe godkendte MEPC 83 udpegelsen af et emissionskontrolområde til kontrol af SO_x, PM og NO_x for det nordøstlige Atlanterhav med henblik på vedtagelse på den næste MEPC-samling. Disse ændringer er blevet rundsendt af IMO's sekretariat ved IMO-cirkulæreskrivelse nr. 5085 af 24. oktober 2025.

Unionen bør støtte forslaget i det reviderede udkast til ændringer om at udpege det nordøstlige Atlanterhav som et emissionskontrolområde for svovloxider, partikler og nitrogenoxider i henhold til MARPOL-konventionens bilag VI, fordi det vil bidrage til at forebygge, reducere og kontrollere NO_x-, SO_x- og PM-emissioner fra skibe for at opnå de dermed forbundne sundheds- og miljømæssige fordele, samtidig med at de økonomiske konsekvenser for søfartssektoren holdes på et håndterbart niveau.

3.2. Ændringer til regel 20, 25, 27 og 28 i MARPOL-bilag VI

MEPC 82 havde nedsat korrespondancegruppen om gennemgang af den kortsigtede foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner under fælles koordinering af Brasilien, Japan og Kommissionen.

På sit første møde behandlede den intersessionelle arbejdsgruppe om luftforurening og energieffektivitet (ISWG-APEE 1) bl.a. tilgængeligheden af data fra IMO's database for forbrug af skibsbrændstof (IMO DCS) til analyse samt revisionsklausulen i den kortsigtede foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner.

Med hensyn til tilgængeligheden af IMO DCS-data behandlede ISWG-APEE 1 rapporten fra korrespondancegruppen, som havde aftalt at forbedre tilgængeligheden af IMO DCS-data i fase 1. Efter overvejelser udarbejdede gruppen udkast til ændringer af regel 27 i bilag VI til MARPOL-konventionen.

MEPC 83 pålagde bl.a. APEE-arbejdsgruppen at færdiggøre udkast til ændringer af bilag VI til MARPOL-konventionen og tilknyttede retningslinjer vedrørende tilgængeligheden af IMO's dataindsamlingsystem.

Efter at have noteret sig at arbejdsgruppen yderligere havde behandlet udkastet til ændringer af regel 27 i MARPOL-konventionens bilag VI og de tilknyttede retningslinjer vedrørende

IMO DCS-tilgængelighed udarbejdet af ISWG-APEE 1, godkendte MEPC 83 udkastet til ændringer af regel 27 i MARPOL-konventionens bilag VI om IMO DCS-tilgængelighed med henblik på vedtagelse på den næste MEPC-samling. Disse ændringer er blevet rundsendt af IMO's sekretariat ved IMO-cirkulæreskrivelse nr. 5005 af 11. april 2025.

Unionen forelagde et forslag om emnet (ISWG-GHG 13/7) med anmodning om at ændre DCS-systemet for så vidt angår dataenes detaljeringsgrad, yderligere data og tilgængelighed. Udkastene til ændringer er i overensstemmelse med ISWG-GHG 13/7 med hensyn til øget tilgængelighed.

Unionens holdning på ISWG-APEE 1 og MEPC 83 var at støtte udkastet til ændring af regel 27.

Unionen bør støtte disse ændringer, fordi de yderligere vil forbedre tilgængeligheden af IMO DCS-data for at sikre en robust gennemførelse af CII-rammen og lette revisionen heraf.

Med hensyn til bestemmelserne om revision af den kortsigtede foranstaltning udarbejdede ISWG-APEE 1 udkast til ændringer af reglerne 20, 25 og 28 i MARPOL-konventionens bilag VI med udgangspunkt i bilaget til dokument MEPC 83/6/11, der er udarbejdet af korrespondancegruppen om en ajourføring af henvisningen til IMO-strategien og om revisionen af den kortsigtede foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner.

MEPC 83 godkendte udkastet til ændringer af reglerne 20, 25 og 28 i MARPOL-konventionens bilag VI med henblik på vedtagelse på den næste MEPC-samling. Disse ændringer er blevet rundsendt af IMO's sekretariat ved IMO-cirkulæreskrivelse nr. 5085 af 24. oktober 2025.

Unionens holdning til ISWG-APEE 1 og MEPC 83 var at støtte de udkast til ændringer, der blev fremlagt i MEPC 83/6/11.

Unionen bør støtte disse ændringer, fordi de er en følge af vedtagelsen af IMO's drivhusgasstrategi for 2023 og af færdiggørelsen af IMO's revision af de kortsigtede foranstaltninger og giver mulighed for yderligere revision af disse regler.

4. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE PÅ MSC 111

4.1. Ændringer af kapitel IV og V i og bilaget (certifikater) til SOLAS-konventionen samt ændringer af HSC-koden af 1994 og HSC-koden af 2000

MSC 103 havde givet underkomitéen for navigation, kommunikation og eftersøgning og redning (NCSR) til opgave at udarbejde ændringer til SOLAS-konventionens kapitel IV og V samt præstationskrav og retningslinjer for indførelse af VHF-dataudvekslingssystemer (VDES).

NCSR 10 begyndte at drøfte dette arbejde ved at overveje, om underkomitéen skulle overveje at indføre VDES under SOLAS-konventionens kapitel IV, ud over SOLAS-konventionens kapitel V. Unionens holdning var at støtte, at det selv om underkomitéen kunne prioritere indførelsen af VDES under SOLAS-konventionens kapitel V var vigtigt også at overveje indførelsen af VDES under SOLAS-konventionens kapitel IV.

Underkomitéen nåede til enighed om at nedsætte en korrespondancegruppe under Japans koordinering med henblik på at foretage en teknisk, reguleringsmæssig og operationel analyse af VDES, herunder kommunikationskomponenten og tilknyttede omkostninger, udarbejde de nødvendige udkast til præstationskrav og udkast til ændringer af SOLAS-konventionens kapitel IV og V samt udpege eventuelle følgeændringer til andre instrumenter.

NCSR 11 fortsatte drøftelserne om, hvorvidt og hvordan VDES skal indarbejdes i SOLAS-konventionens kapitel IV og V, under hensyntagen til de muligheder, der er udviklet af korrespondancegruppen. NCSR 11 genoprettede korrespondancegruppen om VHF-dataudvekslingssystemer (VDES) under Japans koordinering med henblik på at færdiggøre udkastet til ændringer af SOLAS-konventionen, herunder følgeændringer. Unionens holdning på NCSR 11 var at støtte nedsættelsen af arbejdsgruppen om navigation for fortsat at drøfte ændringerne af SOLAS-konventionen og at støtte genoprettelsen af korrespondancegruppen for at fortsætte det nødvendige arbejde mellem samlingerne.

NCSR 12 behandlede korrespondancegruppens rapport om udkast til ændringer til SOLAS-konventionen, herunder også følgeændringer til obligatoriske og ikke-obligatoriske instrumenter, og besluttede at sende dette arbejde videre til en arbejdsgruppe med henblik på at færdiggøre arbejdet. Efter at have gennemgået arbejdsgruppens rapport tilsluttede underkomitéen sig udkastet til ændringer af SOLAS-konventionens kapitel V samt bilaget. Underkomitéen tilsluttede sig også udkastene til følgeændringer af HSC-koderne af 1994 og 2000. Efter at have taget højde for arbejdsgruppens vurdering vedrørende godkendelsen af ovennævnte udkast til ændringer til SOLAS-konventionen besluttede underkomitéen at opfordre MSC 110 til at godkende dem som et hasteanliggende med henblik på vedtagelse på MSC 111 og ikrafttræden den 1. januar 2028. Unionens holdning på NCSR 12 var at støtte arbejdet i korrespondancegruppen og foreslå, at dens rapport henvises til en arbejdsgruppe med henblik på videre behandling.

På MSC 110 blev udkastet til ændringer til SOLAS-konventionens kapitel V samt bilaget godkendt for at indføre VHF-dataudvekslingssystemer (VDES) med henblik på efterfølgende vedtagelse på MSC 111. Komitéen godkendte også de tilhørende udkast til følgeændringer af HSC-koderne af 1994 og 2000 med henblik på efterfølgende vedtagelse på MSC 111 i overensstemmelse med ovennævnte udkast til ændringer til SOLAS-konventionen. Disse ændringer er blevet rundsendt af IMO's sekretariat ved IMO-cirkulæreskrivelse nr. 5063 af 29. september 2025.

Unionens holdning på MSC 110 var at støtte udkastet til ændringer.

Unionen bør støtte disse ændringer, fordi det er mere effektivt at anvende dedikerede kanaler til applikationsspecifikke meddelelser (ASM) i VDES, og fordi VDES har yderligere kapacitet til udveksling af flere digitale data og dermed kan imødekomme den fremtidige vækst i efterspørgslen efter anvendelse af digitale data i maritim radiokommunikation. Desuden medfører udvekslingen af digitale data mange fordele, ikke kun for tryghed og situationsbevidsthed, men også for sikkerhed, effektivitet i navigationen, beskyttelse af havmiljøet og nedbringelse af søfarendes byrder. VDES sikrer en væsentlig forbedring af de fordele, der opnås gennem AIS, og betragtes som en katalysator for e-navigation. Muligheden for at udveksle ASM og andre oplysninger mellem skibe og myndigheder på land forbedres væsentligt gennem implementeringen af VDES.

Med hensyn til ændringerne til SOLAS-konventionens regel IV/5, V/4 og V/5 noterede NCSR 12 sig overvejelserne fra den fælles IMO/ITU-ekspertgruppe om udarbejdelsen af udkast til ændringer til SOLAS-konventionen. Den overvejede også de muligheder for at ændre SOLAS-konventionen, som er udarbejdet af den fælles IMO/ITU-ekspertgruppe, under hensyntagen til dokumenter, herunder Unionens indsendelse til NCSR 12, som indeholdt bemærkninger til de muligheder, som den fælles IMO/ITU-ekspertgruppe havde fremlagt. NCSR 12 henviste sagen til arbejdsgruppen med henblik på yderligere gennemgang og færdiggørelse af ændringerne til SOLAS-konventionen. NCSR 12 godkendte udkastet til ændringer til SOLAS-konventionens regel IV/5, V/4 og V/5 vedrørende kravet om formidling af oplysninger om søfartssikkerhed (MSI) og eftersøgnings- og redningsrelaterede

oplysninger (SAR) gennem alle operationelle anerkendte mobile satellittjenester (RMSS'er) og tilsluttede sig begrundelsen for at forelægge ovennævnte udkast til ændringer for MSC 110 med henblik på godkendelse for at sikre vedtagelse på MSC 111 og ikrafttræden den 1. januar 2028. Unionens holdning på NCSR 12 var at støtte Unionens indsendelse med forslag til udkast til ændringer til SOLAS-konventionen vedrørende formidling af MSI- og SAR-relaterede oplysninger gennem alle operationelle anerkendte mobile satellittjenester.

MSC 110 godkendte udkastet til ændringer til SOLAS-konventionens regel IV/5, V/4 og V/5 vedrørende kravet om formidling af oplysninger om søfartssikkerhed (MSI) og SAR-relaterede oplysninger gennem alle operationelle mobile satellittjenester, der er anerkendt af organisationen til brug i det globale maritime nød- og sikkerhedssystem (GMDSS), med henblik på efterfølgende vedtagelse på MSC 111. Disse ændringer er blevet rundsendt af IMO's sekretariat ved IMO-cirkulæreskrivelse nr. 5063 af 29. september 2025.

Unionens holdning på MSC 110 var at støtte udkastet til ændringer.

Unionen bør støtte disse ændringer, fordi den ved at indføre nye anerkendte mobile satellittjenester klart skal angive kravet om formidling af oplysninger om søfartssikkerhed og eftersøgnings- og redningsrelaterede oplysninger gennem alle operationelle anerkendte mobile satellittjenester.

4.2. Ændringer af ESP-koden af 2011

Underkomitéen om udformning og konstruktion af skibe drøftede på sin 10. samling (SDC 10) foreslåede ændringer til ESP-koden af 2011 og nåede til enighed om, at arbejdet bør udføres mellem samlingerne i en korrespondancegruppe, som bør have til opgave at behandle forslaget til ændringer til ESP-koden. Unionens holdning på SDC 10 var at foreslå, at de foreslåede ændringer til ESP-koden enten drøftes i en korrespondancegruppe eller henvises til en arbejdsgruppe, der skal nedsættes på SDC 11.

SDC 11 gennemgik rapporten fra korrespondancegruppen om ændringer til ESP-koden af 2011 for at tillade anvendelse af fjerninspektionsteknikker (RIT) og henviste sagen til en arbejdsgruppe. Efter at have gennemgået arbejdsgruppens rapport godkendte SDC 11 udkastet til ændringer til ESP-koden af 2011 for at indarbejde RIT med henblik på godkendelse på MSC 110 og efterfølgende vedtagelse på MSC 111. Unionens holdning på SDC 11 var at støtte rapporten fra korrespondancegruppen om anvendelsen af fjerninspektionsteknikker og dens henvisning til en arbejdsgruppe.

MSC 110 godkendte udkastet til ændringer til ESP-koden af 2011 for at tillade anvendelsen af RIT med henblik på vedtagelse på MSC 111 og ikrafttræden den 1. januar 2028. Disse ændringer er blevet rundsendt af IMO's sekretariat ved IMO-cirkulæreskrivelse nr. 5063 af 29. september 2025.

Unionens holdning på MSC 110 var at støtte udkastet til ændringer.

Unionen bør støtte disse ændringer, fordi disse teknikker sikrer en større effektivitet, højere fleksibilitet og øget pålidelighed i de daglige undersøgelses- og inspektionsaktiviteter uden at forringe resultatet af disse undersøgelser.

4.3. Ændringer af LSA-koden

Underkomitéen for systemer og udstyr til skibe nåede på sin 10. samling (SSE 10) til principiel enighed om at udarbejde udkast til ændringer til LSA-koden vedrørende krav til udformning og prototypeprøvning for de betingelser, der gælder i forbindelse med operationel

afprøvning af udløsningssystemer for redningsbåde med frit fald uden at søsætte redningsbåden, med henblik på færdiggørelse på SSE 11, og pålagde LSA-korrespondancegruppen at færdiggøre udkastet til ændringerne. Unionens holdning på SSE 10 var at støtte en henvisning af drøftelserne til arbejdsgruppen.

Efter at have godkendt korrespondancegruppens arbejde behandlede SSE 11 udkastet til ændringer og pålagde arbejdsgruppen at færdiggøre dem. SSE 10 godkendte udkastet til ændringer til LSA-koden med henblik på godkendelse på MSC 110 og vedtagelse på MSC 111. Unionens holdning på SSE 11 var at støtte korrespondancegruppens rapport, og at der nedsættes en arbejdsgruppe om redningsmidler, som på denne samling skal færdiggøre udkastet til ændringer til LSA-koden.

Efter at have gennemgået udkastet til ændringer til LSA-koden godkendte MSC 110 udkastet til ændringer med henblik på vedtagelse på MSC 111. Disse ændringer er blevet rundsendt af IMO's sekretariat ved IMO-cirkulæreskrivelse nr. 5063 af 29. september 2025.

Unionens holdning på MSC 110 var at støtte udkastet til ændringer.

Unionen bør støtte disse ændringer, da de vil fremme sikkerheden for menneskeliv på søen ved at øge tilliden til, at redningsbåde med frit fald fungerer effektivt og pålideligt i tilfælde af, at skibet må forlades.

4.4. Ændringer til 1988-protokollen om lastelinjer

MSC 107 godkendte tilføjelsen af et nyt punkt om at ændre 1988-protokollen om lastelinjer for at fastsætte kravet om opsætning af værn på dækkonstruktionen for at minimere sikkerhedsrisici. Udvalget godkendte dette nye punkt. Unionens holdning på MSC 107 var at støtte dette nye punkt.

SDC 10 nåede i princippet til enighed om udkastet til ændring af regel 25 i 1988-protokollen om lastelinjer, men bemærkede, at der var behov for yderligere arbejde for at færdiggøre dette, og besluttede at anmode udvalget om at udskyde mållåret for færdiggørelse af punktet til 2025 og at beholde punktet på den foreløbige dagsorden for SDC 11. Unionens holdning på SDC 10 var at støtte forslaget om at ændre regel 25 i 1988-protokollen om lastelinjer.

SDC 11 tilsluttede sig udkastet til ændringer af regel 25 i 1988-protokollen om lastelinjer med henblik på godkendelse på MSC 110 og efterfølgende vedtagelse på MSC 111 med forventet ikrafttræden den 1. januar 2028. Unionens holdning på SDC 11 var at støtte forslaget om at ændre regel 25 i 1988-protokollen om lastelinjer.

MSC 110 godkendte udkastet til ændringer af regel 25 i 1988-protokollen om lastelinjer vedrørende kravet om opsætning af værn på dækkonstruktionen med henblik på vedtagelse på MSC 111. Disse ændringer er blevet rundsendt af IMO's sekretariat ved IMO-cirkulæreskrivelse nr. 5063 af 29. september 2025.

Unionens holdning på MSC 110 var at støtte udkastet til ændringer.

Unionen bør støtte disse ændringer, fordi opsætningen af tretrinsværn på dækstrukturen effektivt kan forbedre beskyttelsen af besætningen, mindske risikoen for, at besætningsmedlemmer falder over bord og kommer til skade, samt forbedre sikkerheden på skibe med minimale økonomiske omkostninger.

5. RELEVANT EU-LOVGIVNING OG EU'S KOMPETENCE

5.1. Relevant EU-lovgivning

5.1.1. *Ændringer af regel 13 og 14 samt tillæg VII til MARPOL-konventionens bilag VI*

Direktiv (EU) 2016/802 har til formål at reducere emissionen af svovldioxid fra visse flydende brændstoffer³. Det har til formål at forebygge og kontrollere luftforurening forårsaget af skadelige emissioner fra forbrænding af flydende brændstoffer med højt svovlindhold, som skader menneskers sundhed og miljøet og bidrager til syreaflejringer. Artikel 6 og artikel 13 samt bilag I henviser til reglerne i MARPOL-konventionens bilag VI om et maksimalt svovlindhold i skibsbrændstoffer og SO_x-emissioner fra skibe i EU-farvande.

I henhold til havstrategirammedirektivet⁴ skal medlemsstaterne træffe foranstaltninger til at opnå eller opretholde en "god miljøtilstand" i havmiljøet senest i 2020. En "god miljøtilstand" betyder "havområdernes miljøtilstand, når de giver økologisk mangfoldige og dynamiske oceaner og have, der er rene, sunde og produktive inden for rammerne af deres naturlige vilkår, og havmiljøet udnyttes på et bæredygtigt niveau, så nuværende og fremtidige generationers muligheder for anvendelse og aktiviteter sikres" (jf. havstrategirammedirektivets artikel 3, stk. 5). Fastlæggelse af god miljøtilstand kræver bl.a., at menneskeskabt eutrofiering minimeres, især de negative virkninger heraf såsom tab af biodiversitet, forringelse af økosystemer, skadelige algeopblomstringer og iltmangel i bundvandet. En reduktion af søfartens kvælstofudledninger gennem anvendelsen af niveau III-kravene som følge af udpegelsen af det nordøstlige Atlanterhav som nyt emissionskontrolområde vil være til støtte for EU-medlemsstater med kyst ud til disse havområder i deres bestræbelser på at opnå en "god miljøtilstand", som krævet i henhold til havstrategirammedirektivet.

I EU's direktiv om luftkvalitet⁵ (revideret i 2024) fastsættes der bl.a. grænseværdier for NO₂ med det formål at undgå, forhindre eller reducere luftforureningens skadelige virkninger på menneskers sundhed og/eller miljøet som helhed. Det pointeres i direktivet om luftkvalitet, at det for at nå målene i direktivet er særlig vigtigt at bekæmpe emissionerne af forurenende stoffer ved kilden ved navnlig at træffe foranstaltninger, der reducerer emissionerne fra motorer i mobile og stationære kilder i form af motor- eller brændstofstandarder. Unionen har indført en række regelsæt, som regulerer emissionerne ved hjælp af standarder for motorer i forskellige former for vejtransport (for biler, lastbiler og varevogne gennem eurostandarderne⁶) og for ikkevejgående mobile maskiner (for fartøjer på de indre vandveje og lokomotiver gennem direktivet om mobile ikkevejgående maskiner⁷).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer. EUT L 132 af 21.5.2016, s. 58.
<http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj>.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (havstrategirammedirektivet), EUT L 164 af 25.6.2008, s. 19.
<http://data.europa.eu/eli/dir/2008/56/oj>.

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa. EUT L 152 af 11.6.2008, s. 1. <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>.

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.
<http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1.
<http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1628 af 14. september 2016 om krav vedrørende emissionsgrænser for forurenende luftarter og partikler for og typegodkendelse af forbrændingsmotorer til

Derfor kan ændringerne af regel 13 og 14 samt tillæg VII til MARPOL-konventionens bilag VI om vedtagelse af et emissionskontrolområde få afgørende indflydelse på indholdet af direktiv (EU) 2016/802. Dette skyldes, at oprettelsen af et emissionskontrolområde i EU's medlemsstater vil påvirke anvendelsen af dette direktiv, da dets artikel 6, artikel 13 og bilag I henviser til reglerne i MARPOL-konventionens bilag VI om et maksimalt svovlindhold i skibes brændstoffer og SO_x-emissioner fra skibe i EU-farvande.

5.1.2. Ændringer til regel 20, 25, 27 og 28 i MARPOL-bilag VI

Forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport⁸ (EU's MRV-forordning) fastlægger den retlige ramme for et EU-system til overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner. Forordningen har til formål at levere robuste og verificerbare drivhusgasemissionsdata og energieffektivitetsindikatorer, informere de politiske beslutningstagere og stimulere markedsudbredelsen af energieffektive teknologier og adfærd. Det gør den ved at fjerne markedshindringer såsom mangel på oplysninger. Den trådte i kraft den 1. juli 2015. Forbedring af offentlighedens adgang til IMO's database over skibes forbrug af brændselsolie (IMO DCS) og indførelse af revisionsklausulen for den kortsigtede foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner har til formål at reducere den internationale skibsfarts kulstofintensitet på en måde, der er i overensstemmelse med det ambitionsniveau, der er fastsat i IMO's strategi for reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe. Forbedring af konsistensen/kvaliteten af de data, der indberettes under DCS i IMO's dataindsamlingsystem, og udvidet dataadgang for offentligheden har betydning for indsamlingen og rapporteringen af data om skibes forbrug af brændselsolie og kan derfor påvirke overvågningen, verifikationen og rapporteringen af drivhusgasemissioner fra skibsfart i henhold til EU's MRV-forordning.

EU's klimalov⁹ fastsætter bindende klimamål for EU (sammenlignet med 1990) om en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne – emissioner efter fradrag af optag – på mindst 55 % senest i 2030 og på 90 % senest i 2040 (forslag fra Kommissionen). Den omfatter også målet om klimaneutralitet senest i 2050 og et ambitiøst mål for negative nettoemissioner efterfølgende.

På grundlag af Kommissionens forslag i Fit for 55-pakken om reduktion af drivhusgasemissioner vedtog EU-lovgiverne følgende retsakter, der specifikt er rettet mod drivhusgasemissioner fra skibsfartssektoren:

- revisionen af direktiv 2003/87/EF om EU's emissionshandelssystem (ETS)¹⁰ ved direktiv (EU) 2023/959¹¹ med henblik på at udvide EU ETS til

mobile ikkevejgående maskiner, om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 og (EU) nr. 167/2013 og om ændring og ophævelse af direktiv 97/68/EF. EUT L 252 af 16.9.2016, s. 53. <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj>

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF. EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55. <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>.

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov"), EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1. <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EØS-relevant tekst), EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32. <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>.

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/959 af 10. maj 2023 om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og afgørelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og drift af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner, EUT L 130 af 16.5.2023, s. 134. <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>.

søtransportsektoren gældende fra den 1. januar 2024 (sammen med de nødvendige ændringer af EU's MRV-forordning¹², med henblik på at revidere overvågnings- og rapporteringsreglerne, også gennem revision af de relevante gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter).

- Forordning (EU) 2023/1805 vedrører hovedsagelig anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søfartssektoren¹³ (FuelEU Maritime-forordningen) og finder anvendelse på skibe, der anløber EU-havne, fra den 1. januar 2025.

Overholdelsen af de nye forpligtelser, der følger af udvidelsen af EU's emissionshandelssystem (ETS) til også at omfatte søtransport og FuelEU Maritime-forordningen, vil bygge på det overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystem, der er oprettet ved EU's MRV-forordning.

Disse EU-retsakter er til gengæld tæt forbundet med IMO-foranstaltningerne vedrørende drivhusgasser såsom IMO's dataindsamlingsystem, energieffektivitetsindekset for skibe (EEXI) og CO₂-intensitetsindikatoren (CII), der har til formål at indsamle og offentliggøre oplysninger om brændstofforbrug og skibes tekniske og operationelle energieffektivitet for hvert enkelt skib.

Enhver IMO-foranstaltning om drivhusgasspørgsmål, som kræver overvågning, verifikation og rapportering af drivhusgasemissioner fra skibsfart, kan påvirke EU's MRV-forordning samt EU's ETS-direktiv og FuelEU Maritime-forordningen.

Ændringerne af regel 20, 25, 27 og 28 i bilag VI til MARPOL-konventionen vedrørende tilgængeligheden af IMO's database over skibes forbrug af brændselsolie (IMO DCS) og revisionsklausulen i den kortsigtede foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner kan derfor få afgørende indflydelse på kravene i forordning (EU) 2015/757, forordning (EU) 2023/1805 og direktiv (EU) 2023/959.

5.1.3. Ændringer af kapitel IV og V i og bilaget (certifikater) til SOLAS-konventionen samt ændringer af HSC-koden af 1994 og HSC-koden af 2000

Artikel 6 i direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet¹⁴ fastsætter, at ethvert skib, der anløber en havn i en medlemsstat, skal være udstyret med AIS, som opfylder de af IMO opstillede præstationskrav.

I henhold til forordning (EU) 2019/1239 oprettes der et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt¹⁵. Der er mulighed for at anvende VDES til fremsendelse af de indberetningsformaliteter, der kræves i henhold til forordningen.

¹² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/957 af 10. maj 2023 om ændring af forordning (EU) 2015/757 for at muliggøre medtagelse af søtransportaktiviteter i EU's emissionshandelssystem og overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af yderligere drivhusgasser og emissioner fra yderligere skibstyper, EUT L 130 af 16.5.2023, s. 105. <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>.

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 af 13. september 2023 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF. EUT L 234 af 22.9.2023, s. 48. <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>.

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF. EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10. <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>.

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1239 af 20. juni 2019 om oprettelse af et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt og om ophævelse af direktiv 2010/65/EU, EUT L 198 af 25.7.2019, s. 64. <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>.

Radiokommunikationsudstyr er opført i afsnit 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2025/1533¹⁶. Gennemførelsesforordningen indeholder krav til design, konstruktion og ydeevne samt prøvningsstandarder for skibsudstyr. Den er baseret på Kommissionens beføjelse til ved hjælp af gennemførelsesretsakter at angive krav til design, konstruktion og ydeevne samt prøvningsstandarder for skibsudstyr, der er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2014/90/EU om skibsudstyr¹⁷, jf. artikel 35, stk. 2, heri.

I artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe¹⁸ fastsættes det, at nye passagerskibe i klasse A i indenrigsfart i EU skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer. Enhver ændring af reglerne i SOLAS-konventionen vil derfor påvirke de fælles regler, der er fastsat i direktivet.

Ændringerne til kapitel IV og V i og bilaget (certifikater) til SOLAS-konventionen samt ændringerne til HSC-koden af 1994 og HSC-koden af 2000 kan derfor få afgørende indflydelse på de krav, der gælder i henhold til direktiv 2002/59/EF, direktiv 2014/90/EU og direktiv 2009/45/EF.

5.1.4. Ændringer af ESP-koden af 2011

Forordning (EU) nr. 530/2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog¹⁹ gør det obligatorisk at anvende IMO's tilstandsvurderingsordning på enkeltskrogede olietankskibe, der er ældre end 15 år. Det beskrives i det skærpede inspektionsprogram, også kaldet det udvidede synsprogram (ESP), der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, hvordan den skærpede inspektion skal udføres. Da det udvidede synsprogram indgår i tilstandsvurderingsordningen som et værktøj til at nå det opstillede mål, vil enhver ændring af det skærpede inspektionsprogram, som f.eks. de aktuelle ændringer til kun at fokusere på mistænkelige områder ved tykkelsesmålinger i forbindelse med det første fornyelsessyn af olietankskibe med dobbelt skrog, automatisk finde anvende gennem forordning (EU) nr. 530/2012.

Ændringerne af de internationale retningslinjer fra 2011 om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe (ESP-koden fra 2011), vil derfor kunne få afgørende indflydelse på anvendelsen af forordning (EU) nr. 530/2012.

5.1.5. Ændringer af LSA-koden

Standarderne for redningsbåde og redningsflåder samt udsætningsanordninger og spil er reguleret ved gennemførelsesforordning (EU) 2025/1533, hvor der henvises til LSA-koden. Gennemførelsesforordningen indeholder krav til design, konstruktion og ydeevne samt prøvningsstandarder for skibsudstyr. Den er baseret på Kommissionens beføjelse til ved hjælp af gennemførelsesretsakter at angive krav til design, konstruktion og ydeevne samt

¹⁶ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2025/1533 af 23. juli 2025 om regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU for så vidt angår krav til design, konstruktion og ydeevne samt prøvningsstandarder for skibsudstyr og om ophævelse af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/1975. EUT L 2025/1533 af 23. juli 2025. http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1533/oj.

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU af 23. juli 2014 om skibsudstyr og om ophævelse af Rådets direktiv 96/98/EF. EUT L 257 af 28.8.2014, s. 146. <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>.

¹⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe. EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1. <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj>.

¹⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012 af 13. juni 2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog. EUT L 172 af 30.6.2012, s. 3. <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj>.

prøvningsstandarder for skibsstyr, der er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2014/90/EU om skibsstyr, jf. artikel 35, stk. 2, heri.

I direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe finder artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), SOLAS-konventionen som ændret samt de relevante koder, herunder LSA-koden, anvendelse på passagerskibe i klasse A, mens bilag I, kapitel III om redningsmidler, fastsætter forskellige og omfattende krav til passagerskibe i klasse B, C og D i indenrigsfart, herunder vedrørende redningsflåder og redningsbåde gennem anvendelsen af LSA-koden.

Ændringerne af den internationale kode for redningsmidler (LSA) vil derfor kunne få afgørende indflydelse på anvendelsen af direktiv 2014/90/EU og direktiv 2009/45/EF.

5.1.6. *Ændringer til 1988-protokollen om lastelinjer*

Udtrykket "internationale konventioner" som defineret i direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe (artikel 2, litra a)) omfatter lastelinjekonventionen samt protokoller og ændringer hertil og de dertil knyttede koder af bindende karakter i deres gældende udgave. Desuden fastsættes det i artikel 6, stk. 2, litra b), i nævnte direktiv, at "alle nye passagerskibe med en længde på 24 meter og derover skal opfylde den internationale konvention om lastelinjer af 1966".

Ændringerne til 1988-protokollen om lastelinjer kan derfor få afgørende indflydelse på anvendelsen af direktiv 2009/45/EF.

5.2. EU's kompetence

Genstanden for de påtænkte retsakter vedrører områder, der i vid udstrækning er omfattet af sekundær EU-lovgivning, som forklaret i afsnit 5.1. Unionen har derfor ekstern enekompetence i medfør af artikel 3, stk. 2, sidste sætningsled, i TEUF, da de påtænkte retsakter kan "berøre fælles regler eller ændre deres rækkevidde". De påtænkte retsakter vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nærmere bestemt:

- direktiv (EU) 2016/802. Dette skyldes, at oprettelsen af et emissionskontrolområde i EU's medlemsstater vil påvirke anvendelsen af dette direktiv, da dets artikel 6, artikel 13 og bilag I henviser til reglerne i MARPOL-konventionens bilag VI om et maksimalt svovlindhold i skibes brændstoffer og SO_x-emissioner fra skibe i EU-farvande.
- forordning (EU) 2015/757. Dette skyldes, at den fastlægger den retlige ramme for et EU-system til overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner. Overholdelsen af de nye forpligtelser, der følger af udvidelsen af EU's ETS til også at omfatte søtransport og FuelEU Maritime-forordningen, vil bygge på det overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystem, der er oprettet ved EU's MRV-forordning
- direktiv 2003/87/EF revideret ved direktiv (EU) 2023/959 med henblik på at udvide EU ETS til søtransportsektoren. Dette skyldes, at de er tæt forbundne med IMO-foranstaltningerne vedrørende drivhusgasser såsom IMO's dataindsamlingsystem, energieffektivitetsindekset for skibe (EEXI) og CO₂-intensitetsindikatoren (CII), der har til formål at indsamle og offentliggøre oplysninger om skibes tekniske og operationelle energieffektivitet for hvert enkelt skib
- forordning (EU) 2023/1805. Dette skyldes, at de er tæt forbundne med IMO-foranstaltningerne vedrørende drivhusgasser såsom IMO's dataindsamlingsystem, energieffektivitetsindekset for skibe (EEXI) og CO₂-intensitetsindikatoren (CII), der

har til formål at indsamle og offentliggøre oplysninger om skibes tekniske og operationelle energieffektivitet for hvert enkelt skib

- direktiv 2002/59/EF. Dette skyldes, at artikel 6 bestemmer, at ethvert skib, der anløber en havn i en medlemsstat, skal være udstyret med et AIS, som opfylder de af IMO opstillede præstationskrav
- forordning (EU) 2019/1239. Dette skyldes, at der er mulighed for at anvende VDES til fremsendelse af de indberetningsformaliteter, der kræves i henhold til forordningen
- direktiv 2014/90/EU og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2025/1533. Dette skyldes, at radiokommunikationsudstyr er opført i afsnit 5 i gennemførelsesforordningen. Desuden er standarderne for redningsbåde og redningsflåder samt udsætningsanordninger og spil reguleret ved gennemførelsesforordningen, hvor der henvises til LSA-koden
- direktiv 2009/45/EF. Dette skyldes, at det i artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), fastsættes, at nye passagerskibe i klasse A fuldt ud skal opfylde kravene i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer samt de relevante koder, herunder LSA-koden for passagerskibe i klasse A. I henhold til artikel 6, stk. 4, skal højhastighedspassagerfartøjer, der anvendes i indenrigsfart, og som er bygget eller underkastet større reparationer, ombygninger eller ændringer den 1. januar 1996 eller derefter, opfylde kravene i regel X/2 og X/3 i SOLAS-konventionen af 1974, som foreskriver anvendelse af "koden for højhastighedsfartøjer". Bilag I, kapitel III om redningsmidler, fastsætter forskellige og omfattende krav til passagerskibe i klasse B, C og D i indenrigsfart, herunder vedrørende redningsflåder og redningsbåde gennem anvendelse af LSA-koden. Desuden omfatter udtrykket "internationale konventioner" som defineret i artikel 2, litra a), lastelinjekonventionen samt protokoller og ændringer hertil og de dertil knyttede koder af bindende karakter i deres gældende udgave. Desuden fastsættes det i artikel 6, stk. 2, litra b), i nævnte direktiv, at "alle nye passagerskibe med en længde på 24 meter og derover skal opfylde den internationale konvention om lastelinjer af 1966".
- forordning (EU) nr. 530/2012. Dette skyldes, at den gør det obligatorisk at anvende IMO's tilstandsvurderingsordning (CAS) på enkeltskrogede olietankskibe, der er over 15 år gamle. Det beskrives i det skærpede inspektionsprogram, også kaldet det udvidede synsprogram (ESP), der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, hvordan den skærpede inspektion skal udføres. Da det udvidede synsprogram indgår i tilstandsvurderingsordningen som et værktøj til at nå det opstillede mål, vil enhver ændring af det skærpede inspektionsprogram, som f.eks. de aktuelle ændringer til kun at fokusere på mistænkelige områder ved tykkelsesmålinger i forbindelse med det første fornyelsessyn af olietankskibe med dobbelt skrog, automatisk finde anvende gennem forordning (EU) nr. 530/2012.

6. RETSGRUNDLAG

6.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

6.1.1. Principper

I henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) vedtager Rådet afgørelser om "*fastlæggelse af, hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ nedsat ved en aftale, når dette organ skal vedtage retsakter, der*

har retsvirkninger, bortset fra retsakter, der supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen".

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i aftalen²⁰.

Begrebet "*retsakter, der har retsvirkninger*" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, der gælder for det pågældende organ. Dette vedrører navnlig den situation, hvor den internationale aftale om oprettelse af organet fastsætter, at dets afgørelser er bindende for parterne. Dette er f.eks. tilfældet, når den internationale aftale giver organet beføjelse til at ændre visse aspekter af aftalen eller dens bilag.

6.1.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

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

De påtænkte retsakter, som IMO's MEPC 84 skal vedtage, udgør retsakter med retsvirkninger, da de vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, som beskrevet i afsnit 5.1 og 5.2 ovenfor.

De påtænkte retsakter, som IMO's MSC 111 skal vedtage, udgør retsakter med retsvirkninger, da de vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, som beskrevet i afsnit 5.1 ovenfor.

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

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

6.2. Materielt retsgrundlag

6.2.1. Principper

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

6.2.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

Den påtænkte retsakts primære formål og indhold vedrører søtransport, selv om nogle få af de påtænkte ændringer vedrører miljøaspekter. Det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 100, stk. 2, i TEUF.

6.3. Konklusion

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

²⁰ Sag C-399/12, Tyskland mod Rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation under den 84. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet, for så vidt angår vedtagelsen af ændringer til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen), og den 111. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen, for så vidt angår vedtagelsen af ændringer til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) af 1974, den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 1994 (HSC-koden af 1994), den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 2000 (HSC-koden af 2000), de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe af 2011 (ESP-koden af 2011), den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden) og protokollen af 1988 til den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (1988-protokollen om lastelinjer)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation ("IMO") trådte i kraft den 17. marts 1958.
- (2) IMO er De Forenede Nationers særorganisation med ansvar for skibsfartssikkerhed og forebyggelse af hav- og luftforurening fra skibe. Alle Unionens medlemsstater er medlem af IMO. Unionen er ikke medlem af IMO.
- (3) I medfør af IMO-konventionens artikel 38, litra a), udfører Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC) sådanne opgaver, der pålægges IMO ved eller i henhold til internationale konventioner om forebyggelse og bekæmpelse af havforurening fra skibe, herunder navnlig for så vidt angår vedtagelse og ændring af regler eller andre bestemmelser. MEPC vil på sin 84. samling vedtage ændringer i overensstemmelse med artikel 16, stk. 2, litra b), c) og d), i MARPOL-konventionen.
- (4) I medfør af IMO-konventionens artikel 28, litra b), skal Komitéen for Sikkerhed på Søen tilvejebringe rammerne for udførelsen af de opgaver, den pålægges i henhold til konventionen, eller som den får pålagt af IMO-forsamlingen eller IMO-rådet, eller enhver opgave henhørende under artiklens anvendelsesområder, som den får pålagt at udføre i henhold til enhver anden international retsakt efter godkendelse fra IMO. MSC vil på sin 111. samling vedtage ændringer i overensstemmelse med artikel VIII, litra b), nr. iv), i SOLAS-konventionen og artikel VI, stk. 2, litra d), i 1988-protokollen om lastelinjer.

- (5) IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet skal på sin 84. samling fra den 27. april til den 1. maj 2026 vedtage ændringer til bilag VI til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen) om udpegning af det nordøstlige Atlanterhav som et nyt emissionskontrolområde (regel 13 og 14 samt tillæg VII), om tilgængeligheden af IMO's database over skibes forbrug af brændselolie (IMO DCS) og revisionsklausulen for den kortsigtede foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner (regel 20, 25, 27 og 28).
- (6) IMO's Komité for Sikkerhed på Søen skal på sin 111. samling fra den 13. til den 22. maj 2026 vedtage ændringer til kapitel IV og V i samt bilaget (certifikater) til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) af 1974, den internationale kode for sikkerhed for højhastighedsfartøjer af 1994 (HSC-koden af 1994), den internationale kode for sikkerhed for højhastighedsfartøjer af 2000 (HSC-koden af 2000), de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe af 2011 (ESP-koden af 2011), den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden) samt bilag B til protokollen af 1988 til den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (1988-protokollen om lastelinjer).
- (7) MEPC's og MSC' påtænkte retsakter vil have retsvirkninger.
- (8) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på MEPC 84, bør derfor fastlægges, da de påtænkte retsakter vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nemlig direktiv (EU) 2016/802 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer¹, forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport², direktiv (EU) 2023/959 om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og afgørelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og drift af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner³ samt forordning (EU) 2023/1805 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport⁴.
- (9) Unionen bør derfor støtte ændringerne af regel 13 og 14 samt tillæg VII til bilag VI til MARPOL-konventionen, da de vil bidrage til at forebygge, reducere og kontrollere emissioner af luftforurenende stoffer fra skibe for at opnå tilhørende sundheds- og miljømæssige og økonomiske fordele.
- (10) Unionen skal også støtte ændringerne af regel 27 i bilag VI til MARPOL, da de yderligere vil forbedre tilgængeligheden af IMO DCS-data for at sikre en robust gennemførelse af CII-rammen og lette revisionen heraf.
- (11) Unionen skal støtte ændringerne af regel 20, 25, 27 og 28 i bilag VI til MARPOL, da de er en følge af vedtagelsen af IMO's drivhusgasstrategi for 2023 og færdiggørelsen af IMO's revision af de kortsigtede foranstaltninger og muliggør yderligere revision af disse regler.
- (12) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på MSC 111, bør fastlægges, da de påtænkte retsakter kan få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen,

¹ EUT L 132 af 21.5.2016, s. 58.

² EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55.

³ EUT L 130 af 16.5.2023, s. 134.

⁴ EUT L 234 af 22.9.2023, s. 48.

nemlig direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe⁵, direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet⁶, forordning (EU) nr. 530/2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog⁷ og direktiv 2014/90/EU om skibsudstyr⁸.

- (13) Unionen bør derfor støtte ændringerne til kapitel IV og V i og bilaget (certifikater) til SOLAS-konventionen, HSC-koden af 1994 og HSC-koden af 2000, fordi det er mere effektivt at anvende dedikerede kanaler til applikationsspecifikke meddelelser (ASM) i VDES, og fordi VDES har yderligere kapacitet til udveksling af flere digitale data og dermed kan imødekomme den fremtidige vækst i efterspørgslen efter anvendelse af digitale data i maritim radiokommunikation. Desuden medfører udvekslingen af digitale data mange fordele, ikke kun for tryghed og situationsbevidsthed, men også for sikkerhed, effektivitet i navigationen, beskyttelse af havmiljøet og nedbringelse af søfarendes byrder. VDES sikrer en væsentlig forbedring af de fordele, der opnås gennem AIS, og betragtes som en katalysator for e-navigation. Muligheden for at udveksle ASM og andre oplysninger mellem skibe og myndigheder på land forbedres væsentligt gennem implementeringen af VDES. Unionen bør også støtte disse ændringer, fordi den ved at indføre nye anerkendte mobile satellittjenester klart skal angive kravet om formidling af oplysninger om søfartssikkerhed og eftersøgnings- og redningsrelaterede oplysninger gennem alle operationelle anerkendte mobile satellittjenester.
- (14) Unionen bør støtte ændringerne til ESP-koden af 2011, fordi disse teknikker sikrer en større effektivitet, højere fleksibilitet og øget pålidelighed i de daglige undersøgelses- og inspektionsaktiviteter uden at forringe resultatet af disse undersøgelser.
- (15) Unionen bør støtte ændringerne til LSA-koden, da de vil fremme sikkerheden for menneskeliv på søen ved at øge tilliden til, at redningsbåde med frit fald fungerer effektivt og pålideligt i tilfælde af, at skibet må forlades.
- (16) Unionen bør støtte ændringerne til 1988-protokollen om lastelinjer, fordi opsætningen af tretrinsværn på dækstrukturen effektivt kan forbedre beskyttelsen af besætningen, mindske risikoen for, at besætningsmedlemmer falder over bord og kommer til skade, samt forbedre sikkerheden på skibe med minimale økonomiske omkostninger.
- (17) Unionens holdning skal udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlem af IMO, og som handler i fællesskab i Den Europæiske Unions interesse –

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 84. samling i Den Internationale Søfartsorganisations ("IMO") Komité til Beskyttelse af Havmiljøet eller på en efterfølgende samling, er at tilslutte sig vedtagelsen af ændringerne af:

⁵ EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1.

⁶ EUT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

⁷ EUT L 172 af 30.6.2012, s. 3.

⁸ EUT L 257 af 28.8.2014, s. 146.

- (a) regel 13 og 14 i samt tillæg VII til bilag VI til MARPOL-konventionen vedrørende udpegningen af det nordøstlige Atlanterhav som et nyt emissionskontrolområde
- (b) regel 20, 25, 27 og 28 i bilag VI til MARPOL-konventionen vedrørende tilgængeligheden af IMO's database over skibes forbrug af brændselsolie (IMO DCS) og revisionsklausulen for den kortsigtede foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner.

Artikel 2

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 111. samling i Den Internationale Søfartsorganisations ("IMO") Komité for Sikkerhed på Søen eller på en efterfølgende samling, er at tilslutte sig vedtagelsen af ændringerne af:

- (a) kapitel IV og V i samt bilaget (certifikater) til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974 (SOLAS-konventionen)
- (b) den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 1994 (HSC-koden af 1994)
- (c) den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 2000 (HSC-koden af 2000)
- (d) de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden af 2011)
- (e) den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden)
- (f) bilag B til protokollen af 1988 til den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (1988-protokollen om lastelinjer).

Artikel 3

- (g) Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet, og som handler i fællesskab i Unionens interesse.
- (h) Den holdning, der er omhandlet i artikel 2, udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlem af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, og som handler i fællesskab i Unionens interesse.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Rådets vegne
Formand*