



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 31 mars 2023
(OR. en)

8026/23

Interinstitutionellt ärende:
2023/0092(NLE)

MAR 48
OMI 28

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	31 mars 2023
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2023) 181 final
Ärende:	Förslag till RÅDETS BESLUT om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid det 107:e mötet i sjösäkerhetskommittén om antagandet av ändringar av internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), 1994 års internationella säkerhetskod för höghastighetsfartyg (1994 års HSC-kod), 2000 års HSC-kod, internationella koden för fartyg som trafikerar polarvatten (polarkoden), 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW) och STCW-koden och av internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden)

För delegationerna bifogas dokument – COM(2023) 181 final.

Bilaga: COM(2023) 181 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 31.3.2023
COM(2023) 181 final

2023/0092 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid det 107:e mötet i sjösäkerhetskommittén om antagandet av ändringar av internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), 1994 års internationella säkerhetskod för höghastighetsfartyg (1994 års HSC-kod), 2000 års HSC-kod, internationella koden för fartyg som trafikerar polarvatten (polarkoden), 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW) och STCW-koden och av internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden)

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser ett beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 107:e mötet i Internationella sjöfartsorganisationens sjösäkerhetskommitté (MSC 107), som äger rum den 31 maj–9 juni 2023.

Under MSC 106 planerades att MSC 107 skulle anta ändringar av

- (1) kapitel II-2 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), och av 1994 års internationella säkerhetskod för höghastighetsfartyg (1994 års HSC-kod) och 2000 års HSC-kod,
- (2) av kapitel XIV i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), och av internationella koden för fartyg som trafikerar polarvatten (polarkoden),
- (3) av 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW) och STCW-koden, och av
- (4) internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-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 navigering 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.

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 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 navigeringsinformation, 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 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 föroreningar från fartyg som omfattas av Marpol, inbegripet olja, kemikalier som transporteras i bulk, toalettavfall, fast avfall och utsläpp från fartyg, inbegripet luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser. Andra frågor som omfattas är hantering av ballastvatten, antifoulingssystem, 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. Den planerade akten från IMO:s sjösäkerhetskommitté

Under sitt möte den 31 maj–9 juni 2023 ska MSC 107 anta ändringar av kapitel II-2 i Solas och av 1994 års och 2000 års HSC-koder om förbudet mot perfluoroktansulfonsyra (PFOS), av kapitel XIV i Solas och av polarkoden om säkerhet för fiskefartyg, av STCW-konventionen och STCW-koden om användning av elektroniska certifikat, och av LSA-koden om ventilationsstandarder för helt överbyggda livbåtar.

Syftet med de planerade ändringarna av kapitel II-2 i Solas och av 1994 års och 2000 års HSC-koder är att förbjuda användning av brandsläckningsskum som innehåller PFOS vid brandbekämpning till havs.

Syftet med de planerade ändringarna av kapitel XIV i Solas och av polarkoden är att höja säkerhetsstandarderna för fartyg som trafikerar polarvatten och som inte omfattas av Solas.

Syftet med de planerade ändringarna av STCW-konventionen och STCW-koden är att införa användning av elektroniska certifikat för sjöfolk för att underlätta arbetet, minska den administrativa bördan för flaggstaternas förvaltningar, hamnstatskontrolltjänstemän och sjöfolk samt möjliggöra en snabbare identifiering av falska certifikat.

Syftet med de planerade ändringarna av LSA-koden är att skärpa säkerhetskraven med avseende på ventilationsstandarder för helt överbyggda livbåtar.

3. STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

3.1. Ändringar av kapitel II-2 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) och av 1994 års internationella säkerhetskod för höghastighetsfartyg (1994 års HSC-kod) och 2000 års HSC-kod

MSC 101 godkände ett nytt resultat att förbjuda användning av PFOS i nya brandsläckningssystem, vilket stöddes av unionen. MSC 101 lade till det i den följande tvååriga agendan för underkommittén för fartygssystem och fartygsutrustning (SSE).

SSE 7 enades om att utöka tillämpningsområdet för resultatet ”Utarbetande av bestämmelser för att förbjuda användning av brandsläckningsskum som innehåller perfluoroktansulfonsyra (PFOS) vid brandbekämpning ombord på fartyg” till att omfatta andra regler i kapitel II-2 i Solas och andra instrument i syfte att godkännas av MSC 102. Unionen stödde inkluderingen av detta nya resultat i SSE 8:s agenda.

MSC 102 enades om att utöka tillämpningsområdet för resultatet och att inkludera det i SSE 8:s agenda, vilket stöddes av unionen.

SSE 8 enades om förslaget till ändringar av kapitel II-2 i Solas, och av 1994 års och 2000 års HSC-koder om förbudet mot PFOS. Vid SSE 8 var unionens ståndpunkt att stödja de föreslagna ändringarna av kapitel II-2 i Solas och ändringarna av 1994 års och 2000 års HSC-koder, och föreslog att de skulle hänskjutas till en arbetsgrupp för att slutföra ändringarna av Solas och HSC-koderna.

MSC 106 godkände de föreslagna ändringarna av kapitel II-2 i Solas och av 1994 års och 2000 års HSC-koder (punkt 11.29 i rapporten från MSC 106 [MSC 106/19]), för antagande vid MSC 107.

Vid MSC 106 var unionens ståndpunkt att stödja godkännandet av de föreslagna ändringarna av kapitel II-2 i Solas och av 1994 års och 2000 års HSC-koder.

Unionens ståndpunkt bör vara att stödja dessa ändringar, eftersom PFOS är ett skadligt ämne både för människors hälsa och den marina miljön, och dessa ändringar kommer att förbjuda användning av brandsläckningsskum som innehåller PFOS vid brandbekämpning till havs.

3.2. Ändringar av kapitel XIV i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) och av polarkoden

MSC 100 beaktade de föreslagna ändringarna av kapital XIV i Solas för att underlätta den obligatoriska tillämpningen av vissa bestämmelser för fiskefartyg. MSC 100 övervägde dessutom att göra vissa metoder obligatoriska för att fastställa ett fartygs operativa förmåga vid is som en grundläggande del av ruttplaneringen (polarkoden, kapitel 11), och menar att det kan finnas skäl för att göra det obligatoriskt att medföra en drifthandbok för polarvatten enligt polarkoden (PWOM), eller delar av en sådan.

Vid MSC 100 var unionens ståndpunkt att stödja, beträffande fiskefartyg, att MSC 100 ytterligare undersöker de föreslagna ändringarna av kapitel XIV i Solas och av Polar-koden.

Vid MSC 101 övervägde kommittén en utvidgning av polarkodens bestämmelser till att omfatta fartyg som inte är föremål för Solas och ett förslag till församlingsresolution där medlemsstaterna, på frivillig grund, uppmanas att införa säkerhetsåtgärderna i polarkoden för fartyg som inte omfattas av Solas.

MSC 101 godkände därefter förslaget till församlingsresolution om tillfälliga säkerhetsåtgärder för fartyg som inte är certifierade enligt Solas och som trafikerar polarvatten, och beslutade om en hänskjutning till NCSR 7 för att beakta konsekvenserna av och möjligheten att tillämpa kapitlen 9 och 11 i polarkoden på fartyg som inte omfattas av Solas och ta ställning till hur man på bästa sätt kan förbättra säkerheten på fartyg som inte omfattas av Solas, inbegripet möjliga ändringar av Solas och/eller av polarkoden.

Vid MSC 101 var unionens ståndpunkt att

1. i princip stödja förslaget att hänskjuta frågan till NCSR för ytterligare övervägande,
2. stödja, beträffande fiskefartyg, utarbetandet av ett förslag till församlingsresolution.

Vid sitt sjunde möte enades underkommittén för navigering, kommunikation och sök- och räddningsinsatser (NCSR) om att inrätta en kontaktgrupp under samordning av Nya Zeeland.

Vid NCSR 7 var unionens ståndpunkt att generellt stödja förslaget att inleda beaktandet av tekniska frågor om möjligheten att och konsekvenserna av att tillämpa kapitlen 9 och 11 i polarkoden på fartyg som inte omfattas av Solas.

Vid NCSR 8 enades underkommittén om att

- (1) det förslag till ändringar av polarkoden som ska tas fram bör begränsas till de befintliga delarna I-A och I-B, med möjliga följdändringar i den inledande delen,
- (2) tillämpningsområdet för relevanta regler som ska utarbetas i del I-A i polarkoden bör utökas till att åtminstone omfatta alla resor som görs i polarvatten när det gäller fiskefartyg som är 24 meter eller längre, lustjakter på 300 bruttoton och däröver som inte används till handel, och lastfartyg på 300 bruttoton och däröver, men under 500 bruttoton, och
- (3) att förslaget till ändringar av kapitel XIV i Solas bör utarbetas för att utöka polarkodens tillämpningsområde till att omfatta andra fartyg, och för att behandla undantag och skönsmässiga bedömningar.

För att gå vidare med denna fråga enades underkommittén slutligen om att återinrätta kontaktgruppen för säkerhetsåtgärder för fartyg som trafikerar polarvatten och som inte omfattas av Solas.

Vid NCSR 8 var unionens ståndpunkt att stödja återinrättandet av kontaktgruppen för att fortsätta arbetet med texten i kapitlen 9 och 11, och för att ta fram ett textförslag till en ändring av Solas, framför allt för fiskefartyg och fritidsbåtar.

Vid NCSR 9 var unionens ståndpunkt, när det gäller fiskefartyg och fritidsbåtar, att stödja de föreslagna ändringarna av kapitel XIV i Solas och de föreslagna ändringarna av delarna I-A och I-B i polarkoden.

Vid MSC 106 godkände kommittén de planerade ändringarna av kapitel XIV i Solas och av polarkoden (punkt 13.9 i rapporten från MSC 106 [MSC 106/19]), för antagande av MSC 107 och ikraftträdande den 1 januari 2026.

Vid MSC 106 var unionens ståndpunkt att stödja de föreslagna ändringarna av kapitel XIV i Solas och de föreslagna ändringarna av delarna I-A och I-B i polarkoden.

Unionens ståndpunkt bör vara att stödja dessa ändringar, eftersom de kommer att höja säkerhetsstandarderna för fartyg som trafikerar polarvatten och som inte omfattas av Solas.

3.3. Ändringar av 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW) och av STCW-koden

Vid sitt femte övervägde underkommittén för mänskliga faktorn, utbildning och vakthållning (HTW) att lägga fram ett förslag till gemensam tolkning av STCW-regel I/2 i syfte att förtydliga innebörden av begreppet ”i original” i samband med sjöfolks certifikat, mot bakgrund av möjligheten att använda elektroniska certifikat för tillämpning av STCW-konventionen, vilket redan förekommer när det gäller andra konventioner. IMO har i själva verket redan tagit fram riktlinjer för användning av elektroniska certifikat (FAL.5/Circ.39/Rev.2). Det förekom dock skilda åsikter vid HTW 5 om dessa riktlinjer redan medger elektronisk certifiering enligt STCW.

Unionens ståndpunkt vid HTW 5 var att stödja förslaget att förtydliga innebörden av begreppet ”i original” (regel I/2 i STCW-konventionen) för att medge erkännande av certifikat i elektronisk form.

Vid sitt 100:e möte enades sjösäkerhetskommittén (MSC) om att införa resultatet ”Utarbetande av ändringar av STCW-konventionen och STCW-koden för användning av sjöfolks elektroniska certifikat och dokument” i den tvååriga agendan för underkommittén HTW och i den tillfälliga agendan för HTW 6, med 2020 som målar för slutförandet, i samarbete med underkommittén III när och på det sätt som detta begärs av underkommittén HTW. MSC 100 enades också om att informera FAL-kommittén om det nya resultatet, eftersom FAL-kommittén hade godkänt riktlinjerna för användning av elektroniska certifikat (FAL.5/Circ.39/Rev.2).

Vid MSC 100 var unionens ståndpunkt att stödja förslaget till nytt resultat för att behandla användningen av elektroniska certifikat enligt STCW-konventionen och STCW-koden.

HTW 6 noterade att den bästa vägen framåt skulle vara att inleda diskussionen om denna fråga i en kontaktgrupp. EU:s ståndpunkt vid HTW 6 var att stödja inrättandet av en kontaktgrupp.

Efter att ha diskuterat kontaktgruppens rapport erkände HTW 7 att ytterligare arbete och ställningstagande var nödvändigt med avseende på ändringarna av relevanta regler i STCW-konventionen, bestämmelserna i delarna A och B i STCW-koden och utarbetandet av ett förslag till riktlinjer. Av det skälet återinrättade den kontaktgruppen.

Unionens ståndpunkt vid HTW 7 var att generellt stödja kontaktgruppens arbete och föreslå att rapporten hänskjuts till en arbetsgrupp att inrättas vid HTW 8, för att färdigställa förslaget till ändringar av STCW och förslaget till riktlinjer.

HTW 8 noterade de betydande framsteg som kontaktgruppen hade gjort med att ta fram ett förslag till ändringar av STCW-konventionen och STCW-koden om sjöfolks användning av elektroniska certifikat och ett förslag till riktlinjer om sjöfolks användning av elektroniska certifikat och det dithörande förslaget till cirkulär STCW.7. Unionens stödde kontaktgruppens arbete och föreslog att rapporten hänskjuts till en arbetsgrupp.

MSC 106 godkände de föreslagna ändringarna av reglerna I/1 och I/2 i STCW-konventionen och av avsnitt A-I/2 i STCW-koden (punkterna 10.4 och 10.5 i rapporten från MSC 106 [MSC 106/19]), för antagande vid MSC 107.

Vid MSC 106 var unionens ståndpunkt att stödja godkännandet av de föreslagna ändringarna av STCW-reglerna I/1 och I/2, och av avsnitt A-I/2 i STCW-koden om användning av elektroniska certifikat.

Unionens ståndpunkt bör vara att stödja dessa ändringar, eftersom en digitalisering av STCW-certifikat skulle underlätta arbetet och minska den administrativa bördan för flaggstaternas förvaltningar, hamnstatskontrolltjänstemän och sjöfolk. Det skulle även möjliggöra snabbare identifiering av falska certifikat.

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

Sjösäkerhetskommittén (MSC) tillhandahöll vid sitt 97:e möte ett nytt resultat om ventilationskraven för helt överbyggda livbåtar, vilket stöddes av unionen.

Vid sitt fjärde möte inrättade underkommittén för fartygssystem och fartygsutrustning (SSE) kontaktgruppen för livräddningsutrustning (LSA), under samordning av USA, för att samla in

nödvändiga uppgifter, identifiera möjliga kriterier på vilka de nya ventilationskraven bör baseras, och för att rekommendera de kriterier som ska användas i ett förslag till ändringar av punkt 4.6.6.1 i kapitel IV i LSA-koden, och till ett förslag till ändringar av resolution MSC.81(70).

Vid SSE 4 var unionens ståndpunkt att i princip stödja fortsatt diskussion i en arbetsgrupp för att föreslå ändringar av LSA-koden och av resolution MSC.81(70).

Vid sitt femte möte enades SSE om att

1. för helt överbyggda livbåtar bör ventilationsgraden/luftväxlingshastigheten enligt mikroklimatparametrar vara det kriterium som används i förslaget till ändringar av LSA-koden, utan att utesluta vare sig aktiva eller passiva ventilationsmetoder,
2. koldioxidkoncentrationen inte bör överstiga 5 000 ppm, vilket kräver en ventilationsgrad på minst 5 m³/h per person, och att de nya ventilationskraven bör gälla för alla nybyggda helt överbyggda livbåtar som installeras ombord på fartyg efter att ändringarna har trätt i kraft, och
3. att en beboelig miljö i regel bör upprätthållas under en tidsperiod på minst 24 timmar för livbåtar, och att en längre period kan behövas för livräddningsfarkoster för fartyg som trafikerar polarvatten.

SSE 5 enades slutligen om ett förslag till ändringar av LSA-koden om ventilation i helt överbyggda livbåtar, vilket kommer att överlämnas till MSC för godkännande efter att arbetet med de därmed förknippade ändringarna av LSA-koden om ventilation i andra livräddningsfarkoster än helt överbyggda livbåtar har avslutats. De senare ändringarna hänsköts till en kontaktgrupp för vidare övervägande.

Vid SSE 5 var unionens ståndpunkt att stödja fortsatt diskussion i en arbetsgrupp för att föreslå ändringar av LSA-koden och av resolution MSC.81(70).

På grund av tidsbrist inrättade SSE 6 en kontaktgrupp i syfte att slutföra arbetet vid SSE 7. Måläret för slutförandet flyttades fram till 2021.

SSE 7 enades om ett förslag till ändringar av LSA-koden beträffande ventilation i andra livräddningsfarkoster än helt överbyggda livbåtar. När det gäller resolution MSC.81(70) enades SSE 7 om ett förslag till ändringar med avseende på punkt 6.10 (Driftprovning av livbåtar) och punkt 6.14 (Ytterligare provning av helt överbyggda livbåtar). Av det skälet återinrättade underkommittén kontaktgruppen för livräddningsutrustning för att färdigställa förslaget till ändringar av den reviderade rekommendationen om provning av livräddningsutrustning (resolution MSC.81[70]) för provning av ventilationsmetoder för delvis överbyggda livbåtar.

Vid SSE 7 var unionens ståndpunkt att stödja fortsatt diskussion i arbetsgruppen för LSA om förslaget till ändringar av LSA-koden och av resolution MSC.81(70).

SSE 8 enades om

1. förslaget till MSC-resolution om ändringar av internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden) (med avseende på ventilationskrav för livräddningsfarkoster i kapitel IV), inbegripet tillämpningsbestämmelsen och dithörande förslag till MSC-resolution,
2. förslaget till ändringar av den reviderade rekommendationen (resolution MSC.81[70]), för antagande vid MSC 107, tillsammans med antagandet av de därmed förbundna ändringarna av LSA-koden (se punkt 3.21), såsom anges i bilaga 2.

Vid SSE 8 stödde unionen fortsatt diskussion i LSA-arbetsgruppen om de föreslagna ändringarna av resolution MSC.81(70), i syfte att slutföra arbetet under detta möte, för att de föreslagna ändringarna av LSA-koden och resolution MSC.81(70) ska kunna träda i kraft som ett paket den 1 januari 2026.

MSC 106 godkände de föreslagna ändringarna av LSA-koden beträffande helt överbyggda livbåtar och av den reviderade rekommendationen om provning av livräddningsutrustning (reviderade rekommendationen) (resolution MSC.81[70]) för helt överbyggda livbåtar (punkterna 11.4.1 och 11.6.1 i rapporten från MSC 106 [MSC 106/19]), för antagande vid MSC 107.

Vid MSC 106 var unionens ståndpunkt att stödja de föreslagna ändringarna av LSA-koden om helt överbyggda livbåtar och av den reviderade rekommendationen om provning av livräddningsutrustning (reviderade rekommendationen) (resolution MSC.81[70]) för helt överbyggda livbåtar och erinra om vikten av att anta de föreslagna ändringarna om helt överbyggda livbåtar.

Unionens ståndpunkt bör vara att stödja dessa ändringar, eftersom de skärper säkerhetskraven med avseende på ventilationsstandarder i helt överbyggda livbåtar.

3.5. Relevant EU-lagstiftning och EU:s behörighet

3.5.1. Ändringar av kapitel II-2 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) och av 1994 års internationella säkerhetskod för höghastighetsfartyg (1994 års HSC-kod) och 2000 års HSC-kod

Förordning (EU) 2019/1021 om långlivade organiska föreningar¹. Den förbjuder nya anläggningar som använder PFOS och dess derivat.

Förordning (EU) 1257/2013 om återvinning av fartyg². I förordningen om återvinning av fartyg fastställs flera ytterligare krav som sträcker sig längre än de som anges i Hongkongkonventionen, däribland två ytterligare farliga material (PFOS och HBCDD) i dess bilagor.

Ändringarna av kapitel II-2 i Solas och av 1994 års och 2000 års HSC-koder kommer därför att påverka de tillämpliga kraven enligt förordning (EU) 2019/1021 och förordning (EU) 1257/2013.

3.5.2. Ändringar av kapitel XIV i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) och av polarkoden

Direktiv 97/70/EG om att införa harmoniserade säkerhetsregler för fiskefartyg som har en längd av 24 meter och däröver³. Direktivets bilaga III innehåller bestämmelser för ”norra” regionen, med tekniska bestämmelser för fiskefartyg som trafikerar områden som omfattar polarvatten.

¹ EUT L 169, 25.6.2019, s. 45.

² EUT L 330, 10.12.2013, s. 1.

³ EGT L 34, 9.2.1998, s. 1.

Direktiv 2013/53/EU om fritidsbåtar och vattenskotrar⁴. I direktivet regleras konstruktion och tillverkning av fritidsbåtar från 2,5 meter upp till 24 meter, och av vattenskotrar mellan 0 och 4 meter.

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1157⁵ om tillämpningsföreskrifter för direktiv 2014/90/EU⁶ om marin utrustning, vad gäller utformnings-, konstruktions- och prestandakrav samt provningsstandarder för marin utrustning och om upphävande av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/1158.

Direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen⁷. Direktivet innehåller bestämmelser för fartyg som bedriver trafik vid isläge. Enligt artikel 18 ska behöriga myndigheter 1) ge befälhavarna på de fartyg som befinner sig inom deras behörighetsområde ”lämpliga uppgifter om isläget, rekommenderade ruttor och isbrytarnas verksamhet inom deras behörighetsområde”, och 2) begära att fartyg uppfyller de krav på kapacitet och maskinstyrka som är nödvändiga för isläget i det berörda området. Artikel 6a innehåller dessutom krav på automatiska identifieringssystem (AIS) (klass A) för fiskefartyg med en längd över 15 meter. Samma krav återfinns i artikel 10 i rådets förordning 1224/2009 om införande av ett kontrollsystem i gemenskapen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs (förordningen om fiskekontroll) och gäller för EU-flaggade fartyg.

Ändringarna av kapitel XIV i Solas och av polarkoden kommer därför att påverka de tillämpliga kraven enligt direktiv 97/70/EG, direktiv 2013/53/EU, direktiv 2014/90/EU och direktiv 2002/59/EG.

3.5.3. *Ändringar av 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW) och av STCW-koden*

Direktiv (EU) 2022/993 om minimikrav på utbildning för sjöfolk⁸ innehåller bestämmelser om digitala certifikat:

- I artikel 4.11 anges följande: ”Om inte annat följer av bestämmelserna i artikel 20.7 ska alla certifikat som krävs enligt detta direktiv finnas tillgängliga i original ombord på det fartyg på vilket innehavaren tjänstgör, i pappersformat eller i digitalt format, och certifikatens äkthet och giltighet ska kunna kontrolleras i enlighet med det förfarande som avses i punkt 13 b i den här artikeln.”
- I artikel 4.14 föreskrivs följande: ”När de relevanta ändringarna av STCW-konventionen och del A i STCW-koden med avseende på digitala certifikat för sjöfolk träder i kraft ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 30 i syfte att ändra detta direktiv genom att anpassa alla dess relevanta bestämmelser till ändringarna av STCW-konventionen och del A i STCW-koden, för att digitalisera sjöfolks certifikat och intyg om erkännande.”
- I artikel 6 (Ömsesidigt erkännande av certifikat för sjöfolk utfärdade av medlemsstater) föreskrivs följande: ”Varje medlemsstat ska godta certifikat om yrkeskunnande och skriftliga intyg som utfärdats i en annan medlemsstat, eller under

⁴ EUT L 354, 28.12.2013, s. 90.

⁵ EUT L 180, 6.7.2022, s. 1.

⁶ EUT L 257, 28.8.2014, s. 146.

⁷ EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

⁸ EUT L 169, 27.6.2022, s. 45.

dess ledning, i pappersformat eller i digitalt format, för att göra det möjligt för sjöfolk att tjänstgöra ombord på fartyg som för dess flagg.”

Ändringarna av STCW-konventionen och STCW-koden kommer därför att påverka de tillämpliga kraven enligt direktiv (EU) 2022/993.

3.5.4. *Ändringar av internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden)*

Standarder för livbåtar och livräddningsfarkoster liksom resolution MSC.81(70) ingår i bilagan till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1157 om tillämpningsföreskrifter för direktiv 2014/90/EU⁹ om marin utrustning, vad gäller utformnings-, konstruktions- och prestandakrav samt provningsstandarder för marin utrustning och om upphävande av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/1158¹⁰.

I artikel 6.2 a i i direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg¹¹ tillämpas dessutom Solas, i dess ändrade lydelse, på passagerarfartyg i klass A, medan kapitel III Livräddningsredskap i bilaga I föreskriver olika och omfattande krav för passagerarfartyg i klass B, C och D när de används på inrikes resor som också gäller helt överbyggda livbåtar.

Ändringarna av LSA-koden kommer därför att påverka de tillämpliga kraven enligt direktiv 2014/90/EU och direktiv 2009/45/EG.

3.5.5. *EU:s behörighet*

Ändringarna av kapitel II-2 i Solas och av 1994 års och 2000 års HSC-koder skulle påverka unionsrätten, framför allt tillämpningen av förordning (EU) 2019/1021 och förordning (EU) 1257/2013.

Ändringarna av kapitel XIV i Solas och av polarkoden skulle påverka unionsrätten, framför allt tillämpningen av direktiv 97/70/EG, direktiv 2013/53/EU, direktiv 2014/90/EU, förordning 2020/1170 och direktiv 2022/59/EG.

Ändringarna av STCW-konventionen och STCW-koden skulle påverka unionsrätten, framför allt tillämpningen av direktiv (EU) 2022/993.

Ändringarna av LSA-koden skulle påverka unionsrätten, framför allt tillämpningen av direktiv 2014/90/EU och direktiv 2009/45/EG.

Vad som behandlas i de planerade akterna avser därmed ett område inom vilket unionen har exklusiv extern behörighet med stöd av den sista delen av artikel 3.2 i EUF-fördraget.

4. RÄTTSLIG GRUND

4.1. Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1. *Principer*

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) behandlas beslut om fastställande av ”vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ

⁹ EUT L 257, 28.8.2014, s. 146.

¹⁰ EUT L 180, 6.7.2022, s. 1.

¹¹ EUT L 163, 25.6.2009, s. 1.

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 oavsett om unionen är medlem i organet eller part i avtalet¹².

Begreppet ”akter med rättslig verkan” omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av bestämmelser i internationell rätt som reglerar organet i fråga. Det inbegriper också 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”¹³.

4.1.2. Tillämpning på det aktuella fallet

IMO:s sjösäkerhetskommitté inrättades genom ett avtal, konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen.

Akterna som denna IMO-kommitté är satt att anta är akter med rättslig verkan. De planerade akterna är ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i framför allt följande EU-lagstiftning:

- Förordning (EU) 2019/1021 om långlivade organiska föroreningar. Anledningen är att den förbjuder nya anläggningar som använder PFOS och dess derivat.
- Förordning (EU) 1257/2013 om återvinning av fartyg. Anledningen är att den fastställer flera ytterligare krav, däribland två ytterligare farliga material (PFOS och HBCDD) i bilagorna.
- Direktiv 97/70/EG om att införa harmoniserade säkerhetsregler för fiskefartyg som har en längd av 24 meter och däröver. Anledningen är att direktivets bilaga III innehåller bestämmelser för ”norra” regionen, med tekniska bestämmelser för fiskefartyg som trafikerar områden som omfattar polarvatten.
- Direktiv 2013/53/EU om fritidsbåtar och vattenskotrar. Anledningen är att i direktivet regleras konstruktion och tillverkning av fritidsbåtar från 2,5 meter upp till 24 meter, och av vattenskotrar mellan 0 och 4 meter.
- Direktiv 2014/90/EU om marin utrustning. Anledningen är att utformnings-, konstruktions- och prestandakraven samt provningsstandarderna för marin utrustning som används ombord på fartyg regleras genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1157.
- Direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen. Anledningen är att direktivet innehåller bestämmelser för fartyg som bedriver trafik vid isläge. Enligt artikel 18 ska behöriga myndigheter 1) ge befälhavarna på de fartyg som befinner sig inom deras behörighetsområde ”lämpliga uppgifter om isläget, rekommenderade rutter och isbrytarnas verksamhet inom deras behörighetsområde”, och 2) begära att fartyg uppfyller de krav på kapacitet och maskinstyrka som är nödvändiga för isläget i det berörda området. Artikel 6a innehåller dessutom krav på automatiska identifieringssystem (AIS) (klass A) för fiskefartyg med en längd över 15 meter. Samma krav återfinns i artikel 10 i rådets förordning 1224/2009 om införande av ett kontrollsystem i gemenskapen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs (förordningen om fiskekontroll) och gäller för EU-flaggade fartyg.

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

¹³ Mål C-399/12, Tyskland/rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

- Direktiv (EU) 2022/993 om minimikrav på utbildning för sjöfolk. Anledningen är att det innehåller flera bestämmelser om digitala certifikat. I artikel 4.11 anges följande: ”Om inte annat följer av bestämmelserna i artikel 20.7 ska alla certifikat som krävs enligt detta direktiv finnas tillgängliga i original ombord på det fartyg på vilket innehavaren tjänstgör, i pappersformat eller i digitalt format, och certifikatens äkthet och giltighet ska kunna kontrolleras i enlighet med det förfarande som avses i punkt 13 b i den här artikeln.” I artikel 4.14 föreskrivs följande: ”När de relevanta ändringarna av STCW-konventionen och del A i STCW-koden med avseende på digitala certifikat för sjöfolk träder i kraft ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 30 i syfte att ändra detta direktiv genom att anpassa alla dess relevanta bestämmelser till ändringarna av STCW-konventionen och del A i STCW-koden, för att digitalisera sjöfolks certifikat och intyg om erkännande.” I artikel 6 (Ömsesidigt erkännande av certifikat för sjöfolk utfärdade av medlemsstater) föreskrivs följande: ”Varje medlemsstat ska godta certifikat om yrkeskunnande och skriftliga intyg som utfärdats i en annan medlemsstat, eller under dess ledning, i pappersformat eller i digitalt format, för att göra det möjligt för sjöfolk att tjänstgöra ombord på fartyg som för dess flagg.”
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU av den 23 juli 2014 om marin utrustning. Anledningen är att standarderna för livbåtar och livräddningsfarkoster liksom resolution MSC.81(70) ingår i bilagan till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1157.
- Direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg. Anledningen är att enligt artikel 6.2 a i tillämpas Solas, i dess ändrade lydelse, på passagerarfartyg i klass A, medan kapitel III Livräddningsredskap i bilaga I föreskriver olika och omfattande krav för passagerarfartyg i klasserna B, C och D när de används för inrikes resor, vilka även gäller för helt överbyggda livbåtar.

Därför är antagandet av ändringarna av

- kapitel II-2 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) och av 1994 års internationella säkerhetskod för höghastighetsfartyg (1994 års HSC-kod) och 2000 års HSC-kod,
- kapitel XIV i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) och av polarkoden,
- 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW) och av STCW-koden, och av
- internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden),

ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i följande EU-lagstiftning, framför allt förordning (EU) 2019/1021 om långlivade organiska föroreningar, förordning (EU) 1257/2013 om återvinning av fartyg, direktiv 97/70/EG om att införa harmoniserade säkerhetsregler för fiskefartyg som har en längd av 24 meter och däröver, direktiv 2013/53/EU om fritidsbåtar och vattenskotrar, direktiv 2014/90/EU om marin utrustning, direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen, direktiv (EU) 2022/993 om minimikrav på utbildning för sjöfolk och direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg.

De planerade akterna varken kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram.

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

4.2. Materiell rättslig grund

4.2.1. 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 akten avseende vilken ståndpunkt som 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.

4.2.2. Tillämpning på 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.

4.3. 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 107:e mötet i sjösäkerhetskommittén om antagandet av ändringar av internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), 1994 års internationella säkerhetskod för höghastighetsfartyg (1994 års HSC-kod), 2000 års HSC-kod, internationella koden för fartyg som trafikerar polarvatten (polarkoden), 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW) och STCW-koden och av internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-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 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.
- (4) Sjösäkerhetskommittén ska under sitt 107:e möte den 31 maj–9 juni 2023 anta ändringar av kapitel II-2 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) och av 1994 års internationella säkerhetskod för höghastighetsfartyg (1994 års HSC-kod) och 2000 års HSC-kod, av kapitel XIV i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) och internationella koden för fartyg som trafikerar polarvatten (polarkoden), av 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW) och STCW-koden, och av internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden).
- (5) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar under det 107:e mötet i sjösäkerhetskommittén, eftersom de planerade ändringarna av kapitel II-2 i Solas och 1994 års och 2000 års HSC-koder, av kapitel XIV i Solas och polarkoden, av STCW-konventionen och STCW-koden samt av LSA-koden är ägnade

att på ett avgörande sätt påverka innehållet i unionsrätten, nämligen förordning (EU) 2019/1021 om långlivade organiska föroreningar¹, förordning (EU) 1257/2013 om återvinning av fartyg², direktiv 97/70/EG om att införa harmoniserade säkerhetsregler för fiskefartyg som har en längd av 24 meter och däröver³, direktiv 2013/53/EU om fritidsbåtar och vattenskotrar⁴, direktiv 2014/90/EU om marin utrustning⁵, direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen⁶, direktiv (EU) 2022/993 om minimikrav på utbildning för sjöfolk⁷ och direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg⁸.

- (6) De planerade ändringarna av kapitel II-2 i Solas och av 1994 års och 2000 års HSC-koder kommer att förbjuda användning av brandsläckningsskum som innehåller PFOS vid brandbekämpning till havs. Unionens ståndpunkt bör vara att stödja dessa ändringar, eftersom PFOS är ett skadligt ämne både för människors hälsa och den marina miljön.
- (7) Ändringarna av kapitel XIV i Solas och av polarkoden kommer att underlätta den obligatoriska tillämpningen av vissa bestämmelser för fiskefartyg, och kommer att göra vissa metoder obligatoriska för att fastställa ett fartygs operativa förmåga vid is som en grundläggande del av ruttplaneringen. Unionens ståndpunkt bör vara att stödja dessa ändringar, eftersom de kommer att höja säkerhetsstandarderna för fartyg som trafikerar polarvatten och som inte omfattas av Solas.
- (8) Ändringarna av STCW-konventionen och STCW-koden kommer att avse användningen av elektroniska certifikat enligt STCW-konventionen och STCW-koden. Unionens ståndpunkt bör vara att stödja dessa ändringar, eftersom en digitalisering av STCW-certifikat skulle underlätta arbetet och minska den administrativa bördan för flaggstaternas förvaltningar, hamnstatskontrolltjänstemän och sjöfolk. Det skulle även möjliggöra snabbare identifiering av falska certifikat.
- (9) Ändringarna av LSA-koden kommer att införa nya ventilationskrav för andra livräddningsfarkoster än helt överbyggda livbåtar. Unionens ståndpunkt bör vara att stödja dessa ändringar, eftersom de skärper säkerhetskraven med avseende på ventilationsstandarder i helt överbyggda livbåtar.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 107:e mötet i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) sjösäkerhetskommitté ska vara att samtycka till ändringarna av kapitel II-2 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) och av 1994 års internationella säkerhetskod för höghastighetsfartyg (1994 års HSC-kod) och 2000 års HSC-kod, av kapitel XIV i 1974 års internationella konvention om

¹ EUT L 169, 25.6.2019, s. 45.

² EUT L 330, 10.12.2013, s. 1.

³ EGT L 34, 9.2.1998, s. 1.

⁴ EUT L 354, 28.12.2013, s. 90.

⁵ EUT L 257, 28.8.2014, s. 146.

⁶ EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

⁷ EUT L 169, 27.6.2022, s. 45.

⁸ EUT L 163, 25.6.2009, s. 1.

säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) och av internationella säkerhetskoden för fartyg som trafikerar polarvatten (polarkoden), av 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW) och STCW-koden, och av internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden), såsom anges i IMO:s cirkulär nr 4658/Rev.1.

Artikel 2

Den ståndpunkt som avses i artikel 1 ska uttryckas av kommissionen och av de EU-medlemsstater som är medlemmar i IMO:s sjösäkerhetskommitté och som agerar samfällt i unionens intresse.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till kommissionen och medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*