



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 6.11.2019
COM(2019) 575 final

2019/0248 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid IMO-församlingens 31:a session om antagande av ändringar av resolution A.658(16) om användning och montering av reflexmaterial på livräddningsutrustning, förfaranden för hamnstatskontroll 2017 (resolution A.1119(30)) och riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC), (resolution A.1120(30))

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser ett beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid Internationella sjöfartsorganisationens 31:a session som kommer att äga rum i London den 25 november–4 december 2019 i samband med det planerade antagandet av

- ändringar av användning och montering av reflexmaterial på livräddningsutrustning,
- förfaranden för hamnstatskontroll 2019, och
- ändringar av riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC-riktlinjerna).

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

1.1. Konventionen om upprättande av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO)

Genom konventionen om upprättande av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) (nedan kallad *avtalet*) inrättas Internationella sjöfartsorganisationen, vars syfte är att tillhandahålla ett forum för samarbete mellan regeringar i fråga om statliga regler och statlig praxis som rör tekniska frågor av alla slag som påverkar den internationella handelssjöfartens område, att främja ett allmänt införande av högsta möjliga standarder i fråga om sjösäkerhet, effektiv navigering och förhindrande och bekämpning av havsföroreningar från fartyg, vilket främjar lika villkor, och att ta itu med relaterade administrativa och rättsliga frågor.

Avtalet trädde i kraft den 17 mars 1958.

Samtliga medlemsstater är parter i avtalet.

1.2. Internationella sjöfartsorganisationen

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) är en specialiserad byrå inom FN med ansvar för säkerhet och trygghet inom sjöfarten och för att förhindra att fartygen förorenar haven. Byrån är den globala normgivande myndigheten för säkerhet, trygghet och miljöprestanda i fråga om internationell sjöfart. Byråns huvuduppgift är att skapa ett regelverk för sjöfartsindustrin som är rättvist och ändamålsenligt och som antas och tillämpas globalt.

Alla medlemsstater är medlemmar i IMO. Europeiska kommissionen har haft observatörsstatus i IMO sedan 1974 på grundval av ett avtal om samarbete mellan den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO)¹ och Europeiska gemenskapernas kommission avseende frågor av ömsesidigt intresse för parterna.

Medlemskap i organisationen är öppet för alla stater. Församlingen består av samtliga medlemmar. Församlingens ordinarie sessioner hålls en gång vartannat år. Församlingen är IMO:s styrande organ. Församlingen fastställer arbetsprogrammet och röstar om den budget

¹ Namnet ändrades 1982 till Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

som alla medlemmar bidrar till. Dessutom kan församlingen rekommendera medlemmarna att anta regler och riktlinjer för sjösäkerhet, förebyggande och kontroll av havsföroreningar från fartyg och andra frågor som rör sjöfartens påverkan på den marina miljön som tilldelats organisationen genom eller enligt internationella instrument, eller ändringar av sådana regler och riktlinjer som har hänskjutits till den. En majoritet av medlemmarna som inte är associerade medlemmar ska utgöra beslutsmässighet för församlingens sammanträden.

1.3. IMO-församlingens planerade akter

Under sin 31:a session (A 31) den 25 november–4 december 2019 ska IMO:s församling anta ändringar av användning och montering av reflexmaterial på livräddningsutrustning,

förfaranden för hamnstatskontroll 2019, och

ändringar av riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC-riktlinjerna).

Syftet med de planerade akterna är att

1. uppdatera de aktuella metoderna för väderprovning av materialet genom att ta bort en omodern och sällan använd kolstråleapparat,
2. uppdatera dagens förfaranden från 2017 för hamnstatskontroll genom att ta med en hänvisning till de åtgärder som därefter antagits av IMO-organ (IMO-församlingens 30:e session, de 72:a, 73:e och 74:e sessionerna i IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön och de 99:e, 100:e och 101:a sessionerna i sjösäkerhetskommittén) samt ändra de specifika tilläggen 8 och 11 och införa ett nytt tillägg 18, och
3. uppdatera riktlinjerna för besiktningar så att de återspeglar de senaste ändringarna av obligatoriska instrument, främst konventionen om hantering av barlastvatten, men även vissa element i Solas och Marpol, såsom utrymmen av särskild kategori i passagerarfartyg respektive försäkrar om överensstämmelse i fråga om förbrukning av eldningsolja.

2. DEN STÄNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

2.1. Ändringar av resolution A.658(16) om användning och montering av reflexmaterial på livräddningsutrustning.

Vid den 101:a sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté (MSC 101) påminde man om att kommittén vid sin föregående session, efter att ha behandlat dokument MSC 100/19/4 som lämnats in av EU:s medlemsstater och kommissionen, som innehöll förslag till ändringar av resolution A.658(16) om användning och montering av reflexmaterial på livräddningsutrustning, hade godtagit att stryka ordet ”kolelektrodljusbåge” i punkt 4.10 och hade bitt IMO-sekretariatet att utarbeta ett relevant utkast till församlingens resolution för godkännande vid MSC 101, så att det skulle kunna läggas fram för antagande till A 31 (se punkterna 19.14 och 19.15 i MSC 100/20). Det framfördes synpunkter om att om man strök begreppet skulle det kunna göra bestämmelsen alltför vag.

Kommittén har, efter att ha konstaterat att relevanta förslag som behandlar ovannämnda fråga kan läggas fram för A 31, godkänt utkastet till församlingens resolution om ändring av

användning och montering av reflexmaterial på livräddningsutrustning (resolution A.658(16)).

Ändringarna av resolution A.658(16) om användning och montering av reflexmaterial på livräddningsutrustning anges i bilaga 27 till IMO-dokument MSC 101/24. I punkt 14.41 i MSC 101-rapporten (MSC 101/24) anges att ändringarna kommer att antas vid den 31:a sessionen i IMO-församlingen (A 31).

2.2. Ändringar av förfaranden för hamnstatskontroll 2017 (resolution A.1119(30))

IMO-förfarandena för hamnstatskontroll 2017 (resolution A.1119(30)) innehåller riktlinjer om särskilda ämnen som tillägg till huvuddokumentet. Vid den 5:e sessionen i underkommittén för genomförande av IMO-instrument (III 5) enades man om en översyn av förfarandena för hamnstatskontroll, särskilt när det gäller tillägg 2 om riktlinjer för kvarhållande av fartyg (se punkt 5.34 i IMO-dokument III 5/15) och att de skulle utvecklas ytterligare mellan sessionstillfällena med målet att lägga fram ett utkast till förfaranden för hamnstatskontroll, 2019, tillsammans med ett utkast till resolution till III 6 för behandling, före eventuell direkt inlämning till A 31 för beaktande med sikte på ett antagande, förutsatt att kommittéerna ger sitt godkännande.

Vid den 101:a sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté (MSC 101) noterade kommittén att man vid III 5 beslutat hänskjuta utkastet till ändringar av tillägg 8 (Riktlinjer för hamnstatskontrolltjänstemän om ISM-koden) och tillägg 11 (Riktlinjer för hamnstatskontrolltjänstemän om certifiering av sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg) till förfaranden för hamnstatskontroll 2017 (resolution A.1119(30)) till den 6:e sessionen i underkommittén för mänskliga faktorn, utbildning och vakthållning (Human Element, Training and Watch-keeping (HTW 6)) för teknisk översyn och rådgivning till III 6. Vid MSC 101 enades man om att det relevanta resultatet av HTW 6 skulle hänskjutas till III 6 för behandling vid utarbetandet av utkastet till församlingens resolution om förfaranden för hamnstatskontroll 2019. Kommittén godkände därefter att III 6 skulle rapportera resultatet av sitt arbete direkt till församlingens 31:a session (A 31) för antagande av den församlingen (se punkt 10.15.3 i IMO-dokument MSC 101/24).

III 6 granskade och slutförde ändringar av ovannämnda tillägg 7 och 11 och lade, på begäran av MEPC 74, till ett nytt tillägg 18 ”resolution MEPC.321(74) om 2019 års riktlinjer för hamnstatskontroll enligt kapitel 3 i bilaga VI till Marpol-konventionen”, som rör 2020 års svaveltak och förbudet mot transport av eldningsolja, som inte uppfyller kraven, för framdrivning eller drift ombord på ett fartyg från och med den 1 mars 2020. På så vis uppdaterades tillägg 19 till förteckningen över instrument som är relevanta för hamnstatskontroller för att ta hänsyn till utvecklingen efter förfarandena för hamnstatskontroll 2017.

III 6 godkände ändringarna av förfarandena för hamnstatskontroll 2017 och godkände att de vidarebefordrades till A 31 för antagande. Revideringen av resolution A.1119(30) om förfaranden för hamnstatskontroll återfinns i bilaga XX till IMO-dokument III 6/15. Enligt punkt XX i rapport III 6 (III 6/15) planeras ändringarna bli antagna vid IMO-församlingens 31:a session (A 31).

2.3. Ändringar av riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC) (resolution A.1120(30))

Vid den 5:e sessionen i underkommittén för genomförande av IMO:s instrument (III 5) erinrade underkommittén om att den vid sin föregående session hade inrättat korrespondensgruppen för översynen av riktlinjerna för besiktningar inom ramen för HSSC och den icke uttömmande förteckning över skyldigheter som omfattas av de instrument som är relevanta för IMO:s kod för tillämpning av IMO-instrument (III-koden) för att fortsätta uppdateringen av riktlinjerna för besiktningar så att de omfattar de krav som följer av ändringar av relevanta IMO-instrument som träder i kraft till och med den 31 december 2019, i syfte att lägga fram utkast till ändrade riktlinjer för besiktningar inom ramen för HSSC till A 31 för antagande. När det gäller Solas omfattar ändringarna bland annat utrymmen av särskild kategori i passagerarfartyg och när det gäller Marpol, försäkrar om överensstämmelse i fråga om drivmedelsförbrukning med avseende på insamling av uppgifter om utsläpp av växthusgaser. Vid den påföljande 101:a sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté (MSC 101) noterade kommittén resultatet från III 5 och fastställde vissa kvarstående frågor och godkände därefter att III 6 skulle rapportera resultatet av sitt arbete direkt till församlingens 31:a session (A 31) för antagande av den församlingen (se punkt 10.15.1 i IMO- dokument MSC 101/24).

III 6 behandlade ändringarna av HSSC-riktlinjerna och godkände att de vidarebefordrades till A 31 för antagande. Ändringarna av resolution A.1120(30) om riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC) anges i bilaga XX till IMO-dokument III 6/15. Enligt punkt XX i rapport III 6 (III 6/15) planeras ändringarna bli antagna vid IMO-församlingens 31:a session (A 31).

2.4. Relevant EU-lagstiftning och EU:s behörighet

2.4.1. Ändringar av användning och montering av reflexmaterial på livräddningsutrustning

Reflexmaterial på livräddningsutrustning rör marin utrustning som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU av den 23 juli 2014 om marin utrustning och om upphävande av rådets direktiv 96/98/EG². Reflexmaterial omfattas av bestämmelserna i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/773 av den 15 maj 2018 om utformnings-, konstruktions- och prestandakrav samt provningsstandarder för marin utrustning och om upphävande av genomförandeförordning (EU) 2017/306³. I synnerhet hänvisas det i den genomförandeförordningen till IMO:s resolution A.658(16) om användning och montering av reflexmaterial på livräddningsutrustning. Eventuella ändringar av IMO-resolutionen och dess efterföljare kommer därför att ha en direkt inverkan på förordningens krav.

2.4.2. Ändringar av förfaranden för hamnstatskontroll 2017 (resolution A.1119(30))

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll⁴ rör tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som använder unionens hamnar och framförs i vatten som lyder under medlemsstaternas jurisdiktion. Syftet med direktivet om hamnstatskontroll är att minska antalet undermåliga

² EUT L 257, 28.8.2014, s. 146.

³ EUT L 133, 30.8.2018, s. 1.

⁴ EUT L 131, 28.5.2009, s. 57.

fartyg i vatten under medlemsstaternas jurisdiktion. Certifikat och dokument, inklusive loggböcker, kontrolleras av de tjänstemän som ansvarar för hamnstatskontroll. Det bör noteras att medlemsstaterna enligt direktivet om hamnstatskontroll ska tillämpa Paris MOU-riktlinjerna; direktivet innehåller däremot ingen hänvisning till IMO:s riktlinjer, som bygger på, men inte nödvändigtvis är desamma som, Paris MOU-riktlinjerna. Det finns därför EU-befogenhet på detta område, men den rättsliga effekten av IMO:s riktlinjer för hamnstatskontroll på EU:s lagstiftning är i bästa fall indirekt.

2.4.3. *Ändringar av riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC) (resolution A.1120(30))*

I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg⁵ fastställs åtgärder som ska följas av organisationer som ansvarar för inspektion, besiktning och certifiering av fartyg så att de följer de internationella konventionerna om skydd och förhindrande av förorening från havet, och samtidigt ska åtgärderna främja friheten att tillhandahålla tjänster. I bilagan till denna förordning sägs i kriterium B 7 k följande:

”Den erkända organisationen ska säkerställa följande:

Att de lagstadgade besiktningar och inspektioner som krävs enligt det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering och som den erkända organisationen är bemyndigad att utföra, utförs i enlighet med bestämmelsen i bilagan och tillägget till IMO:s resolution A.948(23) om riktlinjer för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering.”

Eventuella ändringar av IMO-resolutionen och dess efterföljare kommer därför att ha en direkt inverkan på kraven i förordning (EG) nr 391/2009.

2.4.4. *EU:s behörighet*

Ändringarna av resolution A.658(16) om användning och montering av reflexmaterial på livräddningsutrustning kommer att påverka EU-lagstiftningen genom tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (omarbetning)⁶.

Tillämpningen av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll grundar sig på förfarandena för hamnstatskontroll (riktlinjer) i samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (Paris MOU) enligt bilaga I respektive VI. IMO:s förfaranden för hamnstatskontroll och ändringar av dem kan påverka utvecklingen av Paris MOU-riktlinjerna och kan därför ha en direkt inverkan på tillämpningen av direktiv 2009/16/EG.

Riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC) är ett krav enligt förordning (EG) nr 391/2009. Alla ändringar av riktlinjerna för besiktningar kommer att påverka EU-lagstiftningen genom tillämpningen av förordning (EG) nr 391/2009.

⁵ EUT L 131, 28.5.2009, s. 11.

⁶ EUT L 163, 25.6.2009, s. 1.

3. RÄTTLIG GRUND

3.1. Förfarandemässig rättslig grund

3.1.1. Principer

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

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i det berörda avtalet⁷.

Begreppet ”akter med rättslig verkan” omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”⁸.

3.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

IMO-församlingen är ett organ som inrättats genom ett avtal, nämligen konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen.

De akter som ska antas av IMO-församlingen utgör akter med rättslig verkan. De planerade akterna kan på ett avgörande sätt påverka innehållet i EU:s lagstiftning, närmare bestämt följande direktiv:

1. Direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg. I artikel 6.2 a i) i det direktivet föreskrivs att nya passagerarfartyg i klass A till fullo ska uppfylla kraven i 1974 års Solas-konvention, i dess ändrade lydelse.
2. Direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll. I artikel 15 i det direktivet krävs att medlemsstaterna ska säkerställa att deras inspektörer följer förfarandena och riktlinjerna i bilaga VI. Dessa riktlinjer fastställs i Paris MOU. Ändringar av IMO-förfarandena för hamnstatskontroll 2017 kan påverka utvecklingen av riktlinjerna för hamnstatskontroll och därmed påverka tillämpningen av det direktivet. Det bör noteras att IMO:s underkommitté III diskuterade ändringarna under dagordningspunkten ”Åtgärder för harmonisering av verksamhet och förfaranden i fråga om hamnstatskontroll i hela världen” (”Measures to harmonize port State control (PSC) activities and procedures world wide”).
3. Förordning (EG) nr 391/2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg. Riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC) är ett krav enligt den förordningen. I kriterium B 7. k i bilaga I anges följande:

”7. Den erkända organisationen ska säkerställa följande:

⁷ Mål C-399/12, Tyskland mot rådet, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

⁸ Mål C-399/12, Tyskland mot rådet, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

k) Att de lagstadgade besiktningar och inspektioner som krävs enligt det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering och som den erkända organisationen är bemyndigad att utföra, utförs i enlighet med bestämmelsen i bilagan och tillägget till IMO:s resolution A.948(23) om riktlinjer för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering.”.

Ändringar av riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering skulle därför påverka EU-lagstiftningen genom tillämpningen av förordning (EG) nr 391/2009.

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.

3.2. Materiell rättslig grund

3.2.1. Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt 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.

3.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Den planerade aktens huvudsakliga syfte och innehåll avser sjöfart. Den materiella rättsliga grunden för förslaget till beslut är därför artikel 100.2 i EUF-fördraget.

3.3. Slutsats

Den rättsliga grunden för förslaget till beslut bör vara artikel 100.2 jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den standpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid IMO-församlingens 31:a session om antagande av ändringar av resolution A.658(16) om användning och montering av reflexmaterial på livräddningsutrustning, förfaranden för hamnstatskontroll 2017 (resolution A.1119(30)) och riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC), (resolution A.1120(30))

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 upprättande av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) (nedan kallat *avtalet*) trädde i kraft den 17 mars 1958.
- (2) Enligt artikel 15 j i avtalet kan församlingen rekommendera medlemmarna att anta regler och riktlinjer för sjösäkerhet, förebyggande och kontroll av havsföroreningar från fartyg och andra frågor som rör sjöfartens påverkan på den marina miljön, som tilldelats organisationen genom eller enligt internationella instrument, eller ändringar av sådana regler och riktlinjer som har hänskjutits till den.
- (3) IMO:s generalförsamling kommer vid sin 31:a session den 25 november–5 december 2019 anta ändringar av resolution A.658(16) om användning och montering av reflexmaterial på livräddningsutrustning, förfaranden för hamnstatskontroll 2017 (resolution A.1119(30)) och riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC), (resolution A.1120(30)).
- (4) Det är lämpligt att fastställa den standpunkt som ska intas på unionens vägnar inom IMO, eftersom de antagna ändringarna av resolution A.658(16) om användning och montering av reflexmaterial på livräddningsutrustning, förfaranden för hamnstatskontroll 2017 (resolution A.1119(30)) och riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC) (resolution A.1120 (30)) på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i unionsrätten, nämligen Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om

säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg⁹, Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll¹⁰ och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg¹¹.

- (5) Vid den 101:a sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté (MSC 101), som ägde rum i London den 5–14 juni 2019, påminde man om att kommittén vid sin föregående session, efter att ha behandlat dokument MSC 100/19/4 som innehöll förslag till ändringar av resolution A.658(16) om användning och montering av reflexmaterial på livräddningsutrustning, hade godtagit att stryka ordet ”kolelektrodljusbåge” i punkt 4.10 och hade bitt IMO-sekretariatet att utarbeta ett relevant utkast till församlingens resolution för godkännande vid MSC 101, så att det skulle kunna läggas fram för antagande vid församlingens 31:a session (A 31) (se punkterna 19.14 och 19.15 i MSC 100/20). Kommittén godkände sedan förslaget till resolution om ändringar av användning och montering av reflexmaterial på livräddningsutrustning (resolution A.658(16)).
- (6) Vid den 5:e sessionen i underkommittén för genomförande av IMO-instrument (III 5), som ägde rum i London den 24–28 september 2018, enades man om vissa ändringar av förfarandena för hamnstatskontroll 2017, särskilt vad gäller tillägg 2 om riktlinjer för kvarhållande av fartyg, och att de skulle utvecklas ytterligare mellan sessionstillfällena med målet att lägga fram ett utkast till förfaranden för hamnstatskontroll, 2019, tillsammans med ett utkast till resolution, till III 6-mötet i London den 1–5 juli 2019 för behandling, före eventuell direkt inlämning till A 31 för antagande, förutsatt att kommittéerna ger sitt godkännande.
- (7) Vid MSC 101 bemyndigade kommittén III 6 att rapportera resultatet av sitt arbete direkt till församlingens 31:a session (A 31) för antagande av den församlingen. Under III 6 såg man över och slutförde ändringarna av förfarandena för hamnstatskontroll 2019 och införde, efter en begäran från kommittén för skydd av den marina miljön från dess 74:e session i London den 13–17 maj 2019, ett nytt tillägg 18 ”resolution MEPC.321(74) om 2019 års riktlinjer för hamnstatskontroll enligt kapitel 3 i bilaga VI till Marpol-konventionen”. III 6 godkände ändringarna av förfarandena för hamnstatskontroll 2017 och godkände att de vidarebefordrades till A 31 för antagande.
- (8) Vid III 5 erinrade underkommittén om att den vid sin tidigare session hade inrättat korrespondensgruppen för översynen av riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC) och den icke uttömmande förteckning över skyldigheter som omfattas av de instrument som är relevanta för IMO:s kod för tillämpning av IMO-instrument (III-koden) för att fortsätta uppdateringen av riktlinjerna för besiktningar så att de omfattar de krav som följer av ändringar av relevanta IMO-instrument som träder i kraft till och med den 31 december 2019, i syfte att lägga fram utkast till ändrade riktlinjer för besiktningar inom ramen för HSSC till A 31 för antagande. Vid MSC 101 noterade kommittén resultatet från III 5 och fastställde vissa kvarstående frågor och godkände därefter att III 6 skulle rapportera resultatet av sitt arbete direkt till församlingens 31:a session (A

⁹ EUT L 163, 25.6.2009, s. 1.

¹⁰ EUT L 131, 28.5.2009, s. 57.

¹¹ EUT L 131, 28.5.2009, s. 11.

31) för antagande av den församlingen. III 6 behandlade ändringarna av HSSC-riktlinjerna och godkände att de vidarebefordrades till A 31 för antagande.

- (9) Unionens ståndpunkt kommer att uttryckas av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i IMO och som agerar gemensamt i unionens intresse.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid IMO-församlingens 31:a session ska vara att samtycka till antagandet av ändringar av

- (a) resolution A.658(16) om användning och montering av reflexmaterial på livräddningsutrustning, enligt bilaga 27 till dokument MSC 101/24,
- (b) förfarandena för hamnstatskontroll 2017 (resolution A.1119(30)), enligt bilaga XX till dokument III 6/15, och
- (c) riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC), (resolution A.1120(30)), certifiering (HSSC) 2015 (resolution A.1104(29)), enligt bilaga XX till dokument III 6/15.

Artikel 2

- 1. Den ståndpunkt som avses i artikel 1 ska uttryckas av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i IMO och som agerar gemensamt i unionens intresse.
- 2. Mindre ändringar av den ståndpunkt som avses i artikel 1 får överenskommas utan något nytt beslut av rådet.

Artikel 3

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*