



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 17.2.2020
COM(2020) 58 final

2020/0026 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid det 75:e mötet i kommittén för skydd av den marina miljön och det 102:a mötet i IMO:s sjösäkerhetskommitté om antagandet av ändringar av bilaga VI till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg, ändringar av kapitel II-1 i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss och ändringar av den internationella säkerhetskoden för fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt

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 75:e mötet i Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC 75), som kommer att hållas i London den 30 mars–3 april 2020 och vid det 102:a mötet i IMO:s sjösäkerhetskommitté (MSC 102), som kommer att hållas i London den 13–22 maj 2020, i samband med det planerade antagandet av ändringar av bilaga VI till Marpol i fråga om konsekvent tillämpning av gränsvärdet för svavel på 0,50 % och ändringar av Solas kapitel II-1: Regel 3–8 i del A-1 om bogser- och förtöjningsutrustning, regel 7–2 i del B-1 om beräkning av faktorn s_i och av delarna B-2 till B-4 avseende vattentät integritet och ändringar av delarna A-1 och B-1 i den internationella säkerhetskoden för fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt (IGF-koden).

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Konventionen om upprättande av Internationella sjöfartsorganisationen

Genom konventionen om upprättande av Internationella sjöfartsorganisationen (nedan kallad *IMO*) inrättas IMO. IMO:s syfte är att tillhandahålla ett forum för samarbete på området för lagstiftning och praxis i tekniska frågor av alla slag som påverkar sjöfarten i internationell handel. Den syftar vidare till att främja ett allmänt antagande av högsta möjliga standarder i fråga om sjösäkerhet, effektiv navigering samt förebyggande och kontroll av marina föroreningar från fartyg, vilket främjar likvärdiga förutsättningar. Den ska också hantera relaterade administrativa och rättsliga frågor.

Konventionen trädde i kraft den 17 mars 1958.

Samtliga medlemsstater är parter i konventionen.

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

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

Den internationella säkerhetskoden för fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt (IGF-koden) blev obligatorisk genom Solaskonventionen. Dess syfte är att tillhandahålla en internationell standard för fartyg som drivs med gas eller flytande bränsle med låg flampunkt. Koden omfattar alla områden som särskilt måste beaktas vid användning av gas eller flytande bränsle med låg flampunkt. Koden anger kriterier för arrangemang och installation av framdrivningsmaskineri och hjälpmaskineri, som använder naturgas som bränsle och som kommer att ha en integritetsnivå i fråga om säkerhet, tillförlitlighet och pålitlighet som är likvärdig med den som kan uppnås med nytt och jämförbart konventionellt huvud- och hjälpmaskineri som drivs med olja.

2.2. Internationella sjöfartsorganisationen

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) är ett specialiserat fackorgan inom FN med ansvar för säkerhet och trygghet inom sjöfarten och för att förhindra att fartygen förorenar haven. Fackorganet är den globala normgivande myndigheten för säkerhet, trygghet och miljöprestanda inom internationell sjöfart. Fackorganets viktigaste uppgift är att skapa ett

regelverk för sjöfartsindustrin som är rättvist och effektivt och som antas och tillämpas globalt.

Medlemskap i organisationen är öppen för alla stater och EU:s samtliga medlemsstater är medlemmar i IMO. Sedan 1974 har Europeiska kommissionen observatörsstatus i Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Detta grundar sig på ett avtal om samarbete mellan Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och Europeiska kommissionen i frågor av gemensamt intresse för parterna.

IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön består av IMO:s samtliga medlemmar och sammanträder minst en gång om året. Den behandlar miljöfrågor inom organisationens tillämpningsområde när det gäller kontroll och förhindrande av föroreningar förorsakade av fartyg som omfattas av Marpolkonventionen, inbegripet olja, kemikalier som transporteras i bulk, avloppsvatten, fast avfall och utsläpp från fartyg, inklusive luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser. Andra frågor som omfattas inbegriper hantering av ballastvatten, antifoulingsystem, återvinning av fartyg, beredskap och insatser vid utsläpp samt identifiering av särskilda områden och särskilt känsliga havsområden.

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

IMO:s sjösäkerhetskommitté består också av IMO:s samtliga medlemmar och sammanträder minst en gång om året. Den behandlar alla frågor inom organisationens behörighet som rör navigationshjälpmedel, byggande och utrustning av fartyg, säkerhetsaspekter på bemanningskrav, regler för förhindrande av kollisioner, hantering av farligt gods, förfaranden och krav på sjösäkerhet, hydrografisk information, loggböcker och navigeringsinformation, undersökning av olyckor till havs, räddning och bärgning, samt eventuella andra frågor som direkt berör sjösäkerhet.

IMO:s sjösäkerhetskommitté tillhandahåller resurser för att utföra de uppgifter den tilldelats genom IMO-konventionen, IMO:s generalförsamling eller IMO:s råd eller uppgifter inom ovan nämnda tillämpningsområde som kommittén tilldelas genom eller enligt andra internationella instrument och som godkänts av IMO. Beslut av sjösäkerhetskommittén, och av dess underordnade organ, ska antas av en majoritet av medlemmarna.

2.3. Förslaget till rättsakt från IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön

Vid sitt 75:e möte (MEPC 75) den 30 mars–3 april 2020 ska kommittén för skydd av den marina miljön anta ändringarna av bilaga VI till Marpol. De avser tillämpningen av gränsvärdet för svavel på 0,50 % som används i brännolja ombord på fartyg. Syftet med de planerade ändringarna av bilaga VI till Marpol är att stödja ett konsekvent genomförande av gränsvärdet för svavel på 0,50 %.

2008 antog IMO en resolution om ändring av bilaga VI till Marpol med regler avsedda att förhindra luftföroreningar från fartyg. Den ändrade bilagan VI till Marpol trädde i kraft den 1 juli 2010 och genom den infördes bland annat strängare gränsvärden för svavel för marina bränslen i svavelkontrollområden, liksom i havsområden utanför svavelkontrollområdena.

En strikt tillämpning av normen för brännolja som anges i regel 14.1.3 i bilaga VI till Marpol, som trädde i kraft den 1 januari 2020, kommer att vara en viktig faktor för att underlätta ett konsekvent genomförande och en effektiv efterlevnad av det övergripande gränsvärdet för svavel på 0,50 %. Syftet med de planerade ändringarna av bilaga VI till Marpol är att

säkerställa ett faktiskt genomförande av regel 14.1.3 i syfte att avsevärt minska de luftförorenande utsläppen av oxider av svavel och partiklar till atmosfären till följd av fartygs förbränning i syfte att skydda människors hälsa och den marina miljön.

2.4. Den förslagna rättsakten från IMO:s sjösäkerhetskommitté

Den 13–22 maj 2020 ska sjösäkerhetskommittén vid sitt 102:a möte (MSC 102) anta ändringar av den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) och ändringar av regel 11 i den internationella säkerhetskoden för fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt (IGF-koden).

Syftet med de planerade ändringarna av regel 3–8 i del A-1 i kapitel II-1 i Solas gäller säker bogsering och förtöjning. Syftet med ändringarna av del B, B-1 och B-2 till B-4 i kapitel II-1 i Solas är att säkerställa överensstämmelse med hänsyn tagen till vattentät integritet. I allmänhet är inte samtliga typer av fartyg installerade med de indikatorer det rör sig om (indikatorer för roder, propeller, dragkraft, lutning och driftsläge).

De planerade ändringarna av regel 11 i den internationella säkerhetskoden för fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt (IGF-koden) syftar till att uppnå enhetlighet i IGF-koden i fråga om de gällande kraven för fartyg som använder naturgas som bränsle, genom att göra nödvändiga ändringar utgående från erfarenheterna av att tillämpa koden.

3. DEN STÄNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

3.1. Ändringar av bilaga VI till Marpol

Vid det 71:a mötet i kommittén för skydd av den marina miljön (MEPC 71), som hölls i London den 3–7 juli 2017, godkändes nya synpunkter om ”Konsekvent tillämpning av regel 14.1.3 i bilaga VI till Marpol” för införande i det tvååriga arbetsprogrammet för perioden 2018–2019 för underkommittén för förhindrande och bekämpning av föroreningar och i det preliminära arbetsprogrammet för det femte mötet i underkommittén för förhindrande och bekämpning av föroreningar (PPR 5), där 2019 angavs som genomförandeår.

Vid PPR 5, som hölls i London den 5–9 februari 2018, utarbetades utkast till ändringar av regel 14 i bilaga VI till Marpol för att uppnå ett förbud mot transport av brännolja som inte uppfyller kraven för förbränning, för framdrivning eller drift ombord på ett fartyg. Vid det 72:a mötet i kommittén för skydd av den marina miljön (MEPC 72), som hölls i London den 9–13 april 2018, godkändes, med mindre ändringar, förslaget till ändringar av bilaga VI till Marpol.

Extramötet om enhetligt genomförande av regel 14.1.3 i bilaga VI till Marpol hölls i London den 9–13 juli 2018. Europeiska unionen lade fram dokument ISWG-AP 1/3/2, med förslag till ändringar av reglerna 14 och 18.

Vid det 73:e mötet i MEPC antogs de ändringar som överenskommits i resolution MEPC.305 (73). Vid det 73:e mötet i MEPC fastställdes att dessa ändringar ska anses ha godkänts den 1 september 2019 och att de ska träda i kraft den 1 mars 2020.

I PPR 6, som hölls i London den 18–22 februari 2019, utarbetades ett utkast till ändringar av följande regler:

- Regel 1 om tillämpningen av förordningen.
- Regel 2 som innehåller definitioner av ”svavelhalt i brännolja”, ”bränsle med låg flampunkt”, ”prov levererat enligt Marpol”, ”prov under drift” och ”ombordprov”.

- Regel 14 om prov under drift och ombordprov av eldningsolja och om provtagning av olja från fartyg enligt bilaga VI till Marpol.
- Regel 18 om kontrollförfarande.
- Tillägg I om ”tillägg till IAPP-certifikatet” för provtagningspunkten för brännolja.
- Tillägg VI om förfarande för verifiering av bränslen av brännoljeprover i bilaga VI till Marpol.

Vid PPR 6 hänskjöts dessa ändringar till det 74:e mötet i MEPC, som godtog dem och hänskjöt dem till det 75:e mötet i MEPC för antagande.

Ändringarna av reglerna 1, 2, 14, 18, 20, 21 och tilläggen I och VI i bilaga VI till Marpol anges i IMO-dokument MEPC 75/3. Enligt punkt 5.116 i rapporten från det 74:e mötet i MEPC (MEPC 74/18) ska de planerade ändringarna antas vid det 75:e mötet i MEPC.

Mot bakgrund av de skärpta genomförandebestämmelserna i direktiv 2016/802 bör unionen stödja dessa ändringar, eftersom de på ett kraftfullt och otvetydigt sätt återspeglar behovet av att globalt verkställa gränsvärdet för svavel på 0,50 % i marina bränslen. Detta kommer att säkerställa en faktisk minskning av svaveloxidutsläppen, så att man undviker de skadliga effekterna på människors hälsa och på ekosystemen, samtidigt som man undviker snedvridning av konkurrensen inom sektorn.

3.2. Ändringar av kapitel II-1 i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas)

3.2.1. Ändringar av Solas kapitel II-1/A-1/3-8 om bogserings- och förtöjningsutrustning

Frågan om säker förtöjning togs upp av EU som ett nytt oplanerat resultat vid det 95:e mötet i MSC (dokument MSC 95/19/2) och godtogs av MSC. Ett japanskt förslag om att ta hänsyn till underhåll och ersättning av skadade eller slitna förtöjningslinor (dokument MSC 95/19/13) godtogs också av MSC. Frågan behandlades sedan av underkommittén för fartygs utformning och konstruktion (SDC), både i en arbetsgrupp och genom en korrespondensgrupp, som Danmark samordnar tillsammans med Japan. Vid det sjätte mötet i SDC (SDC 6) färdigställdes utkastet till ändringar av Solas och tillhörande riktlinjer och vägledning. Vid Sjösäkerhetskommitténs 101:a möte (MSC 101) bedömdes därefter resultatet från mötet i SDC, nämligen

- ändringar av Solas regel 3-8 i del A-1 i kapitel II-1,
- riktlinjer för förtöjningsanordningarnas utformning och val av lämplig utrustning för förtöjning och för säker förtöjning,
- riktlinjer för inspektion och underhåll av förtöjningsutrustning, inklusive förtöjningslinor,
- reviderad vägledning om utrustning för bogsering och förtöjning ombord på fartyg och det tillhörande utkastet till MSC-cirkulär, dvs. MSC.1/Circ.1175/Rev.1, och
- alla relaterade utkast till MSC-cirkulär.

Vid MSC 101 godkändes de utkast till ändringar av Solas som anges i bilaga 25 till MSC-rapport MSC 101/24 Add.1. De tillhörande riktlinjerna och vägledningen godkändes i princip vid det 101:a mötet i MSC och kommer slutligen att godkännas i samband med antagandet av utkastet till ändringar av Solas. I punkt 12.2-9 i rapporten från det 101:a mötet i MSC (MSC 101/24) anges att ändringarna av Solas och tillhörande riktlinjer och vägledning planeras att antas och godkännas vid det 102:a mötet i MSC.

Ändringarna av Solas och tillhörande riktlinjer, vägledning och MSC-cirkulär leder till en omfattande uppgradering av nuvarande förtöjningsanordningar. De motsvarar syftet med det ursprungliga unionsförslaget, så unionen bör stödja antagandet av ändringarna av Solas och godkännandet av de relaterade instrumenten.

3.2.2. Vattentät integritet – överensstämmelse mellan regler i Solas kapitel II-1 B, B-1 och B-2 till B-4.

Vid det 96:e mötet i MSC enades man om att i kommitténs tvåårsagenda 2018–2019 ta med ”Översyn av Solas kapitel II-1, delarna B-2 till B-4, för att säkerställa överensstämmelse med delarna B och B-1 med avseende på vattentät integritet”, och utsåg underkommittén i SDC som samordnande organ.

Vid det sjätte mötet i SDC färdigställdes utkastet till ändringar av Solas som hänskjöts till det 101:a mötet i MSC. Ändringarna av delarna B, B-1 och B-2 till B-4 i Solas kapitel II-1 återges i bilaga 25 till dokument MSC 101/24 tillägg 1.

När det gäller beräkningen av faktorn s_i i regel 7-2 i Solas kapitel II-1 B-1, ansåg SDC att medan ändringarna av Solas regel II-1/7-2.5 inte omfattades av tillämpningsområdet för resultatet, var en ändring av Solas det mest effektiva och ändamålsenliga sättet att åtgärda de inneboende inkonsekvenserna i Solas regel II-1/7-2.5.2.1 om dörrar i skott ovanför skottdäcket som anses vara vattentäta vid skadestabilitetsberäkningarna. Vid det sjätte mötet i SDC enades man om att begära att man vid det 101:a mötet i MSC skulle ställa sig bakom detta tillvägagångssätt för att lösa bristen på enhetlighet när det gäller den vattentäta integriteten mellan de olika delarna av B i Solas kapitel II-1. Vid det 101:a mötet i MSC gjordes detta (hänvisning finns i punkt 12.10 i rapporten från det 101:a mötet i MSC - MSC 101/24) och ändringarna anges också i bilaga 25 till dokument MSC 101/24 tillägg 1.

I punkt 12.12 i rapporten från det 101:a mötet i MSC (MSC 101/24) anges att ändringarna planeras antas vid det 102:a mötet i MSC.

Eftersom ändringarna av Solas kapitel II-1, delarna B-2 till B-4, leder till samstämmighet i del B i bestämmelserna om vattentät integritet, inbegripet den centrala frågan om skadestabilitetsberäkningar av fartyg, och deras godkännande stöddes av unionen vid det 101:a mötet i MSC, bör unionen stödja antagandet av dessa ändringar.

3.3. Ändringar av delarna A-1 och B-1 i den internationella säkerhetskoden för fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt (IGF-koden)

Under det femte mötet i underkommittén för transport av gods och containrar (CCC 5) enades man om att utarbeta utkast till ändringar av punkt 6.7.1.1 (tryckreduceringssystem) och kapitel 11 (bränsleberedningslokal för brandsläckningssystem) i del A-1 i IGF-koden, i enlighet med bilaga 2 till CCC-rapporten, CCC 5/13, för inlämning till det 101:a mötet i MSC för godkännande (hänvisning finns i punkt 3.31 i CCC 5/13). Vid det 101:a mötet i MSC godkändes dessa utkast till ändringar, som anges i bilaga 14 till MSC 101/24 tillägg 1. I punkt 9.2 i rapporten från det 101:a mötet i MSC (MSC 101/24) anges att ändringarna planeras antas vid det 102:a mötet i MSC.

Under CCC 5 godkändes även ett utkast till ändringar av punkt 16.3.3.5.1 avseende brottgränsprovning av svetsning av andra material än aluminiumlegeringar för bränsleinneslutningssystemet i del B-1 i IGF-koden, i enlighet med bilaga 5 till CCC 5/13 om överlämning till 101:a mötet i MSC för godkännande (hänvisning finns i punkt 4.14 i CCC 5/13). Vid det 101:a mötet i MSC godkändes dessa ändringar, som anges i bilaga 14 till MSC 101/24 tillägg 1. I punkt 9.3 i MSC 101/24 anges att ändringarna planeras antas vid det 102:e mötet i MSC.

Ändringen av punkt 6.7.1.1 förtydligar vilka utrymmen som ska utrustas med ett lämpligt system för tryckreducering. Ändringen av kapitel 11 för att införa ett fast brandsläckningssystem för en bränsleberedningslokal ger ytterligare säkerhet. Båda har tidigare fått stöd av unionen för godkännande under det 101:a mötet i MSC. Unionen bör därför stödja antagandet av dessa ändringar.

3.4. Relevant unionsrätt och EU:s befogenhet

3.4.1. Ändringar av bilaga VI till Marpol

Kraven i bilaga VI till Marpol, som avser att minska svavelhalten i marina eldningsoljor i syfte att minska förorenande svavelutsläpp, genomförs i unionsrätten genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 av den 11 maj 2016 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen. De ändringar som ska antas vid MEPC 75 och som innebär ändringar av bilaga VI till Marpol kommer därför att ha en direkt inverkan på kraven i direktivet.

3.4.2. Ändringar av kapitel II-1 i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas)

Genom artikel 6.2 a i i direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg tillämpas Solas, i dess ändrade lydelse, på passagerarfartyg i klass A.

De ändringar som ska antas vid det 102:a mötet i MSC och som innebär ändringar av kapitel II-1, delarna A och B kommer därför att direkt påverka kraven i direktivet.

3.4.3. Ändringar av delarna A-1 och B-1 i den internationella säkerhetskoden för fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt (IGF-koden)

Genom artikel 6.2 a i i direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg tillämpas Solas, i dess ändrade lydelse, på passagerarfartyg i klass A. IGF-koden blir genom Solas obligatorisk för passagerarfartyg.

De ändringar som ska antas vid det 102:a mötet i MSC har därför en direkt påverkan på kraven vid tillämpning av direktiv 2009/45/EG.

3.4.4. EU-befogenhet

Ändringarna av bilaga VI till Marpol påverkar unionsrätten när man tillämpar Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 av den 11 maj 2016 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen.

Ändringarna av kapitel II-1 i konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) påverkar unionsrätten när direktiv 2009/45/EG tillämpas.

Ändringarna av delarna A-1 och B-1 i den internationella säkerhetskoden för fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt (IGF-koden) påverkar EU-rätten när man tillämpar direktiv 2009/45/EG.

Unionen har således exklusiv befogenhet i enlighet med den sista delen av artikel 3.2 i EUF-fördraget och det är därför nödvändigt att fastställa unionens ståndpunkt om de rättsakter som antar de ovannämnda ändringarna.

4. RÄTTLIG GRUND

4.1. Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1. 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 inrättats 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 avtalet¹.

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”*².

4.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

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

De akter som IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön och IMO:s sjösäkerhetskommitté uppmanas att anta utgör akter med rättslig verkan. De planerade akterna kan på ett avgörande sätt påverka innehållet i följande unionsrätt:

- Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 av den 11 maj 2016 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 530/2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov. Detta beror på att Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 av den 11 maj 2016 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen återspeglar kraven avseende svavel i bilaga VI till Marpol som ett verktyg för att uppnå målet.
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg. Detta beror på att det i direktiv 2009/45/EG fastställs att passagerarfartyg i klass A till fullo ska uppfylla kraven i Solaskonventionen, i dess ändrade lydelse.

Ändringarna av bilaga VI till Marpol, ändringarna av Solas och ändringarna av IGF-koden skulle därför påverka unionsrätten genom tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 av den 11 maj 2016 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen³ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg.

Den planerade akten varken kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram.

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

¹ Mål C-399/12, Tyskland mot rådet, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

² Mål C-399/12, Tyskland mot rådet, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

³ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2015/253 av den 16 februari 2015 om regler om provtagningen och rapporteringen enligt direktivet (EUT L 41, 17.2.2015, s. 55).

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

4.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Den planerade aktens huvudsakliga syfte och innehåll avser 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 75:e mötet i kommittén för skydd av den marina miljön och det 102:a mötet i IMO:s sjösäkerhetskommitté om antagandet av ändringar av bilaga VI till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg, ändringar av kapitel II-1 i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss och ändringar av den internationella säkerhetskoden för fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och av följande skäl:

- (1) Unionens åtgärder inom sjötransportsektorn bör syfta till att skydda den marina miljön, människors hälsa och förbättra sjösäkerheten.
- (2) Konventionen om upprättande av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) trädde i kraft den 17 mars 1958.
- (3) IMO är ett specialiserat fackorgan inom FN med ansvar för säkerhet och trygghet inom sjöfarten och för att förhindra att fartygen förorenar havet och luften. Samtliga EU-medlemsstater är medlemmar i IMO. Unionen är inte medlem i IMO.
- (4) Enligt artikel 38 a i IMO-konventionen ska kommittén för skydd av den marina miljön utföra uppgifter som tilldelats eller kan tilldelas IMO genom eller enligt internationella konventioner till förhindrande och bekämpning av havsföroreningar från fartyg, särskilt när det gäller antagande och ändring av bestämmelser eller andra regler.
- (5) Enligt artikel 28 b i IMO-konventionen ska sjösäkerhetskommittén tillhandahålla resurser för att utföra de uppgifter den tilldelats genom IMO-konventionen, IMO:s generalförsamling eller IMO:s råd, eller uppgifter inom den artikelns tillämpningsområde som sjösäkerhetskommittén tilldelats genom andra internationella instrument och som godkänts av IMO.
- (6) Den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpolkonventionen) trädde i kraft den 2 oktober 1983.
- (7) Enligt artikel 16.2 c i Marpolkonventionen får ändringar av den antas genom ett lämpligt organ, i detta fall kommittén för skydd av den marina miljön.
- (8) Den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solaskonventionen) trädde i kraft den 25 maj 1980.
- (9) Enligt artikel VIII b iii i Solaskonventionen får IMO:s sjösäkerhetskommitté anta ändringar av Solaskonventionen.

- (10) Kommittén för skydd av den marina miljön kommer vid sitt 75:e möte den 30 mars–3 april (MEPC 75) att anta ändringar av bilaga VI till Marpolkonventionen.
- (11) Kommittén för sjöfartsskydd ska, under sitt 102:a möte den 13–22 maj 2020 (MSC 102), anta ändringarna av kapitel II-1 i Solaskonventionen och ändringarna av delarna A-1 och B-1 i den internationella säkerhetskoden för fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt (IGF-koden).
- (12) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar under MEPC 75, eftersom ändringarna av reglerna 1, 2, 14, 18, 20, 21 och tilläggen I och VI i bilaga VI till Marpolkonventionen på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i unionslagstiftningen, nämligen Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802^{1,2}.
- (13) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar under det 102:a mötet i MSC, eftersom ändringarna av kapitel II-1 i Solaskonventionen på ett avgörande sätt kommer att kunna påverka innehållet i unionsrätten, nämligen Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG³, och eftersom ändringarna av IGF-koden på ett avgörande sätt kommer att kunna påverka innehållet i unionsrätten, nämligen Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg.
- (14) Ändringarna av bilaga VI till Marpolkonventionen skulle säkerställa ett konsekvent genomförande av gränsvärdet för svavel på 0,50 % i marina bränslen enligt vad som anges i regel 14. Unionen bör stödja dessa ändringar för att uppnå de förväntade hälso- och miljövinster som följer av minskade svaveldioxidutsläpp från förbränning ombord.
- (15) Ändringarna av del A-1 i kapitel II-1 till Solaskonventionen skulle innebära säkrare förtöjning av fartyg. Unionen bör stödja dessa ändringar, eftersom de ger en omfattande uppgradering av nuvarande förtöjningsanordningar.
- (16) Ändringarna av delarna B, B-1, B-2 till B-4 i kapitel II-1 till Solaskonventionen skulle säkerställa konsekvens i bestämmelserna om vattentät integritet av fartyg. Unionen bör stödja dessa ändringar, eftersom de gör bestämmelserna om vattentät integritet i del B enhetliga, inbegripet den centrala frågan om stabilitetsberäkningar för fartyg.
- (17) Ändringarna av delarna A-1 och B-1 i IGF-koden ger förbättringar när det gäller bränsleinslutning, brandsäkerhet och brottgränsprovning av svetsning av metalliska material och oförstörande provning av bränsleinslutningssystemet på grundval av de erfarenheter som gjorts vid tillämpningen av koden. Unionen bör stödja dessa ändringar, eftersom de ger större klarhet när det gäller utrymmen som ska utrustas med ett lämpligt system för tryckreducering och tillhandahålla ytterligare säkerhetsåtgärder i lokaler för förberedelse av bränsle.
- (18) Unionens ståndpunkt bör uttryckas på ett samfällt sätt av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön och IMO:s sjösäkerhetskommitté.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 av den 11 maj 2016 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen (EUT L 132, 21.5.2016, s. 58).

² Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2015/253 av den 16 februari 2015 om regler om provtagningen och rapporteringen enligt rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen (EUT L 41, 17.2.2015, s. 55).

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 163, 25.6.2009, s. 1).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 75:e mötet i IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön ska vara att samtycka till antagandet av ändringarna av bilaga VI till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg som fastställs i bilagan till IMO-dokument MEPC 75/3.

Artikel 2

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 102:a mötet i IMO:s sjösäkerhetskommitté ska vara att samtycka till följande:

- (a) Antagandet av ändringar av kapitel II-1 i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss som fastställs i bilaga 1 till IMO-dokument MSC 102/3.
- (b) Antagandet av ändringarna av delarna A-1 och B-1 i den internationella säkerhetskoden för fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt enligt vad som anges i bilaga 2 till IMO-dokument MSC 102/3.

Artikel 3

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

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*