



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 28.3.2019
COM(2019) 159 final

2019/0087 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön och i Internationella sjöfartsorganisationens sjösäkerhetskommitté om antagande av ändringar av bilaga II till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg, ändringar av den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg, 2011, ändringar av den internationella koden om livräddningsanordningar, ändringar av formulären C, E och P i tillägget till den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss, samt 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 rör beslutet om fastställande av den standpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 74:e mötet i Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC 74), som kommer att hållas i London den 13–17 maj 2019, och vid det 101:a mötet i Internationella sjöfartsorganisationens sjösäkerhetskommitté (MSC 101), som kommer att hållas i London den 5–14 juni 2019, i samband med det planerade antagandet av ändringar av bilaga II till Marpol vad gäller lastrester och tankrengöringsvatten med innehåll av långlivade flytande ämnen med hög viskositet och/eller hög smältpunkt, ändringar av den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg, 2011 (ESP-koden), ändringar av punkt 6.1.1.3 i den internationella koden om livräddningsanordningar (LSA-koden), ändringar av punkt 4.4.8.1 i LSA-koden, ändringar av förteckningarna över utrustning (formulär C, E och P i tillägget till Solas) och ändringar av delarna A och A-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 (IMO)

Genom konventionen om upprättande av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) 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, och 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.

Konventionen trädde i kraft den 17 mars 1958.

Samtliga medlemsstater är parter i konventionen.

Alla medlemsstater är parter i den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) från 1973, som trädde i kraft den 2 oktober 1983. Unionen är inte part i Marpol.

Alla 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.

I den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg, 2011 (ESP-koden), fastställs krav för ett utökat program för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg med enkelskrov eller dubbelskrov och av oljetankfartyg med enkelskrov eller dubbelskrov, i enlighet med bestämmelserna i regel XI-1/2 i Solas.

Den internationella koden om livräddningsanordningar (LSA-koden) innehåller internationella krav för livräddningsanordningar som omfattas av kapitel III i Solas, inklusive personliga livräddningsredskap, visuella hjälpmedel, livräddningsfarkoster, beredskapsbåtar, sjösättnings- och embarkeringsanordningar och evakueringsystem till havs, linkastare och allmänna larmsystem och högtalarsystem.

Syftet med den internationella säkerhetskoden för fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt (IGF-koden) är att tillhandahålla en internationell standard för fartyg som drivs med gas eller flytande bränsle med låg flampunkt. Koden omfattar alla områden som måste beaktas särskilt vid användning av gas eller flytande bränsle med låg flampunkt och 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 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.

Medlemskap i organisationen är öppet för alla stater och EU:s samtliga 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.

IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön består av IMO:s alla medlemmar och sammanträder minst en gång om året. Den behandlar miljöfrågor inom organisationens tillämpningsområde 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, inklusive luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser. Andra exempel på frågor som omfattas är 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 godkänns 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 alla medlemmar och sammanträder minst en gång om året. Den behandlar alla frågor inom organisationens tillämpningsområde 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, utredning av olyckor till havs, räddning och bärgning och 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 godkänns av IMO. Beslut av sjösäkerhetskommittén, och av dess underordnade organ, ska antas av en majoritet av medlemmarna.

¹ Namnet ändrades 1982 till Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

2.3. Förslaget till akt i IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön

Den 13–17 maj 2019 ska kommittén för skydd av den marina miljön, under sitt 74:e möte (MEPC 74), anta ändringar av bilaga II till Marpol vad gäller lastrester och tankrengöringsvatten med innehåll av långlivade flytande ämnen med hög viskositet och/eller hög smältpunkt, för att minska miljöpåverkan. Syftet med dessa ändringar av bilaga II till Marpol är att ta itu med de avsevärda föroreningar som vållats av exempelvis utsläpp av paraffin vid kuststaterna kring Nordsjön och Östersjön under de senaste åren.

2.4. Förslaget till akt i IMO:s sjösäkerhetskommitté

Den 5–14 juni 2019 ska sjösäkerhetskommittén, under sitt 101:a möte (MSC 101), anta ändringar av den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg, 2011 (ESP-koden), ändringar av den internationella koden om livräddningsanordningar (LSA-koden), ändringar av punkt 4.4.8.1 i LSA-koden, ändringar av förteckningarna över utrustning (formulär C, E och P i tillägget till Solas) och ändringar av delarna A och A-1 i den internationella säkerhetskoden för fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt (IGF-koden).

- 2.4.1. *Syftet med dessa ändringar av ESP-koden är att göra redaktionella ändringar av texten för att identifiera alla obligatoriska krav och förbättra tabellerna och formulären. Genom ändringarna kommer dessutom de redaktionella ändringarna att slås samman med de nya materiella krav som följer av de senaste uppdateringarna av den internationella föreningen för klassificeringssällskaps (IACS) enhetliga krav (UR Z10- serien). UR Z10-serien behandlar besiktningar av oljetankfartyg, bulkfartyg, kemikalietankfartyg, oljetankfartyg med dubbelskrov och dubbelsidiga bulkfartyg. Enhetliga krav (UR) från IACS är resolutioner som IACS antagit om frågor som har direkt anknytning till eller omfattas av de särskilda regler och den praxis som tillämpas av klassificeringssällskapen och den allmänna filosofi som dessa regler och denna praxis grundar sig på. Under förutsättning att de ratificeras av styrelsen för varje IACS-medlem ska de enhetliga kraven införlivas i varje medlemssällskaps regler och metoder, inom ett år från det att IACS allmänna policygrupp godkänt dem. De enhetliga kraven är minimikrav. För att undvika tvetydigheter och inkonsekvenser är språket i dessa ändringar anpassat till IMO-nomenklaturen.*
- 2.4.2. *Syftet med ändringarna av LSA-koden är att säkerställa ett enhetligt genomförande av punkt 6.1.1.3 angående manuell sjösättning av små beredskapsbåtar som inte ingår i ett fartygs livräddningsutrustning.*
- 2.4.3. *Syftet med ändringarna av punkt 4.4.8.1 i LSA-koden är att undanta livbåtar med två oberoende framdrivningssystem från kravet på att vara utrustade med fullgoda osänkbara åror och därtill anknutna delar (årtullar, klykor eller liknande) för att kunna ta sig fram i lugnt vatten. Vid inspektioner har det noterats att vissa livbåtar med två oberoende framdrivningssystem inte haft vare sig paddlar, åror eller andra relevanta delar som ledsagar dessa, och slutsatsen har dragits att det berörda kravet i LSA-koden och MSC/Circ.980/Add.1 inte beaktar situationen för livbåtar som är utrustade med två oberoende framdrivningssystem.*
- 2.4.4. *På det föregående mötet i sjösäkerhetskommittén (MSC 100) godkändes ett utkast till en enhetlig tolkning som sade följande: "När det gäller livbåtar som är utrustade med två oberoende framdrivningssystem bestående av två separata motorer, axellinor, bränsletankar, rörsystem och andra anknutna tillbehör behöver punkt*

4.4.8.1 i LSA-koden inte tillämpas. I fråga om alla övriga aspekter ska livbåtarna till fullo iakttas bestämmelserna i punkt 4.4.8 i LSA-koden.”

Den befintliga punkt 4.4.8.1 i LSA-koden ersätts för att anpassa den till det utkast till enhetlig tolkning som godkändes på MSC 100.

2.4.5. *Syftet med ändringarna av förteckningarna över utrustning (formulär C, E och P i tillägget till Solas) är att ändra punkt 8.1 i formulären C, E och P i tillägget till Solas genom att införa en fotnot som anger att alla angivna indikatorer inte är tillämpliga på samtliga fartyg och följaktligen kan tas bort vid behov. I allmänhet är inte samtliga typer av fartyg installerade med de indikatorer det rör sig om (indikatorer för roder, propeller, dragkraft, lutning och driftsläge).*

2.4.6. *Ändringarna av delarna A och A-1 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 STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

3.1. Ändringar av bilaga II till Marpol i fråga om utsläppskrav för tankrengöringsvatten som innehåller långlivade flytande ämnen med hög viskositet

På det 68:e mötet i kommittén för skydd av den marina miljön (MEPC 68), som ägde rum i London den 11–15 maj 2015, godkändes en ny punkt angående ”Översyn av kraven i bilaga II till Marpol angående lastrester och tankrengöringsvatten med hög viskositet och med innehåll av stelnande långlivade flytande ämnen och tillhörande definitioner, och utarbetande av ändringar” för upptagande i det tvååriga arbetsprogrammet för underkommittén för förhindrande och bekämpning av föroreningar, med målet att arbetet skulle slutföras 2018.

Utkastet till ändringar av bilaga II till Marpol färdigställdes på det femte mötet i underkommittén för förhindrande och bekämpning av föroreningar (PPR 5), som ägde rum i London den 5–9 februari 2018. På det 73:e mötet i kommittén för skydd av den marina miljön (MEPC 73), som ägde rum i London den 22–26 oktober 2018, godkändes utkastet till ändringar av bilaga II till Marpol, för antagande på MEPC 74.

De föreslagna ändringarna av bilaga II till Marpol beskrivs i bilaga 13 till IMO-dokument MEPC 73/19. Enligt punkt 11.12 i rapporten från MEPC 73 (MEPC 73/19) planeras ändringarna bli antagna på MEPC 74.

3.2. Ändringar av den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg, 2011 (ESP-koden)

På det femte mötet i underkommittén för fartygs utformning och konstruktion (SDC 5), som ägde rum i London den 22–26 januari 2018, påmindes om att man vid det fjärde mötet i underkommittén (SDC 4), som ägde rum i London den 13–17 februari 2017, hade godkänt att den internationella föreningen för klassificeringssällskap (IACS) och sekretariatet skulle analysera 2011 års ESP-kod, i syfte att föreslå redaktionella ändringar för att identifiera alla obligatoriska krav, förbättra tabellernas och formulärens utformning och utarbeta en lägesrapport för behandling på SDC 5.

På SDC 5 överenskoms att alla de materiella bestämmelser som nu anges i fotnoterna till 2011 års ESP-kod borde tas med i huvudtexten i den nya konsoliderade versionen. Man enades också om att förbättra utformningen av tabeller och formulär i ESP-koden, och slutligen att de

redaktionella ändringarna skulle sammanfogas med de nya materiella ändringar av 2011 års ESP-kod som föreslås av IACS för att hantera den senaste tidens uppdateringar av IACS enhetliga krav (UR Z10-serien).

På SDC 5 antogs förslaget att för godkännande lägga fram utkastet till ändringar av 2011 års ESP-kod på det 99:e mötet i IMO:s sjösäkerhetskommitté (MSC 99), som ägde rum i London den 16–25 maj 2018, med tanke på ett efterföljande antagande av ändringarna på det 100:e mötet i sjösäkerhetskommittén (MSC 100) och ett ikraftträdande den 1 juli 2020.

På MSC 99 behandlades det utkast till ändringar av 2011 års ESP-kod som utarbetats på SDC 5 i enlighet med förfarandet för regelbundna uppdateringar av koden, och utkastet till ändringar av 2011 års ESP-kod godkändes för antagande på MSC 100.

På MSC 100, som ägde rum i London den 3–7 december 2018, behandlades utkastet till redaktionella ändringar tillsammans med de föreslagna materiella ändringarna, och det noterades att det språk som använts i utkastet till ändringar inte överensstämde med IMO-nomenklaturen, eftersom man använde ”är/kommer att” i stället för ”ska”, vilket skulle kunna inverka menligt på den framtida utvecklingen av IMO-reglerna till följd av tvetydigheter och inkonsekvenser. Man noterade även att utkastet till ändringar av 2011 års ESP-kod borde beakta det utkast till konsoliderad version av ESP-koden som i nuläget utarbetas av underkommittén för fartygs utformning och konstruktion.

Efter diskussioner bestämdes det på MSC 100 att man skulle avvakta med att anta utkastet till ändringar av 2011 års ESP-kod så att man kunde utarbeta en reviderad version av dessa ändringar, där man i tillämpliga fall använder ”ska/bör” i stället för ”är/kommer att”, med tanke på ett antagande på MSC 101.

Denna punkt finns med i rådets beslut (EU) 2018/1601². Enligt artikel 3.3 i det rådsbeslutet får mindre ändringar av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i fråga om de berörda ändringarna av 2011 års ESP-kod överenskommas utan något nytt beslut av rådet. Eftersom ändringarna av utkastet till ändringar av ESP-koden emellertid inte kan betraktas som ”mindre” tas denna punkt upp igen i detta förslag till rådets beslut om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid det 101:e mötet i sjösäkerhetskommittén.

Utkastet till MSC-resolution om ändringar av 2011 års ESP-kod finns i bilaga [X] till rapporten från MSC 100 [(MSC 100/XX/Add.X)]. I punkt [10.20] i rapporten från MSC 100 [(MSC 100/XX)] anges att ändringarna planeras bli antagna på det 101:e mötet i MSC.

3.3. Ändringar av punkt 6.1.1.3 i den internationella koden om livräddningsanordningar (LSA-koden)

På det 96:e mötet i sjösäkerhetskommittén (MSC 96), som ägde rum i London den 11–20 maj 2016, överenskomms att ta med en ny punkt om ”Ett enhetligt genomförande av punkt 6.1.1.3 i LSA-koden” i det tvååriga arbetsprogrammet för underkommittén för perioden 2016–2017 och i den preliminära dagordningen för SSE 4, med målet att slutföra arbetet 2017. Denna punkt handlar om att utforma ändringar av punkt 6.1.1.3 i LSA-koden för att förenkla ett

² Rådets beslut (EU) 2018/1601 av den 15 oktober 2018 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid det 73:e mötet i kommittén för skydd av den marina miljön och vid det 100:e mötet i sjösäkerhetskommittén om antagandet av ändringar av regel 14 i bilaga VI till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg och den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg, 2011 (EUT L 267, 25.10.2018, s. 6).

enhetligt genomförande av denna kod och särskilt tillåta system för sjösättning för hand av beredskapsbåtar som inte ingår i ett fartygs livräddningsutrustning.

Oron för de faror som utkastet till ändring av LSA-koden skulle kunna införa om sjösättningen av en beredskapsbåt från sin surringsplats till ett läge till sjöss skulle bli tillåten utan det antal personer som utsetts att bemanna beredskapsbåten samt synpunkter angående tillämpningsområdet för ändringen diskuterades på det fjärde mötet i underkommittén för fartygssystem och fartygsutrustning (SSE 4), som ägde rum i London den 20–24 mars 2017, och på det femte mötet i samma underkommitté (SSE 5), som ägde rum i London den 12–16 mars 2018.

På det 100:e mötet i sjösäkerhetskommittén (MSC 100), som ägde rum i London den 3–7 december 2018, godkändes utkastet till ändringar av LSA-koden, för antagande på MSC 101. Trots detta beslut inbjöd kommittén underkommittén för fartygssystem och fartygsutrustning att på sitt 6:e möte i London den 4–8 mars 2019 diskutera fortsatta betänkligheter angående utkastet till ändringar, med sikte på att ge råd till MSC 101 före dess antagande av ändringarna.

De föreslagna ändringarna av punkt 6.1.1.3 i LSA-koden beskrivs i bilaga [x] till rapporten från MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. I punkt [9.6] i rapporten från MSC 100 [(MSC 100/xx)] anges att ändringarna planeras bli antagna på det 101:e mötet i MSC.

3.4. Ändringar av punkt 4.4.8.1 i den internationella koden om livräddningsanordningar

På det femte mötet i underkommittén för fartygssystem och fartygsutrustning (SSE 5), som ägde rum i London den 12–16 mars 2018, lade unionen fram ett framgångsrikt förslag till en enhetlig tolkning (UI) av punkt 4.4.8.1 i LSA-koden och de standardiserade formulären för utvärdering och test av livräddningsutrustning (MSC/Circ.980/Add.1, avsnitt 4.4.1.2). På MSC 100 godkändes utkastet till enhetlig tolkning och även ytterligare ändringar av punkt 4.4.8.1 i LSA-koden med syfte att uppnå överensstämmelse mellan kodens krav och den enhetliga tolkningen.

Ändringarna av punkt 4.4.8.1 i LSA-koden beskrivs i bilaga [x] till rapporten från MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. I punkt [9.23] i rapporten från MSC 100 [(MSC 100/xx)] anges att ändringarna av LSA-koden planeras bli antagna på det 101:e mötet i MSC.

3.5. Ändringar av förteckningarna över utrustning (formulär C, E och P i tillägget till Solas)

På det 100:e mötet i sjösäkerhetskommittén (MSC 100), som ägde rum i London den 3–7 december 2018, överenskomms att behandla ändringarna av förteckningarna över utrustning (formulär C, E och P i tillägget till Solas) i linje med överenskommelsen att smärre rättelser/frågor kan behandlas av kommittéerna under dagordningspunkten ”Övriga frågor”. Efter behandling godkände MSC 100 utkastet till ändringar, med sikte på att anta dem på det 101:e mötet i sjösäkerhetskommittén (MSC 101).

De föreslagna ändringarna av förteckningarna över utrustning (formulär C, E och P i tillägget till Solas) beskrivs i bilaga [x] till rapporten från MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. I punkt [9.30] i rapporten från MSC 100 [(MSC 100/xx)] anges att ändringarna planeras bli antagna på det 101:e mötet i MSC.

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

På det fjärde mötet i underkommittén för transport av gods och containrar (CCC 4), som ägde rum i London den 11–15 september 2017, återinrättades arbetsgruppen för utveckling av

tekniska säkerhetsbestämmelser för fartyg som använder bränslen med låg flampunkt i syfte att fortsätta arbetet på utkastet till ändringar av IGF-koden angående bränsleceller och utveckling av ett utkast till tekniska säkerhetsbestämmelser för fartyg som använder metanol/etanol som bränsle. På CCC 4 godkändes det utkast till ändringar av delarna A och A-1 i IGF-koden angående naturgas-relaterade krav som utarbetats av arbetsgruppen och inbjöds sjösäkerhetskommittén att på sitt 99:e möte (MSC 99), som ägde rum i London den 16–25 maj 2018, att godkänna ändringarna med sikte på att anta dem på det 100:e mötet i sjösäkerhetskommittén (MSC 100).

På MSC 99 behandlades utkastet till ändringar av delarna A och A-1 i IGF-koden tillsammans med ytterligare synpunkter rörande utkastet till ändringar, inklusive ett förslag att inbegripa en alternativ lösning för skydd mot läckage från rör för flytande bränslen utanför maskineriutrymmet. Efter diskussioner överenskomms på MSC 99 att avvakta med godkännandet av utkastet till ändringar av delarna A och A-1 i IGF-koden och instruerades under-kommittén för transport av gods och containrar att på sitt femte möte (CCC 5), som ägde rum i London den 10–14 september 2018, på nytt behandla utkastet till ändringar av regel 9.5.6 och rapportera resultatet till MSC 100 som en brådskande fråga.

På CCC 5 behandlades utkastet till ändringar av regel 9.5.6 i IGF-koden och överenskomms att inga ytterligare ändringar av den regeln behövdes. På CCC 5 överenskom man följaktligen att inbjuda MSC 100, som ägde rum i London den 3–7 december 2018, att som en brådskande fråga godkänna utkastet till ändringar av delarna A och A-1 i IGF-koden, i enlighet med bilaga 1 till dokument CCC 4/12, med sikte på ett efterföljande antagande på det 101:a mötet i sjösäkerhetskommittén (MSC 101).

På MSC 100 instämde man med CCC 5 i att det inte behövdes några ytterligare ändringar av regel 9.5.6 angående en alternativ lösning för skydd mot läckage. Det fanns dock olika uppfattningar angående behovet att ta med en ytterligare skrivning som skulle säkerställa att kraven på detektering av läckor från rör som transporterar flytande bränslen blir tillämpliga. På MSC 100 godkändes den text som utarbetats på CCC 4 och godkändes ändringarna av delarna A och A-1 i IGF-koden, med sikte på ett antagande på MSC 101, samtidigt som det noterades att ytterligare förslag fortfarande kunde lämnas i antagandeskedet.

De föreslagna ändringarna av delarna A och A-1 i IGF-koden beskrivs i bilaga [x] till rapporten från MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. I punkt [11.5] i rapporten från MSC 100 [(MSC 100/xx)] anges att ändringarna planeras bli antagna på det 101:e mötet i MSC.

3.7. Relevant EU-lagstiftning och EU:s behörighet

3.7.1. Ändringar av bilaga II till Marpol

Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och om införande av sanktioner, inbegripet straffrättsliga sanktioner, för föroreningsbrott införlivar internationella standarder för föroreningar från fartyg i EU-rätten och söker säkerställa att personer som är ansvariga för olagliga utsläpp blir föremål för lämpliga sanktioner. Förorenande ämnen enligt direktivet definieras som ämnen som omfattas av bilagorna I och II till Marpol. Enligt direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester ska vidare medlemsstaterna säkerställa att det finns mottagningsanordningar i hamnar som kan uppfylla behoven hos fartyg som normalt använder deras hamnar, och det föreskrivs att fartyg ska avlämna sitt avfall, inbegripet lastrester, till dessa anläggningar före avgången, med det slutliga målet att minska utsläppen av avfall från fartyg till sjöss. Tankrengöringsvatten enligt bilaga II räknas som lastrester enligt detta direktiv. Direktiv 2000/59/EG kräver också att fartyg till nästa hamn ska

föränmäla allt avfall och alla lastrester som det önskar avlämna, samt det som kommer att behållas ombord och den tillgängliga lagringskapaciteten.

Följaktligen skulle de ändringar som ska antas på MSC 101 och som inför ändringar av bilaga II till Marpol i fråga om lastrester och tankrengöringsvatten från långlivade flytande ämnen med hög viskositet och/eller hög smältpunkt beröra EU-rätten, genom tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och om införande av sanktioner, inbegripet straffrättsliga sanktioner, för föroreningsbrott och direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester.

3.7.2. Ändringar av den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg, 2011 (ESP-koden)

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 530/2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov syftar till att påskynda införandet av tillämpningen av kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion enligt Marpol 73/78, enligt definitionen i artikel 3 i den förordningen, på oljetankfartyg med enkelskrov, och att förbjuda transport till eller från medlemsstaternas hamnar av tunga oljor i oljetankfartyg med enkelskrov.

Genom förordning (EU) nr 530/2012 görs tillämpningen av IMO:s system för bedömning av fartygets skick (CAS) obligatorisk för oljetankfartyg med enkelskrov som är äldre än femton år. Enligt artikel 5 ska sådana tankfartyg uppfylla villkoren i CAS, som sedan definieras i artikel 6 som det system för bedömning av fartygets skick som antagits genom resolution MEPC 94(46) av den 27 april 2001 i dess lydelse enligt resolution MEPC 99(48) av den 11 oktober 2002 och resolution MEPC 112(50) av den 4 december 2003. I det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg eller det utökade inspektionsprogrammet anges hur denna mer omfattande bedömning ska göras. Eftersom man i systemet för bedömning av fartygets skick använder det utökade inspektionsprogrammet för att uppnå dess mål kommer alla ändringar av inspektionerna inom ramen för det programmet direkt och automatiskt att bli tillämpliga genom förordning (EU) nr 530/2012.

De ändringar som ska antas på MSC 101 och som inför ändringar av ESP-koden skulle följaktligen beröra EU-rätten, genom tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 530/2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov.

3.7.3. Ändringar av punkt 6.1.1.3 i LSA-koden

Sjösättningsredskap och vinschar är upptagna 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) 2017/306. I denna genomförandeförordning hänvisas det till LSA-koden och resolution MSC.81(70) när det gäller artiklarna MED/1.21, 1.23, 1.24 och 1.25 angående sjösättningsredskap. Denna utrustning omfattas därmed av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU av den 23 juli 2014 om marin utrustning och om upphävande av rådets direktiv 96/98/EG.

De ändringar som ska antas på MSC 101 och som inför ändringar av LSA-koden skulle följaktligen beröra EU-rätten, genom tillämpningen av direktiv 2014/90/EU och genomförandeförordning (EU) 2018/778.

3.7.4. *Ändringar av punkt 4.4.8.1 i LSA-koden*

Livbåtar är upptagna 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) 2017/306. I denna genomförandeförordning hänvisas det till LSA-koden och resolution MSC/Cirkulär 980 när det gäller artikel MED/1.7. Denna utrustning omfattas därmed av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU av den 23 juli 2014 om marin utrustning och om upphävande av rådets direktiv 96/98/EG.

De ändringar som ska antas på MSC 101 och som inför ändringar av LSA-koden skulle följaktligen beröra EU-rätten, genom tillämpningen av direktiv 2014/90/EU och genomförandeförordning (EU) 2018/778.

3.7.5. *Ändringar av förteckningarna över utrustning (formulär C, E och P i tillägget till Solas)*

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

De ändringar som ska antas på MSC 101 och som inför ändringar av förteckningarna över utrustning skulle följaktligen beröra EU, genom tillämpningen av direktiv 2009/45/EG.

3.7.6. *Ändringar av delarna A och A-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 blir Solas, i dess ändrade lydelse, tillämplig på passagerarfartyg i klass A. IGF-koden blir genom Solas obligatorisk för passagerarfartyg. Dessutom måste medlemsstaterna enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen säkerställa att havsgående fartyg har tillgång till LNG i stamnätshamnar i EU från och med slutet av 2025. EU:s medlemsstater har färdigställt nationella handlingsprogram för utvecklingen av marknaden för alternativa bränslen och tillhörande infrastruktur, med särskild inriktning på olika stödjande åtgärder och initiativ för att främja och utveckla tankstationer för LNG för havsgående fartyg.

De ändringar som ska antas på MSC 101 och som inför ändringar av LSA-koden skulle följaktligen beröra EU-rätten, genom tillämpningen av direktiv 2009/45/EG och direktiv 2014/94/EU.

3.7.7. *EU:s behörighet*

Ändringarna av bilaga II till Marpol vad gäller lastrester och tankrengöringsvatten med innehåll av långlivade flytande ämnen med hög viskositet och/eller hög smältpunkt skulle beröra tillämpningen av EU-rätten genom tillämpningen av direktiv 2005/35/EG och direktiv 2000/59/EG.

Ändringarna av 2011 års ESP-kod skulle beröra EU-rätten genom tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 530/2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov.

Ändringarna av punkt 6.1.1.3 i den internationella koden om livräddningsanordningar (LSA-koden) skulle beröra tillämpningen av EU-rätten genom tillämpningen av direktiv 2014/90/EU och genomförandeförordning (EU) 2018/778.

Ändringarna av den enhetliga tolkningen av punkt 4.4.8.1 i LSA-koden skulle beröra tillämpningen av EU-rätten genom tillämpningen av direktiv 2014/90/EU och genomförandeförordning (EU) 2018/778.

Ändringarna av förteckningarna över utrustning (formulär C, E och P i tillägget till Solas) skulle beröra EU-rätten genom tillämpningen av direktiv 2009/45/EG.

Ändringarna av delarna A och A-1 i den internationella säkerhetskoden för fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt (IGF-koden) skulle beröra EU-rätten genom tillämpningen av direktiv 2009/45/EG och direktiv 2014/94/EU.

4. RÄTTSLIG 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 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 avtalet³.

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”⁴.

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 ska antas av IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön och IMO:s sjösäkerhetskommitté utgör akter med rättslig verkan. De planerade akterna kan på ett avgörande sätt påverka innehållet i följande EU-lagstiftning:

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och om införande av sanktioner, inbegripet straffrättsliga sanktioner, för föroreningsbrott och direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester. Detta beror på att förorenande ämnen definieras i direktiv 2005/35/EG som ämnen som omfattas av bilagorna I och II till Marpol. Dessutom ska medlemsstaterna enligt direktiv 2000/59/EG säkerställa tillgången till mottagningsanordningar i hamn som är adekvata för att tillgodose behoven hos de fartyg som normalt använder hamnen, med slutmålet att minska utsläppen av fartygsgenererat avfall och lastrester i havet och därmed förbättra skyddet av den marina miljön.
- 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 förordning (EU) nr 530/2012 gör tillämpningen av IMO:s system för bedömning av fartygets skick (CAS) till ett krav och CAS använder det utökade inspektionsprogrammet (ESP 2011) för att uppnå sina mål.

³ Mål C-399/12, Tyskland mot rådet, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

⁴ Mål C-399/12, Tyskland mot rådet, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

- 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) 2017/306 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU av den 23 juli 2014 om marin utrustning och om upphävande av rådets direktiv 96/98/EG. Detta beror på att genomförandeförordning (EU) 2018/773 hänvisar till LSA-koden när det gäller sjösättningsredskap, och att denna typ av utrustning därför omfattas av direktiv 2014/90/EU.
- 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 Solas, i dess ändrade lydelse.
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg tillsammans med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Detta beror på att det i direktiv 2009/45/EG fastställs att passagerarfartyg i klass A till fullo ska uppfylla kraven i Solas, i dess ändrade lydelse, och att direktiv 2014/94/EU föreskriver att medlemsstaterna ska se till att flytande naturgas (LNG) finns tillgängligt i stomnätshamnar i EU för havsgående fartyg från och med slutet av 2025.

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 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 förslaget till beslut är därför artikel 100.2 i EUF-fördraget.

4.3. 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 sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön och i Internationella sjöfartsorganisationens sjösäkerhetskommitté om antagande av ändringar av bilaga II till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg, ändringar av den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg, 2011, ändringar av den internationella koden om livräddningsanordningar, ändringar av formulären C, E och P i tillägget till den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss, samt 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 och förbättra sjösäkerheten.
- (2) Konventionen om upprättande av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) trädde i kraft den 17 mars 1958. IMO är en specialiserad byrå inom FN som ansvarar för säkerheten och tryggheten inom sjöfarten och för att förhindra att fartygen förorenar havet och luften.
- (3) 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.
- (4) 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 kommittén tilldelats genom andra internationella instrument och som godkänts av IMO.
- (5) Den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (nedan kallad *Marpol*) trädde i kraft den 2 oktober 1983.
- (6) Enligt artikel 16.2 c i *Marpol* får ändringar av den antas genom ett lämpligt organ, i detta fall kommittén för skydd av den marina miljön.
- (7) Den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (nedan kallad *Solas*) trädde i kraft den 25 maj 1980.

- (8) Enligt artikel VIII b iii i Solas får IMO:s sjösäkerhetskommitté anta ändringar av Solas.
- (9) Kommittén för skydd av den marina miljön kommer vid sitt 74:e möte den 13–17 maj 2019 (nedan kallat *MEPC 74*) att anta ändringar av bilaga II till Marpol.
- (10) Sjösäkerhetskommittén kommer vid sitt 101:a möte den 5–14 juni 2019 (nedan kallat *MSC 101*) att anta ändringar av den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg, 2011 (nedan kallad *2011 års ESP-kod*), ändringar av den internationella koden om livräddningsanordningar (nedan kallad *LSA-koden*), ändringar av förteckningarna över utrustning (formulär C, E och P i tillägget till Solas) och ändringar av delarna A och A-1 i den internationella säkerhetskoden för fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt (nedan kallad *IGF-koden*).
- (11) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar under MEPC 74, eftersom ändringarna av bilaga II till Marpol på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i unionsrätten, nämligen Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG⁵ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG⁶.
- (12) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar under MSC 101, eftersom ändringarna av 2011 års ESP-kod på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i unionsrätten, nämligen Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 530/2012⁷, eftersom ändringarna av LSA-koden på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i unionsrätten, nämligen kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/773⁸ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU⁹, eftersom ändringarna av Solas på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i unionsrätten, nämligen Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG¹⁰, och eftersom ändringarna av IGF-koden på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i unionsrätten, nämligen Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg tillsammans med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU¹¹.
- (13) Ändringarna av bilaga II till Marpol bör säkerställa en minskning av miljöpåverkan vad gäller lastrester och tankrengöringsvatten med innehåll av långlivade flytande ämnen med hög viskositet och/eller hög smältpunkt.

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG av den 7 september 2005 om erkännande av yrkeskvalifikationer (EUT L 255, 30.9.2005, s. 22).

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester (EGT L 332, 28.12.2000, s. 81).

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 530/2012 av den 13 juni 2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov (EUT L 172, 30.6.2012, s. 3).

⁸ 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) 2017/306 (EUT L 133, 30.5.2018, s. 1).

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU av den 23 juli 2014 om marin utrustning och om upphävande av rådets direktiv 96/98/EG (EUT L 257, 28.8.2014, s. 146).

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

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

- (14) Ändringarna av 2011 års ESP-kod bör omfatta redaktionella ändringar av koden, identifiering av alla obligatoriska krav och förbättring av tabellerna och formulären, samt sammanslagning av de redaktionella ändringarna med de nya materiella krav som följer av de senaste uppdateringarna av den internationella föreningen för klassificeringssällskaps enhetliga krav (UR Z10-serien).
- (15) Ändringarna av punkt 6.1.1.3 i LSA-koden bör säkerställa ett enhetligt genomförande i fråga om manuell sjösättning av små beredskapsbåtar som inte ingår i ett fartygs livräddningsutrustning.
- (16) Ändringarna av punkt 4.4.8.1 i LSA-koden bör säkerställa att livbåtar med två oberoende framdrivningssystem undantas från kravet på att vara utrustade med fullgoda osänkbara åror och därtill anknutna delar för att kunna ta sig fram i lugnt vatten.
- (17) Ändringarna av punkt 8.1 i förteckningarna över utrustning, formulär C, E och P i tillägget till Solas, bör säkerställa tydlighet när det gäller det faktum att inte alla förtecknade indikatorer är tillämpliga på alla fartyg och därför kan strykas om så är lämpligt.
- (18) Ändringarna av delarna A och A-1 i IGF-koden bör säkerställa att enhetlighet uppnås 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.
- (19) Unionens ståndpunkt bör uttryckas på ett samfällt sätt i unionens intresse av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön och IMO:s sjösäkerhetskommitté.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar på det 74:e mötet i IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön ska vara att samtycka till antagandet av de ändringar av bilaga II till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg, i fråga om utsläppskrav för tankrengöringsvatten som innehåller långlivade flytande ämnen med hög viskositet, som fastställs i bilaga 13 till IMO-dokument MEPC 73/19/add.1.

Artikel 2

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar på det 101:a mötet i IMO:s sjösäkerhetskommitté ska vara att samtycka till följande:

- (a) Antagandet av de ändringar av den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg, 2011 som anges i bilaga [X] till IMO-dokument [MSC 100/XX/Add.X].
- (b) Antagandet av de ändringar av punkt 6.1.1.3 i LSA-koden som anges i bilaga [X] till IMO-dokument [MSC 100/XX/Add.X].
- (c) Antagandet av de ändringar av punkt 4.4.8.1 i LSA-koden som anges i bilaga [X] till IMO-dokument [MSC 100/XX/Add.X].

- (d) Antagandet av de ändringar av punkt 8.1 i förteckningarna över utrustning, formulären C, E och P i tillägget till Solas, som anges i bilaga [X] till IMO-dokument [MSC 100/XX/Add.X].
- (e) Antagandet av de ändringar av delarna A och A-1 i IGF-koden som anges i bilaga [X] till IMO-dokument [MSC 100/XX/Add.X].

Artikel 3

1. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar enligt artikel 1 ska uttryckas av medlemsstaterna, som alla är medlemmar i IMO och ska agera samfällt i unionens intresse.
2. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar enligt artikel 2 ska uttryckas av medlemsstaterna, som alla är medlemmar i IMO och ska agera samfällt i unionens intresse.
3. Mindre ändringar av de ståndpunkter som avses i artiklarna 1 och 2 får överenskommas utan något nytt beslut av rådet.

Artikel 4

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*